

PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030





CONTENIDO DEL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030

ÍNDICE DE CONTENIDO

I. MEMORIA

II. ANEJOS A LA MEMORIA:

1. MARCO TERRITORIAL
2. MARCO LEGISLATIVO Y ESTRATÉGICO
3. GRADO DE EJECUCIÓN DEL PLAN VIGENTE Y REPERCUSIÓN DE ACTUACIONES PENDIENTES
4. ANÁLISIS DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO Y PLANES DE INFRAESTRUCTURAS
5. INVENTARIO DE LA RED
6. ESTADO DE CONSERVACIÓN DE LA RED DE CARRETERAS
7. TRÁFICO Y MOVILIDAD
8. SEGURIDAD VIAL
9. MOVILIDAD CICLISTA
10. ANÁLISIS DE TRAVESÍAS URBANAS
11. MODELIZACIÓN
12. ANÁLISIS TERRITORIAL DE LA RED Y DE ACCESIBILIDAD
13. RED OBJETIVO
14. PROGRAMACIÓN DE LAS INVERSIONES
15. ESCENARIO DE NUEVOS ENLACES EN LA AP-68
16. CONSIDERACIÓN DE OBSERVACIONES RECIBIDAS
17. ACUERDO DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS
18. RESULTADO DE LA INFORMACIÓN PÚBLICA Y CONSULTAS
19. DECLARACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

III. PLAN DE SEGUIMIENTO Y CONTROL

IV. ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

V. RESUMEN NO TÉCNICO DEL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

**PLAN REGIONAL DE CARRETERAS
DE LA RIOJA 2022-2030**

MEMORIA



La Rioja



MEMORIA

ÍNDICE

MEMORIA	1	7.2	RED DE CARRETERAS DEL ESTADO	16
1 PRESENTACIÓN DEL PLAN.....	1	7.3	VIAS LOCALES	17
2 INTRODUCCIÓN.....	1	7.4	RED DE CARRETERAS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA.....	17
2.1 ANTECEDENTES.....	1	7.4.1	<i>Denominación y numeración de las carreteras</i>	<i>18</i>
2.2 ALCANCE TEMPORAL	2	7.4.2	<i>Catálogo de la Red de Carreteras autonómica</i>	<i>19</i>
2.3 TRAMITACIÓN DEL PLAN	2	8 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL	24	
3 OBJETIVOS Y CONTENIDO DEL PLAN REGIONAL	3	8.1	INVENTARIO DE CARRETERAS	24
3.1 OBJETIVOS.....	3	8.1.1	<i>Análisis de la sección transversal</i>	<i>24</i>
3.2 CONTENIDO DEL PLAN	3	8.1.2	<i>Estado de conservación de la red.....</i>	<i>25</i>
4 MARCO TERRITORIAL	4	8.2	EL TRÁFICO EN LAS CARRETERAS DE LA RIOJA.....	29
4.1 INTRODUCCIÓN.....	4	8.2.1	<i>Red de aforos en las carreteras de La Rioja.....</i>	<i>29</i>
4.2 MEDIO FÍSICO	5	8.2.2	<i>Descripción del tráfico por tipología de la Red</i>	<i>29</i>
4.3 POBLACIÓN.....	8	8.2.3	<i>Evolución del tráfico por tipo de Red en el periodo 2012-2015-2018</i>	<i>30</i>
4.4 ESTRUCTURAS ECONÓMICAS	9	8.2.4	<i>Niveles de servicio.....</i>	<i>31</i>
4.4.1 <i>Tasa de desempleo</i>	<i>9</i>	8.3	PLANEAMIENTO URBANÍSTICO Y PLANES DE DESARROLLO	33
4.4.2 <i>Tasa de motorización.....</i>	<i>9</i>	8.4	SEGURIDAD VIAL.....	33
4.5 SISTEMA DE TRANSPORTES	9	8.4.1	<i>Plan Regional de Seguridad Vial</i>	<i>33</i>
5 MARCO LEGISLATIVO Y ESTRATÉGICO.....	11	8.4.2	<i>Análisis de accidentalidad.....</i>	<i>34</i>
6 GRADO DE EJECUCIÓN DEL PLAN VIGENTE (2010-2020)	12	8.5	ANÁLISIS DE TRAVESÍAS	35
6.1 INTRODUCCIÓN.....	12	8.6	ANÁLISIS TERRITORIAL Y DE ACCESIBILIDAD.....	37
6.2 ACTUACIONES DE OBRA NUEVA	13	8.6.1	<i>Introducción.....</i>	<i>37</i>
6.3 ACTUACIONES DE CONSERVACIÓN ORDINARIA	13	8.6.2	<i>Metodología.....</i>	<i>37</i>
6.4 MEDIDAS EN AUTOPISTA A-68.....	13	8.6.3	<i>Modelización de escenarios.....</i>	<i>39</i>
6.5 ACTUACIONES EN MEDIO URBANO	14	8.6.4	<i>Resultados para la situación actual</i>	<i>39</i>
6.6 ACTUACIONES PREPARATORIAS PARA EL DESARROLLO DEL PLAN	14	8.6.5	<i>Resultados para las posibles situaciones futuras.....</i>	<i>40</i>
6.7 CONCLUSIONES	14	8.6.6	<i>Conclusiones.....</i>	<i>41</i>
7 CATÁLOGO DE LA RED DE CARRETERAS.....	15	8.7	MOVILIDAD CICLISTA	45
7.1 CONSIDERACIONES GENERALES	15	8.8	RESUMEN DE PROBLEMAS FUNCIONALES DE LA RED DE CARRETERAS.....	46
		8.8.1	<i>Inventario y estado de conservación de la Red.....</i>	<i>46</i>
		8.8.2	<i>Análisis de travesías.....</i>	<i>47</i>

8.8.3	Niveles de servicio	48	10.2	PROGRAMAS DE ACTUACIÓN	66
8.8.4	Accesibilidad y territorio	48	10.2.1	Programa de actuaciones para la construcción, acondicionamientos, y ensanches y mejoras de la Red Autonómica de La Rioja	66
8.8.5	Seguridad vial	50	10.2.2	Programa de actuaciones en medio urbano, de conservación ordinaria, de seguridad vial y de movilidad sostenible de la Red Autonómica de La Rioja.....	66
9	CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN Y DISEÑO DE LA RED OBJETIVO	51	10.2.3	Programa de actuaciones preparatorias y complementarias para el desarrollo del Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja.....	67
9.1	CONSIDERACIONES GENERALES	51	10.3	VALORACIÓN DE LAS ACTUACIONES	67
9.2	ÁMBITO DE APLICACIÓN	52	10.3.1	Criterios de medición	67
9.3	RESUMEN DE LAS CONDICIONES DE PLANIFICACIÓN.....	52	10.3.2	Precios unitarios	68
9.3.1	Criterios de diseño	52	10.3.3	Relación de proyectos redactados	70
9.3.2	Criterios de servicio y ambientales	54	10.3.4	Metodología para la valoración de actuaciones.....	71
9.4	NECESIDADES ACTUALES Y FUTURAS	56	10.4	RESUMEN DE ACTUACIONES DEL PLAN DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030	72
9.4.1	Estado y geometría	56	11	EVALUACIÓN ECONÓMICO FINANCIERA	76
9.4.2	Niveles de servicio	56	11.1	RECURSOS NECESARIOS.....	76
9.4.3	Travesías y variantes	56	11.2	FINANCIACIÓN	76
9.4.4	Accesibilidad y territorio	57	12	PROGRAMACIÓN DE INVERSIONES.....	77
9.4.5	Seguridad vial	57	12.1	CONSIDERACIONES	77
9.5	VALORACIÓN MULTICRITERIO Y PRIORIZACIÓN DE TRAMOS CON NECESIDADES	57	13	RESULTADOS DEL PLAN.....	80
9.6	CRITERIOS DE ASIGNACIÓN DE ACTUACIONES EN FUNCIÓN DE LAS NECESIDADES.....	59	13.1	CONSIDERACIONES GENERALES.....	80
9.6.1	Actuaciones en carreteras existentes.....	59	13.2	ACTUACIONES PREVISTAS 2022-2030	80
9.6.2	Variantes de población.....	60	13.3	SITUACIÓN DE LA RED AL FINAL DEL PLAN.....	81
9.6.3	Nuevas carreteras y desdoblamientos.....	60	14	PLAN DE SEGUIMIENTO Y CONTROL.....	85
9.6.4	Otras actuaciones	60	14.1	INDICADORES DE REALIZACIÓN	85
9.7	ACTUACIONES NECESARIAS PARA ALCANZAR LA RED OBJETIVO Y VALORACIÓN DE LAS MISMAS.....	61	14.2	INDICADORES DE RESULTADO Y CUMPLIMIENTO DE LOS ODS (OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE.....	87
9.8	MODIFICACIONES DE TITULARIDAD, JERARQUÍA Y ORDENACIÓN DE LA RED EXISTENTE	64	15	ESCENARIO DE NUEVOS ENLACES EN LA AP-68	89
9.8.1	Cambios de titularidad.....	64	15.1	ANTECEDENTES	89
9.8.2	Cambios de jerarquía y reordenaciones	65	15.2	DEFINICIÓN DE ALTERNATIVAS	90
10	PROGRAMAS Y VALORACIÓN DE ACTUACIONES.....	66	15.3	COMPARATIVA ENTRE ESCENARIOS	90
10.1	INTRODUCCIÓN	66			

15.7 CONCLUSIONES.....	92
16 ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO (EAE).....	92

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 - Localización de La Rioja	4	Do Something 2030 con respecto al escenario Do Nothing 2030 gracias a las actuaciones realizadas en el mismo.	41
Ilustración 2 - Comarcas de La Rioja (Plan de Carreteras 2010)	5	Ilustración 25 - Población beneficiada con mejoras en los tramos que afectan a núcleos con deficiencias de accesibilidad a centros sanitarios (CS y hospital más cercano).	49
Ilustración 3 - Distribución espacial de los valores de temperatura media anual y estacional en La Rioja (datos en °C)	5	Ilustración 26 - Tramos con insuficiencia de plataforma y núcleos con deficiencias de accesibilidad.	50
Ilustración 4 - Mapa físico de La Rioja	5	Ilustración 27. Alternativas de nuevos enlaces en la AP-68.	90
Ilustración 5 - Mapa geológico 1:350.000	6	Ilustración 28 – Diferencias de flujo diario vehicular – Alternativa 1 vs DN2030.....	91
Ilustración 6 - Mapa hidrográfico (Gobierno de La Rioja)	6	Ilustración 29 – Diferencias de flujo diario vehicular – Alternativa 2 vs DN2030.....	91
Ilustración 7 - Mapa Áreas de Riesgo Potencial Significativo de Inundación – ARPSIs	8		
Ilustración 8 – Situación de los municipios de especial relevancia de La Rioja.....	8		
Ilustración 9 – Anexo cuarto del Plan Regional de Carreteras de La Rioja (2010-2021).....	12		
Ilustración 10 - Inversión real de la Red de carreteras de La Rioja (2010-2020)	12		
Ilustración 11 - Diferencia Previsión-Gasto (2010-2020)	13		
Ilustración 12 –Red carreteras competencia Gobierno La Rioja	17		
Ilustración 2 – Red de carreteras en la provincia de La Rioja (% por tipo de carretera)	18		
Ilustración 14 – Red de Carreteras de La Rioja. Fuente: Inventario actualizado de carreteras del Gobierno de La Rioja y elaboración propia.....	23		
Ilustración 15 - Red de carreteras de La Rioja (% estado del firme)	25		
Ilustración 16 - Red de carreteras de La Rioja (% estado de la señalización)	26		
Ilustración 17 – Ancho de plataforma de las carreteras de La Rioja.	27		
Ilustración 18 - Estado del firme.	28		
Ilustración 19 –Red carreteras competencia Gobierno La Rioja	30		
Ilustración 20 - Niveles de servicio.	32		
Ilustración 21 - Accidentabilidad.....	34		
Ilustración 22 - Relación entre la suma de víctimas mortales y heridos graves y el número total de accidentes con víctimas.....	34		
Ilustración 23 – Tiempo de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos y sus equipamientos más cercanos que cumplen con los umbrales de accesibilidad en el escenario Do Minimum 2030 con respecto al escenario Do Nothing 2030 gracias a las actuaciones realizadas en el mismo.	41		
Ilustración 24 – Tiempo de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos y sus equipamientos más cercanos que cumplen con los umbrales de accesibilidad en el escenario			

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 – Distribución de la población de La Rioja (01 de Enero de 2020).....	9	Tabla 27 - Exceso de tiempo de los recorridos con deficiencias de accesibilidad.....	49
Tabla 2 – PIB pm oferta. Ajustados de estacionalidad y calendario.....	9	Tabla 28 - Secciones tipo. Características mínimas deseables.....	52
Tabla 3 – Líneas de autobús Metropolitano en La Rioja.....	10	Tabla 29 - Secciones tipo. Características mínimas tolerables.....	53
Tabla 4 – Líneas de autobús Interurbano en La Rioja.....	11	Tabla 30 - Velocidades específicas por tipo de vía (km/h).....	53
Tabla 5 - Programa de Actuaciones de Obra Nueva.....	13	Tabla 31 - Características mínimas para carreteras de la Red Básica.....	54
Tabla 6 - Programa de Actuaciones de conservación ordinaria.....	13	Tabla 32 - Características mínimas para carreteras de la Red Comarcal.....	54
Tabla 7 - Programa de Medidas en autopista A-68.....	13	Tabla 33 - Características mínimas para carreras de la Red Local.....	54
Tabla 8 - Programa de Actuaciones en medio urbano.....	14	Tabla 34 - Valoración multicriterio por estado.....	57
Tabla 9– Catálogo Oficial de Carreteras del Estado en la Comunidad Autónoma de La Rioja (31/12/2020).....	16	Tabla 35 - Valoración multicriterio por geometría – NO Calzada / NO Plataforma.....	58
Tabla 10 – Red de carreteras en la provincia de La Rioja (Competencia del Gobierno autonómico de La Rioja).....	17	Tabla 36 - Valoración multicriterio por geometría – Sí Calzada / NO Plataforma.....	58
Tabla 11 – Red de carreteras en la provincia de La Rioja.....	18	Tabla 37 - Valoración multicriterio por trazado.....	58
Tabla 12 – Red de Carreteras de La Rioja ancho plataforma por tipo de carretera.....	24	Tabla 38 - Valoración multicriterio por travesías y variantes.....	58
Tabla 13 - Estado de conservación del firme.....	25	Tabla 39 - Valoración multicriterio por niveles de servicio.....	59
Tabla 14 - Estado de conservación de la señalización vertical.....	26	Tabla 40 - Valoración multicriterio por accesibilidad.....	59
Tabla 15 –Estaciones de aforo por ámbito competencial y tipología.....	29	Tabla 41 – Coste unitario de refuerzo de firme (x 1.000€/km).....	70
Tabla 16 – IMD, km Red y demanda en miles de vehículos kilómetro/año.....	29	Tabla 42 – Coste unitario de la conservación del firme (x 1.000€/km).....	70
Tabla 17 – IMD, km Red y demanda en miles de vehículos kilómetro/año.....	29	Tabla 43 – Coste unitario de las travesías (x 1.000€/km).....	70
Tabla 18 – Porcentaje de Red (km) clasificada según intervalos de IMD.....	30	Tabla 44 - Relación de proyectos redactados.....	71
Tabla 19 – Evolución del tráfico por tipo de Red en el período 2012-2015-2018.....	30	Tabla 45 - Incremento anual del PIB.....	77
Tabla 20 - Índice de peligrosidad.....	35	Tabla 46 – Inversiones previstas Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030.....	78
Tabla 21 - Índice de mortalidad.....	35	Tabla 47 - Jerarquía de la Red de Carreteras de La Rioja en el año 1991.....	80
Tabla 22 - Análisis de travesías en la situación actual.....	37	Tabla 48 - Jerarquía de la Red de Carreteras de La Rioja en el año 2021.....	80
Tabla 23 – Posibles rutas ciclistas de la red de Carreteras de La Rioja.....	45	Tabla 49 – Longitud de la Red al final del Plan.....	80
Tabla 24 - <i>Tramos de carreteras que requieren actuaciones de ensanche y mejora según inspección visual 2021</i>	47	Tabla 50 – Red de carreteras de La Rioja ancho plataforma por tipo de carretera.....	81
Tabla 25 - Necesidad de mejora de travesías y/o necesidad de nueva variante.....	48	Tabla 51 - Ahorros anuales.....	81
Tabla 26 - Tramos de la red de carreteras de La Rioja con nivel de servicio C y D.....	48		

1 PRESENTACIÓN DEL PLAN

El *Plan de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja* es un instrumento de planificación en el que, analizada la Red viaria regional actual, se definen las actuaciones, programadas en plazos y valoradas económicamente, que se han de realizar en función del desarrollo socioeconómico previsto para La Rioja, habiendo sido aprobado por el Parlamento de La Rioja mediante la Ley 8/2000, de 28 de diciembre, del Plan Regional de Carreteras de La Rioja.

El Plan de Carreteras vigente se corresponde con la actualización aprobada mediante la Ley 4/2010, de 30 de abril, por la que se revisa y actualiza el Plan Regional de Carreteras de La Rioja, y que establece un periodo de vigencia hasta el año 2021. Así pues, estando próxima la finalización de su periodo de ejecución, se debe llevar a cabo una **revisión de amplio alcance en la planificación regional en materia de carreteras**, en la cual, no solamente se realice un análisis de los objetivos alcanzados y de las dificultades encontradas, sino que se proceda a una nueva propuesta de planificación de las inversiones presupuestarias necesarias durante el siguiente periodo, atendiendo a las necesidades de movilidad interurbana en el ámbito regional y a los cambios experimentados en la sociedad riojana desde la aprobación del anterior Plan.

Los trabajos de redacción del **Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030** persiguen analizar la situación actual de la Red de carreteras autonómica, la consecución de objetivos durante el anterior periodo de ejecución, y la existencia de nuevas necesidades a satisfacer. Igualmente, pretenden evaluar cuales son las necesidades de actuación, el volumen total de las inversiones correspondientes y la planificación de las mismas, aplicando criterios de prioridad y de prognosis de evolución de las necesidades.

Por otro lado, el nuevo Plan busca favorecer una mejor alineación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), con especial énfasis en la movilidad sostenible, no sólo teniendo en cuenta la relación que existe entre las emisiones generadas por los vehículos de combustión y el cambio climático, sino también la influencia de las infraestructuras de comunicación y transporte sobre la consecución de metas de desarrollo humano y equidad social. Además, la propuesta del nuevo Plan quiere adoptar un enfoque realista que se adapte a los recursos económicos disponibles dentro del actual marco de estabilidad presupuestaria.

El **ámbito de estudio para la redacción del Plan** comprende todas las carreteras de la Red autonómica (que suponen un total de 1.500 km de vía aproximadamente), y de la Red estatal en la Comunidad Autónoma de La Rioja, extendiéndose a las zonas limítrofes que pueden ser significativas desde un punto de vista territorial o tienen una incidencia en la movilidad. Igualmente se toman en consideración otros tipos de vías como caminos de servicio, pistas o viario local que pueden ser útiles para la consecución de los objetivos del Plan.

2 INTRODUCCIÓN

2.1 ANTECEDENTES

Las infraestructuras de transporte en general, y en concreto las carreteras, cumplen unas funciones y producen unos efectos que exceden su finalidad principal de servir de medios para el transporte y la comunicación.

En una comunidad autónoma como La Rioja, las carreteras constituyen el instrumento estratégico de apoyo al proceso de ordenación y desarrollo regional. Las vías de comunicación no sólo hacen posible los flujos de las actividades económicas y sociales, tanto en el interior como con el exterior, sino que, además, condicionan fundamentalmente la evolución y transformación económica, social y territorial de la región.

El Gobierno de la Rioja, en el ejercicio de sus competencias en materia de carreteras, elaboró el Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja, aprobado en el Parlamento mediante la Ley 8/2000, de 28 de diciembre. El Plan tenía prevista una duración inicial de 10 años, abarcando el periodo 2001-2011.

En 2009 se redactó el Estudio para la Revisión y Actualización del Plan Regional de Carreteras de La Rioja (2010-2021), actualmente vigente, el cual fue sometido al proceso de Evaluación Ambiental según la Ley 9/2006 (actualmente derogada), redactándose el Informe de Sostenibilidad Ambiental, realizándose la fase de consultas, elaborando la memoria ambiental y todos aquellos documentos y/o trámites que marca el artículo 7 y siguientes de la ley citada.

En consecuencia, el objetivo genérico del presente Plan, tal y como se describía en el Plan de Carreteras anterior de 2010-2021, debería contribuir a la adecuada articulación y vertebración de La Rioja acelerando el proceso de ordenación del territorio y el progreso socioeconómico de sus ciudadanos, y procurando que las condiciones de accesibilidad en cada comarca no supongan un impedimento al referido proceso.

El Plan debe apostar, en primer lugar, por mejorar la Red de ejes viarios vertebradores del territorio que faciliten la plena accesibilidad, y la seguridad y comodidad en las comunicaciones y, en segundo lugar, por una equilibrada y homogénea Red de carreteras en todo el territorio que garantice un servicio público de calidad al conjunto de la población y a las actividades económicas, de forma que sea un factor decisivo para un desarrollo y progreso equilibrado de la región. Todo ello, mediante un modelo de planificación integrada con el fin de facilitar al órgano ambiental la evaluación de los efectos acumulativos o sinérgicos que generan las infraestructuras lineales fundamentalmente en lo relativo a la fragmentación de espacios de la infraestructura verde del territorio (espacios verdes o azules si se trata de ecosistemas acuáticos y otros elementos físicos en áreas terrestres, naturales, rurales y urbanas, que deben evaluarse desde un marco más amplio y general).

Desde la ejecución del Plan actualmente vigente (2010-2021), hasta la actualidad la normativa estatal en referencia a la evaluación de efectos ambientales de los planes y programas ha sido derogada por la **Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental**.

Es necesaria, por tanto, la elaboración del **Plan Regional de Carreteras de la Rioja (2022-2030)**, con su correspondiente **evaluación ambiental estratégica ordinaria**, que incluya un diagnóstico ambiental, paisajístico y cultural, además del territorial, en un espacio más extenso, que tenga en cuenta la infraestructura verde y los Planes existentes a nivel supramunicipal, apostando por la calidad del entorno y del medio ambiente, la disminución de los consumos energéticos y de la contaminación acústica y el empleo de modos de transporte más eficientes, siendo primordiales las fases de participación pública y ciudadana y la integración de sus determinaciones en las sucesivas fases del Plan.

La Comunidad autónoma de La Rioja en materia de evaluación ambiental estratégica de planes y programas cuenta con la **Ley 6/2017, de 8 de mayo, de protección del medio ambiente**, donde figura en su artículo 16 que *el procedimiento a seguir para la tramitación de la evaluación ambiental estratégica, cuando la competencia corresponda a esta comunidad autónoma, se regirá por lo dispuesto en la normativa estatal básica*. Posteriormente en 2018, se desarrolló la normativa autonómica citada mediante el **Decreto 29/2018, de 20 de septiembre, por el que se aprueba el reglamento de desarrollo del Título I "Intervención Administrativa" de la Ley 6/2017 de Protección de Medio Ambiente de La Rioja** donde en su artículo 6 indica que además de basarse en la normativa estatal el procedimiento de evaluación ambiental estratégica debe regirse también por este decreto de desarrollo autonómico.

2.2 ALCANCE TEMPORAL

Esta revisión pretende redefinir las actuaciones a realizar en la Red de Carreteras de La Rioja durante el periodo comprendido entre los años 2022 y 2030, definiendo para cada una de ellas:

- a) Programa en el que se integra la actuación y características de la misma.
- b) Volumen aproximado de inversión precisa.
- c) Prioridad de la actuación.

2.3 TRAMITACIÓN DEL PLAN

Como **fase inicial** del procedimiento de **evaluación ambiental estratégica ordinaria** se presentó una solicitud de inicio ante el órgano ambiental que fue acompañada del **Documento Inicial Estratégico (DIE)** que, **junto con el Avance del Plan** (artículo 18 de la Ley estatal 21/2013 y artículo 7 de la Ley autonómica 6/2017), permitió el **inicio del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria del Plan** Regional de Carreteras de la Rioja 2022-2030, con el fin de que la Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos de la Rioja, tras periodo de consultas, emitiera el Documento de Alcance (artículo 19.2 Ley 21/2013) para la elaboración del Estudio Ambiental Estratégico (artículo 20 Ley 21/2013).

Como **segunda fase** se ha elaborado la **Versión inicial del Plan** en paralelo al **Estudio Ambiental Estratégico**, y ambos han sido sometidos a información pública y consultas de las Administraciones Públicas afectadas y de las personas interesadas que hubieran sido previamente consultadas de conformidad con los artículos 19, 21 y 22 de la Ley 21/2013.

Tal y como se define en artículo 23, tomando en consideración las alegaciones formuladas en los trámites de información pública y de consultas, se han modificado el estudio ambiental estratégico, y elaborado la **propuesta final del Plan**.

En la **tercera fase**, se ha remitido el **expediente completo al órgano ambiental** según el artículo 24 de la Ley 21/2013, el cual ha sido analizado por el mismo para posteriormente emitir la **Declaración Ambiental Estratégica** (artículo 25 de la Ley 21/2013).

Finalmente, de acuerdo al artículo 26, se ha incorporado el contenido de la Declaración Ambiental Estratégica en el Plan y en el presente Estudio Ambiental, con la finalidad de someter ambos a la adopción o aprobación definitiva del órgano sustantivo.

3 OBJETIVOS Y CONTENIDO DEL PLAN REGIONAL

3.1 OBJETIVOS

La Red de carreteras de La Rioja constituye una infraestructura esencial para el desempeño de las actividades de relación y transporte de la región. Por ello, debe funcionar como instrumento estratégico de apoyo al proceso de ordenación y desarrollo regional. En consecuencia, el **objetivo principal del Plan** es contribuir a la adecuada articulación y vertebración de La Rioja, acelerando el proceso de ordenación del territorio y el progreso socioeconómico de sus ciudadanos y procurando que las condiciones de accesibilidad en cada comarca no sean nunca un impedimento al referido proceso.

El objetivo principal del Plan puede descomponerse en los siguientes **objetivos generales del Plan**, que lo desarrollan:

- **Eficiencia económica:** Mejorar la accesibilidad y reducir los costes de transporte, lo que favorece la actividad económica y el desarrollo regional.
- **Equidad social:** Aproximando la sociedad rural a la urbana e intentando cambiar la tendencia de la evolución de la población en los últimos lustros.
- **Desarrollo armónico del territorio:** Organizar el espacio físico regional por medio de la malla vial autonómica y corregir la descompensación que existe en La Rioja, en donde tanto la Autopista AP-68 como las carreteras A-12, N-120 y N-232 potencian el Valle del Ebro en sentido Este-Oeste.
- **Uso del territorio:** Mejorar los accesos a todo tipo de áreas para utilizar sus recursos naturales bien en procesos productivos o en descanso y recreo.
- **Calidad de vida:** Favorecer el que los recursos de la población, tales como esfuerzo, tiempo y dinero se desvíen a usos personales más satisfactorios, ocio y disfrute, y reducir los impactos negativos que produce el tráfico y la carretera.
- **Integración nacional:** Mejorar y aumentar el número de puntos de unión con la Red de carreteras del Estado, lo que integra la región en el conjunto territorial nacional.
- **Organización y gestión:** Elaborar un instrumento de gestión que permita a la Administración Regional, ordenar, planificar actuaciones y programar inversiones, es decir, gestionar la totalidad de su Red viaria.
- **Desarrollo sostenible:** Contribuir al desarrollo de un modelo territorial equilibrado donde se analice la movilidad desde el punto de vista de la sostenibilidad, evaluando las tendencias respecto a su consumo energético e incorporando las variables ambientales en el proceso de selección de alternativas.
- **Movilidad sostenible:** Contribuir al fomento y promoción de los modos de transporte sostenibles, en especial la bicicleta, considerando los itinerarios ciclopeatonales en las actuaciones del Plan sobre la red viaria.

- **Movilidad segura:** Reducir los niveles de accidentalidad en la red realizando mejoras de seguridad vial en tramos de alta concentración de accidentes.

3.2 CONTENIDO DEL PLAN

La presente propuesta de Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030, se estructura en los siguientes apartados:

1. Marco Territorial

En este apartado se recopila la información básica sobre el marco territorial de la Comunidad Autónoma de La Rioja, ya sean características del medio físico, estructura poblacional, estructuras económicas o el sistema de transportes.

2. Marco Legislativo y Estratégico

Aquí se recogen aquellas normas de aplicación sobre la redacción del Plan, así como la identificación de competencias en materia de carreteras y un análisis de los planes y estrategias regionales vigentes de mayor, igual o menor rango que el presente Plan.

3. Grado de Ejecución del Plan Vigente

Se recogen las actuaciones e inversiones realizadas, así como las pendientes, en materia de carreteras durante el periodo de vigencia del Plan de Carreteras en vigor.

4. Catálogo de la Red de carreteras de la Comunidad Autónoma

Este apartado es el punto de partida para el instrumento de planificación que se desarrolla, y más concretamente para una programación de actuaciones. Se definen tanto las infraestructuras viarias estatales que discurren por la comunidad, como las regionales. Se clasifica las carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma en tres categorías para finalmente mostrar el catálogo de la Red de Carreteras de La Rioja.

5. Análisis de la situación actual

Se analizan las características de las carreteras en la situación actual, al objeto de poder determinar el tipo de actuación que debe realizarse para alcanzar las condiciones de planificación. Se estudiarán características físicas como pueden ser la sección transversal de una carretera o el estado de conservación, como características funcionales de la Red.

6. Criterios de planificación y diseño de la Red Objetivo

Se definen las características geométricas y tipo de firme que deben tener las carreteras en función de su categoría, tráfico y tipo de terreno (orografía) por el que discurren. Asimismo, se realiza un análisis multicriterio para evaluar las actuaciones necesarias de la Red de Carreteras existente y definir la Red Objetivo.

7. Programas y valoración de actuaciones

Este apartado incluye la definición de las actuaciones, clasificándolas dentro de tres programas definidos en el Plan Regional de Carreteras de La Rioja. Igualmente, se definen los criterios seguidos para priorizar las actuaciones respecto a la Red Objetivo.

8. Evaluación económico financiera

A la vista de las inversiones programadas, con su correspondiente valoración, se determinan las necesidades económicas para la ejecución del Plan. Se establece asimismo la adecuada programación presupuestaria anual, considerando los diferentes artículos presupuestarios. La financiación del Plan Regional de Carreteras de La Rioja podrá provenir tanto de recursos públicos como privados.

9. Programación de inversiones

Para las actuaciones incluidas en los programas del Plan de Carreteras, se ha estudiado y propuesto un orden de prioridad, de carácter no vinculante, basado en criterios técnicos y en la necesaria coordinación con las actuaciones del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y otras administraciones públicas. Se definen los importes propuestos para cada año, en el periodo 2022-2030, para cada tipología de actuación.

10. Resultados del Plan

En este apartado se resumen los resultados esperados, así como en lo que se refiere a kilómetros de actuación y anchuras de plataforma que se alcanzarán en el caso de que se ejecute el Plan Regional.

11. Plan de seguimiento y control

En este apartado se establecen una serie de Indicadores para el Control y Seguimiento del Plan, estructurados en consonancia con las propuestas de actuación.

12. Escenario de nuevos enlaces en la AP-68

En este apartado se incluye un estudio de los diferentes escenarios que se podrían alcanzar en 2030 en el caso de que se ejecutaran una serie de enlaces en la Autopista AP-68, con la finalidad de transferir tráfico desde las carreteras nacionales a esta vía de alta capacidad.

13. Estudio Ambiental Estratégico (EAE)

En cumplimiento de la legislación medio ambiental de la Comunidad de La Rioja, se ha realizado una evaluación ambiental estratégica ordinaria, en la que se ha incluido un diagnóstico ambiental, paisajístico y cultural, además del territorial.

4 MARCO TERRITORIAL

4.1 INTRODUCCIÓN

El marco territorial de aplicación del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030 es la Comunidad Autónoma de La Rioja, que se sitúa en el interior al norte de la Península Ibérica. Desde el punto de vista de organización territorial, La Rioja limita al este con la Comunidad Autónoma de Aragón (provincia de Zaragoza), al norte con el País Vasco (provincia de Álava) y Navarra; y al sur y al oeste con Castilla y León (provincias de Soria y Burgos).



Ilustración 1 - Localización de La Rioja

La Rioja se compone de una única provincia, la cual se encuentra organizada en 174 municipios. Dado que no cuenta con una división oficial de comarcas, y aunque en la actualidad existen 18 mancomunidades en la Comunidad Autónoma de La Rioja, la división territorial más usada establece tres zonas delimitadas por el río Ebro (Rioja Alta, Media y Baja) las cuales coinciden con los partidos judiciales de Haro, Calahorra y Logroño y sus municipios quedan agrupados según la clasificación tradicional compuesta por nueve partidos judiciales (Haro, Santo Domingo de la Calzada, Nájera, Logroño, Torrecilla en Cameros, Calahorra, Arnedo, Alfaro y Cervera del Río Alhama).

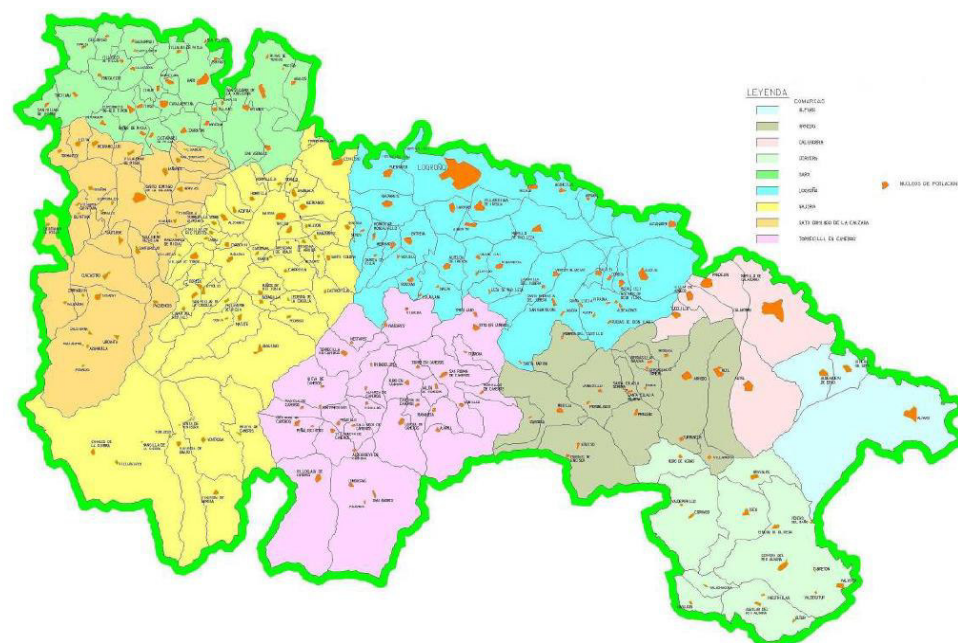


Ilustración 2 - Comarcas de La Rioja (Plan de Carreteras 2010)

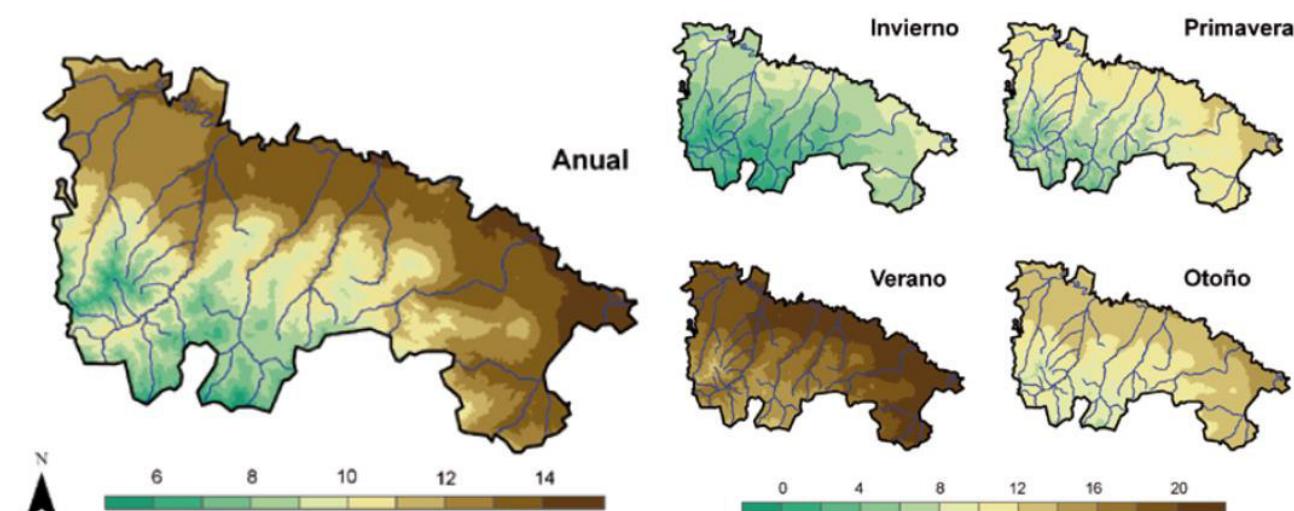


Ilustración 3 - Distribución espacial de los valores de temperatura media anual y estacional en La Rioja (datos en °C)

Fuente: Características espaciales del clima en La Rioja modelizadas a partir de sistemas de información geográfica y técnicas de regresión espacial. DIALNET

4.2 MEDIO FÍSICO

Climatología

El clima predominante en La Rioja es de tipo mediterráneo continentalizado, sin embargo, la situación geográfica de la región y la variedad de su relieve influyen en tres zonas climáticas distintas.

- En el valle del Ebro el clima es mediterráneo continentalizado, con temperaturas moderadas y elevadas precipitaciones debido a la influencia de las masas de aire húmedas del mar.
- En los extremos del Sistema Ibérico se caracteriza por presentar un clima más continental con temperaturas extremas caracterizadas por inviernos fríos y veranos muy calurosos. Las precipitaciones son escasas y predominan en primavera y en otoño.
- En las zonas de mayor altitud el clima de montaña, con temperaturas muy bajas en invierno y suaves en verano. En este clima las precipitaciones son más abundantes y aumentan con la altitud, en los puntos más altos en forma de nieve.

Geomorfología

La Comunidad Autónoma de La Rioja se encuentra localizada en el Valle medio del Ebro y queda delimitada por las montañas del Sistema Ibérico en el Sur, y los Montes Obarenes y la Sierra de Cantabria al Norte.



Ilustración 4 - Mapa físico de La Rioja

Fuente: www.mapasdelmundo.org

Tal y cómo puede observarse en el mapa, el territorio de la región queda estructurado en tres unidades geomorfológicas claramente diferenciadas:

- **Valle del Ebro:** con una altitud entre 300 y 600 metros de altitud, se trata de un terreno llano de suaves pendientes sobre el que se asienta la mayor parte de la población y en el que se concentra el grueso de la actividad económica. El paisaje de esta unidad queda dominado por cultivos agrícolas.
- **Piedemonte:** son sierras de altitud media de 800 metros, con orografía ondulada y situadas en la franja de contacto entre el valle del Ebro y las estribaciones de las sierras Ibéricas.
- **Sierras Ibéricas:** formadas por una serie de sierras alineadas, de entre 1.531 y 2.271 metros de altitud máxima, cuentan con un relieve muy accidentado debido a la existencia de fuertes pendientes. Los usos del suelo dominantes son los ganaderos y forestales.

Desde el punto de vista geográfico, estas tres unidades coinciden con tres comarcas: la Rioja Alta, la Rioja Baja y la Sierra. La Rioja Alta ocupa la parte noroeste de las zonas llanas, la parte alta del valle del Ebro y los valles bajos de los ríos Tirón, Oja y Najerilla. La Rioja Baja se ubica al este del río Iregua, siguiendo la ribera del Ebro hasta el río Alhama. Por último, la Sierra constituye la zona montañosa localizada en el sur de la región, surcada por los valles altos de los ríos, Oja, Najerilla, Iregua, Leza y Cidacos.

Geología y geotecnia

La forma geológica de la Comunidad Autónoma de La Rioja queda definida de forma predominante por areniscas, lutitas y calizas, con presencia de cuarcitas y pizarras en algunas zonas localizadas, de margas y yesos en otras o de conglomerados y brechas en las restantes.

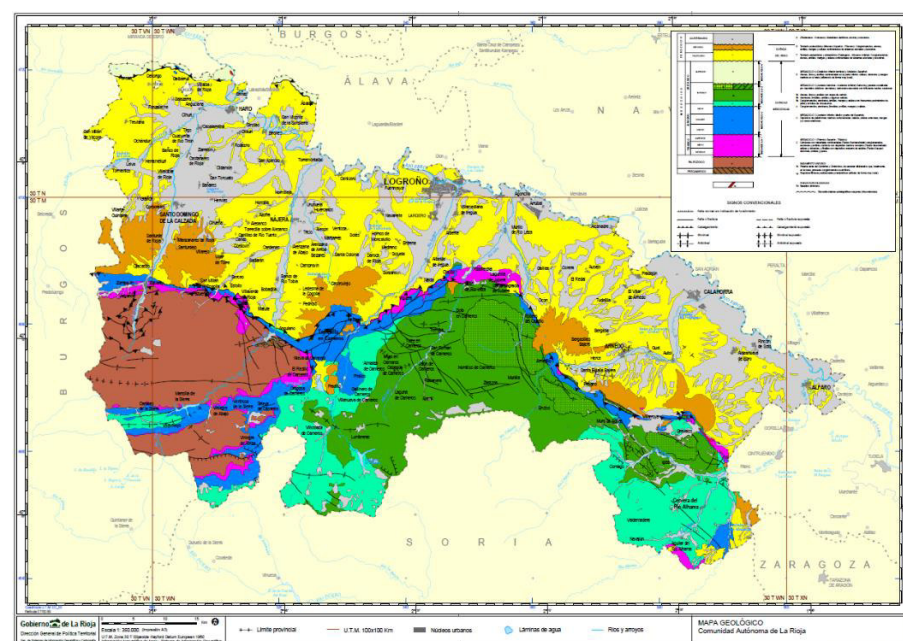


Ilustración 5 - Mapa geológico 1:350.000

Fuente: Gobierno de La Rioja

En la Sierra de la Demanda se encuentran los materiales más antiguos, pertenecientes al Precámbrico que afloran en su borde noreste en el anticlinal de Anguiano (areniscas y esquistos). En el área central los materiales precámbricos están bajo los restos de otras eras, fundamentalmente del Paleozoico (cuarcitas y pizarras del Cámbrico). Al sur afloran conglomerados, areniscas, pizarras y esquistos del Carbonífero. Cabe señalar una pequeña faja de materiales triásicos en los bordes oeste, norte y sur, llegando al Urbión y adentrándose en los Cameros. El Jurásico aparece en La Rioja como un frente carbonatado a modo de cordón.

En cuanto a las características geotécnicas, se identifican zonas con alta capacidad de carga, con capacidades medias de carga y asentamientos diferenciales y con capacidad baja. Estos últimos terrenos con baja capacidad se deben a la fuerte presencia de yesos en algunas áreas, pudiendo producir asentamientos bruscos por su disolución.

Hidrología

La Rioja queda adscrita a la Confederación Hidrográfica del Ebro, ocupando esta cuenca la mayor parte de la superficie (5.023 km²) de La Rioja. Además, se localizan 21 km² en una zona al suroeste de la Comunidad Autónoma, cuyo Organismo de Cuenca lo constituye la Confederación Hidrográfica del Duero.

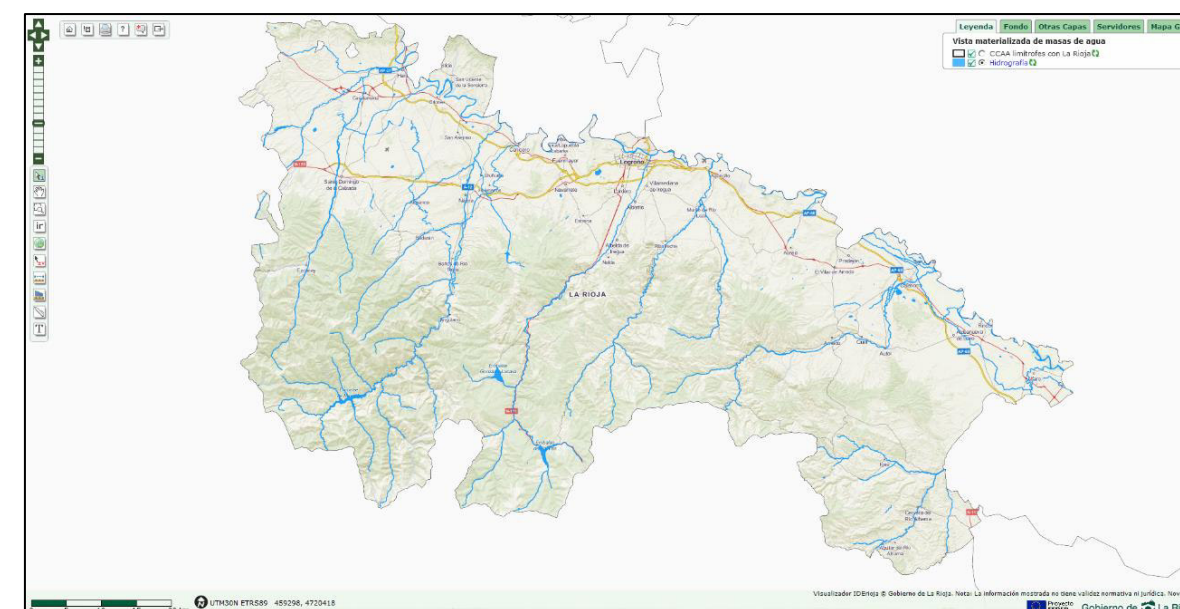


Ilustración 6 - Mapa hidrográfico (Gobierno de La Rioja)

Fuente: Gobierno de La Rioja

El río Ebro recorre La Rioja de oeste a este a lo largo de 195 km. Los principales afluentes de La Rioja que discurren por la margen derecha son el Tirón, el Oja, el Najerilla y el Iregua en la parte occidental, siendo los de mayor caudal y regularidad en sus aguas. Por otro lado, en la parte

oriental de la provincia se encuentran el Leza, el Cidacos y el Alhama. Todos los afluentes conforman valles fértiles en su parte baja.

A. CUENCA DEL EBRO

El Valle del Ebro se encuentra limitado por la Cordillera Ibérica con la Sierra de la Demanda y la Sierra de Cameros al sur, y al norte con la Sierra de Cantabria. El emplazamiento de la región hace que las precipitaciones mínimas y los registros térmicos máximos se localicen en el eje de la cuenca. De esta manera y siguiendo el curso del río de noroeste a sureste, los valores de precipitación disminuyen y los térmicos aumentan de forma progresiva, variando en más de 100 mm de Haro a Alfaro.

Además, se observan diferencias en las aportaciones conforme se desciende de La Rioja Alta hacia La Rioja Baja.

- En La Rioja Alta el régimen se define como pluvial oceánico, con registros de caudales máximos en invierno y mínimos en verano.
- En La Rioja Baja el régimen es pluvial nival, con aportes en forma de lluvias y nieves. Los registros máximos tienen lugar durante la primavera, tras el deshielo y las lluvias; y otro durante el otoño, con la vuelta de las lluvias.

La aportación total en La Rioja en régimen natural del río Ebro es de 7.436 hm³/año.

B. CUENCA DEL OJA-TIRÓN

La cuenca del río Tirón se localiza en la parte final del tramo alto del Ebro, entre las comunidades de Castilla y León (Burgos) y La Rioja. Tiene una longitud de 63 km y una cuenca vertiente de 1.270 km². La altitud media en la cuenca es 916 msnm, situándose la cota máxima en 2.271 msnm y la mínima en 400 msnm. El río Tirón presenta una dirección hacia el norte y va girando hacia el noreste.

C. CUENCA DEL NAJERILLA

El río Najerilla tiene una longitud de 72,4 km, desde su nacimiento hasta su desembocadura en el río Ebro, y recoge las aguas de una cuenca vertiente de 1.107 Km². Es el río más caudaloso y con caudales más regulares de los ríos riojanos, ya que nace en la Cordillera Ibérica, a unos 2.000 msnm. El curso de este río se dirige hacia el noreste a través de un estrecho valle hasta Anguiano, ensanchándose el valle a partir de esta localidad, hasta llegar a la desembocadura a una altitud de 405 msnm.

D. CUENCA DEL IREGUA

El río Iregua nace en la Sierra Cebollera a más de 2.000 metros de altitud, con una longitud de 64 km y una cuenca vertiente de 692 km². El río Iregua presenta una dirección dominante de sur a norte, perteneciendo al territorio de La Rioja en el 95 % de su recorrido.

E. LEZA-JUBERA

Los ríos Leza y Jubera son los ejes principales de la cuenca del río Leza, que ocupa una extensión de 530 km². El río Leza nace en la Sierra de Cameros y cuenta con una longitud de unos 50 km. Su curso se orienta hacia el norte-noreste hasta desembocar en el río Ebro aguas abajo de Logroño. En la cabecera el río Leza presenta dos pequeños afluentes, siendo su principal afluente el río Jubera.

F. CIDACOS

El río Cidacos ocupa parte de las comunidades de Castilla y León en su cabecera y de La Rioja en su parte media y baja. Este río recorre 79 km desde su nacimiento en la Sierra Montes Claros al este de la Sierra de Cebollera, hasta su desembocadura en Calahorra. El curso del río se orienta hacia el noreste.

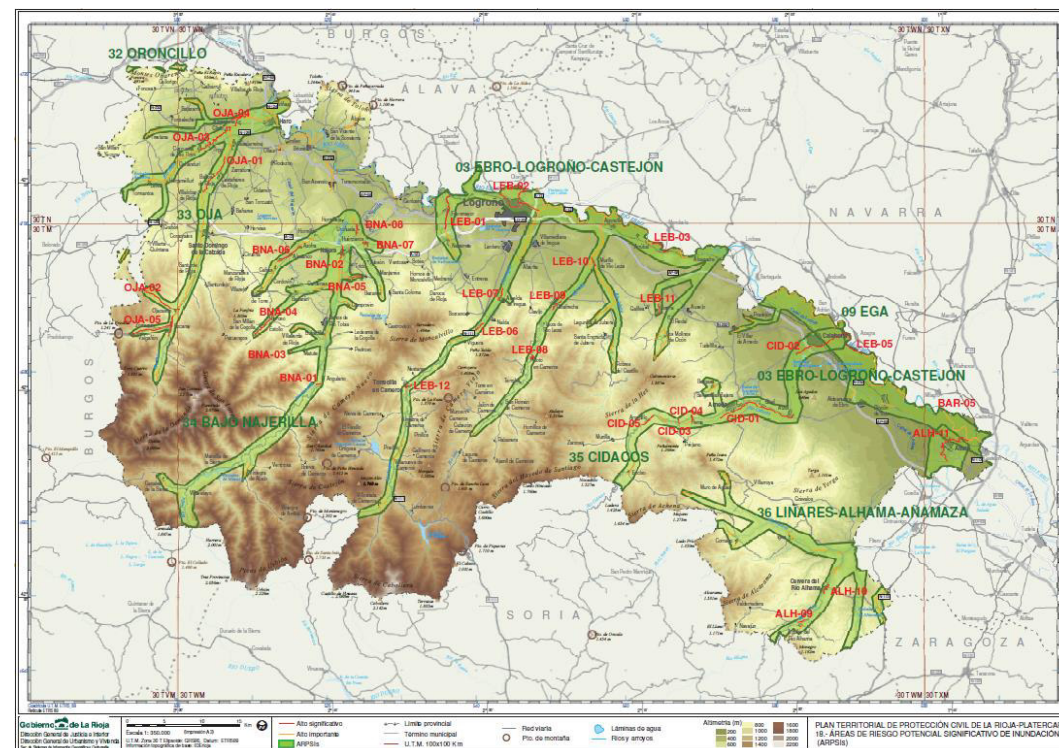
G. ALHAMA-LINARES

La cuenca del río Alhama se ubica en las Comunidades Autónomas de Castilla y León, La Rioja, Navarra y Aragón, ocupando el 34,3% de su territorio en La Rioja. La superficie de la cuenca es de 1.253,6 km² y la longitud del río de 78,3 km, desembocando en el río Ebro a la altura de Alfaro.

Zonas de inundación

La Confederación Hidrográfica del Ebro elabora en colaboración con las comunidades autónomas afectadas, los mapas de peligrosidad y de riesgo de inundación de la Demarcación. Los mapas de peligrosidad comprenden la delimitación gráfica de la superficie anegada por las aguas para la ocurrencia de avenidas con diferentes periodos de retorno, definidos como eventos de alta, media y baja probabilidad. Por otra parte, los mapas de riesgo caracterizan el efecto potencial adverso de las crecidas con 50 años de periodo de retorno.

A continuación, se muestra el mapa de las Áreas con Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPSIs) de La Rioja. Las ARPSIs son las zonas del territorio para donde existe un riesgo potencial de inundación significativo o bien la materialización de dicho riesgo puede considerarse probable como resultado de los trabajos de Evaluación Preliminar del Riesgo de Inundación (EPRI).



	N.º MUNICIPIOS	SUPERFICIE (km)	HABITANTES	DENSIDAD (habitantes/km)
VALLE	122	2.965,49	304.865	102,80
SIERRA	52	2.062,42	11.933	5,79

Tabla 1 – Distribución de la población de La Rioja (01 de Enero de 2020)

Fuente: Datos INE 2019 y elaboración propia

4.4 ESTRUCTURAS ECONÓMICAS

La estructura económica de La Rioja se ha especializado en sectores concretos a los que ha dotado de gran dinámica y competencia, caracterizada por la abundancia de las materias primas agrícolas que han impulsado los sectores vinícola y conservero. Además, se ha visto potenciadas las industrias del calzado en Arnedo, la industria Química en Nájera, y la textil y de fabricación de maquinaria en Logroño.

Su situación estratégica en el valle medio del Ebro beneficia a La Rioja con los flujos que circulan desde las costas cantábricas hacia las mediterráneas. La Rioja concentra más del 50% de la actividad industrial en su capital, Logroño, lo que ejerce un efecto negativo en el resto de la provincia.

El sector terciario tiene una gran importancia en la economía riojana, más del 40 % de las empresas riojanas ejercen su actividad en el sector servicios, destacando en la actividad hotelera e inmobiliaria.

Por otra parte, realizando un análisis por comarcas se puede decir que La Rioja Alta destaca por su oferta en el sector servicios y producción vinícola, así como por la industria artesanal y el turismo. La Rioja Media, por su parte, recoge la mayoría de servicios de Administración y de la actividad industrial. Y la Rioja Baja es señalada por su industria conservera y de calzado, y por su nivel de servicios.

Cabe destacar que el Producto Interior Bruto (PIB) regional en La Rioja presentó un crecimiento del 2,60 % en el año 2018 (INE). A continuación, se muestran el Valor Añadido Bruto (VAB) de La Rioja en el año 2019 por sectores.

CONCEPTO	MILES DE EUROS (2019)
Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca (A)	494.030
Industria (B_E)	2.040.728
Construcción (F)	562.177
Servicios (G_T)	4.886.304
VALOR AÑADIDO BRUTO (VAB)	7.983.239

Tabla 2 – PIB pm oferta. Ajustados de estacionalidad y calendario

Fuente: Datos Instituto de Estadística de La Rioja

A la vista de la tabla, se observa que el sector servicios en el año 2019 representó el 61% de VAB de La Rioja, lo que refleja el peso de este sector sobre su economía. Cabe destacar el importante papel que tiene la industria en la economía y el empleo en la región, ya que representa el 25,56% del VAB en el año 2019.

4.4.1 Tasa de desempleo

La Rioja se encuentra entre las mejores comunidades autónomas en términos de tasa de ocupación, empleo y actividad. La Encuesta de Población Activa en el cuarto trimestre del año 2020, refleja un porcentaje del 10,4% en su tasa de paro.

4.4.2 Tasa de motorización

En el año 2019 La Rioja contaba con un parque vehicular total de 216.020 vehículos. El crecimiento de la tasa de motorización en La Rioja en los últimos años ha sido considerable, con una tasa anual acumulada promedio del 2,30%.

4.5 SISTEMA DE TRANSPORTES

El sistema de transporte de La Rioja se basa fundamentalmente en la comunicación entre Logroño y las capitales de provincia de las comunidades autónomas colindantes, así como en las comunicaciones internas entre los principales núcleos urbanos de la región. Dadas las deficiencias de la Red ferroviaria y la escasa incidencia del tráfico aéreo, el transporte por carretera resulta el medio más empleado y sobre el que recae la función vertebradora del territorio.

El eje de comunicaciones principal coincide con el valle del Ebro, formado por la autopista AP-68, por la autovía A-12, las carreteras nacionales N-120 y N-232 y por la línea ferroviaria. Este eje

conecta con diferentes ejes secundarios transversales que dan acceso a los diferentes valles riojanos, lo que facilita las comunicaciones de norte a sur.

Transporte aéreo

En cuanto al transporte aéreo, La Rioja dispone de un aeropuerto, el Aeropuerto de Logroño-Agoncillo, situado en el término municipal de Agoncillo a 18 kilómetros al este de Logroño. Por carretera se accede a través de la AP-68 o la N-232, siendo el trayecto desde el centro de Logroño, en unos 20 minutos.

Fue construido por el Ministerio de Fomento e inaugurado en mayo de 2003 y lo opera AENA. Consta de una única pista, con las dimensiones y requisitos necesarios para albergar aviones comerciales de corto y medio alcance y las características técnicas para facilitar este tipo de vuelos. Es uno de los aeropuertos españoles con menor tráfico, alcanzando en 2019 un total de 19.448 pasajeros y 1.420 operaciones. El aeropuerto dispone de un Plan Director elaborado por el Gobierno Regional.

Transporte ferroviario

La Rioja dispone de una única línea ferroviaria que conecta Castejón de Ebro hasta Bilbao, de competencia estatal, discurriendo por el norte de La Rioja y situándose cercana al eje del Valle del Ebro. Esta línea se caracteriza por estar electrificada y por presentar carriles de ancho ibérico (1.668 metros), además de contar con el equipamiento ferroviario adecuado para permitir velocidades teóricas de hasta 140 km/h.

Dentro del territorio riojano se ubican un total de diez estaciones operativas, que dan servicio a la zona norte de La Rioja. La demanda de esta línea no resulta excesiva debido a las prestaciones poco atractivas del servicio. Las limitaciones geométricas en el trazado de la línea limitan las velocidades medias comerciales entre los 75 y los 90 km/h. Estos valores no se ajustan a los estándares actuales de calidad para servicios de viajeros, lo que se traduce en tiempos de viaje largos.

En cuanto a la alta velocidad, La Rioja presenta un retraso frente a otras comunidades del territorio español. Sin embargo, en los últimos años se ha ido avanzando hacia una mejora en la velocidad del servicio y en diciembre de 2020 se suscribió un acuerdo para avanzar en el planteamiento técnico de la mejora de la velocidad en el tramo Castejón-Logroño. Estas mejoras prevén el aumento de velocidad desde los 140 km/h máximos de la actualidad hasta los 200 km/h, lo que presumiblemente mejorará la calidad del servicio y por tanto la demanda.

Transporte terrestre

Las infraestructuras de competencia estatal agrupan a las principales carreteras (las cuales comprenden la autopista de peaje AP-68, vía rápida que comunica Bilbao con Zaragoza y articula la zona del alto Ebro, las autovías LO-20, A-12 y A-13, y las carreteras convencionales de titularidad estatal (N-111, N-113, N-120, N-124, N-126 y N-232).

La Rioja es una de las siete Comunidades Autónomas españolas uniprovinciales. En consecuencia, no existe una Red Provincial de Carreteras, con lo que está enteramente asumida por la Red Autonómica competencia del Gobierno de La Rioja. No existe, por lo tanto, una diferenciación entre carreteras autonómicas y de Diputación como sucede en las comunidades autónomas pluriprovinciales. Actualmente, la Red Autonómica de Carreteras de La Rioja convive con la Red de Carreteras del Estado, competencia del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. La existencia de otras infraestructuras para automóviles distintas de las carreteras estatales o autonómicas se reduce a las vías urbanas de los municipios y a los caminos de titularidad municipal destinados a usos predominantemente agrícolas o forestales. En cuanto a los servicios de transportes existentes en la C.A. de La Rioja, se estructuran de la siguiente forma:

Transporte Metropolitano: Este servicio una concesión de transporte público perteneciente a la Red de Transportes de La Rioja. Estas líneas conectan los municipios del área metropolitana de Logroño con el centro de la ciudad a partir de seis líneas. El Metropolitano cuenta con servicios todos los días de la semana, con horarios desde las 5:00 a las 23:00 y frecuencias a partir de los 20 minutos. Este servicio es utilizado por los ciudadanos en sus desplazamientos por motivos laborales, médicos o de estudios dentro de dicha área.

Líneas	Nomenclatura
M1	Logroño-Cenicero
M3	Logroño-Entrena
M3-M6	Entrena-Logroño-Murillo de Río Leza
M4	Logroño-Nalda
M4a	Alberite-Clavijo
M4b	Alberite-Islallana
M5	Logroño-Ribafrecha
M6	Logroño-Murillo de Río Leza
M7	Logroño-Arrúbal

Tabla 3 – Líneas de autobús Metropolitano en La Rioja

Fuente: Gobierno de La Rioja

Transporte Interurbano: Este tipo de transporte lo configuran catorce líneas que, en los últimos años, han experimentado mejoras en sus recorridos, horarios y frecuencias. Las catorce líneas del servicio son competencia de la comunidad autónoma, en las que las empresas de transporte llevan a cabo la explotación del servicio mediante la correspondiente concesión administrativa.

Línea	Nomenclatura	Empresa de transporte
VLR-101	LOGROÑO - LAGUNA DE CAMEROS	Logroza SL
VLR-102	LOGROÑO - ROBRES DEL CASTILLO	Autobuses Jiménez SL
VLR-104	LOGROÑO - LA VILLA DE OCÓN	Autobuses Jiménez SL
VLR-105	NÁJERA - HARO	José Alberto Lallana Tobalina
VLR-106	SAN MILLÁN DE YÉCORA - HARO	José Alberto Lallana Tobalina
VLR-107	LOGROÑO - RINCÓN DE SOTO	Autobuses Jiménez SL
VLR-108	LOGROÑO - ESTOLLO	Logroza SL
VLR-109	LOGROÑO - NÁJERA	Riojana de Autocares SL (Riojacar)
VLR-110	LOGROÑO - CANALES DE LA SIERRA	Riojana de Autocares SL (Riojacar)
VLR-111	HARO - BELORADO	La Unión Alavesa SL
VLR-112	CORNAGO - ALFARO	Automóviles del Río Alhama SA (Arasa)
VLR-113	LOGROÑO - MIRANDA DE EBRO	Arribas SA
VLR-114	AGUILAR DEL RÍO ALHAMA - ARNEDO	Autobuses Jiménez SL
VLR-115	LOGROÑO - MONTENEGRO DE CAMEROS	Logroza SL

Tabla 4 – Líneas de autobús Interurbano en La Rioja

Fuente: Gobierno de La Rioja

Transporte Rural: Este servicio se creó en 2018 mediante una nueva concesión, cuyo objetivo era conectar los municipios más pequeños y facilitar sus desplazamientos con cinco líneas de autobuses a lo largo de los territorios de Haro, Santo Domingo de la Calzada, Nájera, Cameros y Arnedo. Estas líneas permiten la comunicación de setenta y un pueblos y aldeas, con al menos dos expediciones diarias y la ampliación del servicio a los fines de semana.

Transporte interurbano de viajeros por carretera, entre ciudades de comunidades autónomas diferentes, de competencia estatal: Se trata de líneas regulares de autocar concesionadas que conectan con transporte público principalmente la ciudad de Logroño (así como algunas de las ciudades principales de La Rioja) con el resto de capitales de provincias limítrofes y las principales ciudades de la mitad norte del Estado.

5 MARCO LEGISLATIVO Y ESTRATÉGICO

El análisis del marco legislativo y estratégico recoge aquellas normas de aplicación sobre la redacción del Plan. Las de mayor relevancia son principalmente la Ley 2/1991 de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja, la Norma 3.1-IC de Trazado y la Norma 6.1-IC de Secciones de firme. En base a estas normas se establecen las características tipo.

Por su parte, el análisis del marco competencial identifica aquellas Carreteras sobre las que la Dirección General de Infraestructuras del Gobierno de La Rioja tiene competencia.

De la totalidad de la Red, por un lado, la Administración General del Estado tiene la competencia exclusiva en el diseño, planificación y ejecución de las **infraestructuras de comunicación que discurren por más de una comunidad autónoma**. Esta competencia se ejerce por medio del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana y los organismos o empresas de él dependientes directa o indirectamente (SEITT, AENA, RENFE, ADIF, etc.). En el caso de La Rioja, las infraestructuras de competencia estatal agrupan a las **principales carreteras** (las cuales comprenden la autopista de peaje AP-68, vía rápida que comunica Bilbao con Zaragoza y articula la zona del alto Ebro, las autovías LO-20, A-12 y A-13, y las carreteras convencionales de titularidad estatal (**N-111, N-113, N-120, N-124, N-126 y N-232**), la **totalidad del transporte ferroviario** (alta velocidad y servicios regionales) y el transporte aéreo (Aeropuerto de Logroño-Agoncillo).

El Gobierno de La Rioja colabora con la Administración General del Estado en el desarrollo y planificación de las infraestructuras en el marco de la necesaria coordinación de los esfuerzos de ambas administraciones con el objetivo de que las infraestructuras de competencia estatal y autonómica sean complementarias y sirvan al fin último para el que son concebidas: la mejora de la movilidad sostenible de los ciudadanos a través de infraestructuras modernas, eficaces y seguras.

Por otro lado, la **Dirección General de Infraestructuras del Gobierno de La Rioja** es el órgano competente en materia de carreteras en la Comunidad Autónoma. La **Red Autonómica de Carreteras de La Rioja** está regulada por la Ley 2/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

Finalmente, en lo que respecta al marco estratégico, se ha realizado un análisis de los planes y estrategias regionales vigentes de mayor, igual o menor rango que el presente Plan. La estrategia establecida en la actualidad establece que no se centre la planificación en la creación de nuevas vías, sino que se apueste por el acondicionamiento y la modernización de la infraestructura existente. Es por ello que el Plan se basará principalmente en la adecuación de la red actual cumpliendo una serie de características mínimas. No obstante, en caso de que así se detecte y se considere necesario, podrán planificarse nuevas vías para satisfacer los umbrales de accesibilidad que se exponen en los siguientes epígrafes.

6 GRADO DE EJECUCIÓN DEL PLAN VIGENTE (2010-2020)

6.1 INTRODUCCIÓN

Actualmente se encuentra vigente el Plan de Carreteras de La Rioja 2010-2021. Fue redactado en mayo de 2009 y, tras la realización del análisis de la situación de las carreteras y un diagnóstico, se llevó a cabo una programación de actuaciones para el período de vigencia.

Las actuaciones programadas se dividen en: acondicionamientos, ensanches y mejoras, nuevas carreteras, variantes, autovías, refuerzos del firme, conservación del firme, travesías, actuaciones puntuales.

El total de **inversiones previstas** por el Plan Regional de Carreteras, con objeto de acometer las actuaciones propuestas con año horizonte 2021, ascendía a 518.959.000,00 €, de los cuales un 57 % pertenecía a obra nueva, un 35% se asumía a conservación y el 8% restante correspondía a actuaciones preparatorias.

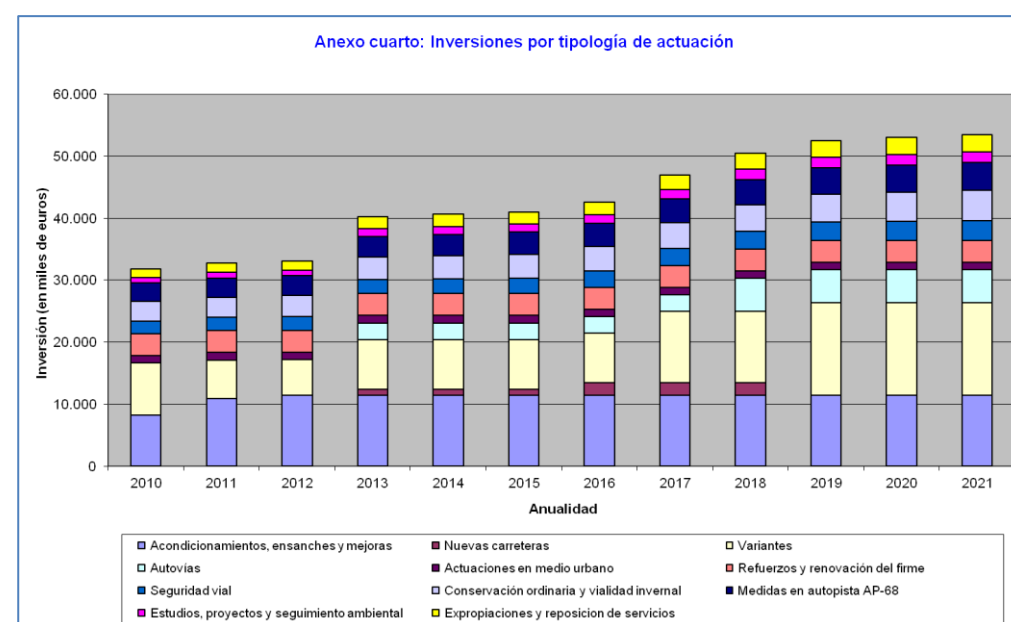


Ilustración 9 – Anexo cuarto del Plan Regional de Carreteras de La Rioja (2010-2021)

Fuente: Plan Regional de Carreteras de La Rioja (2010-2021)

Las *Actuaciones Preparatorias* corresponden a “Estudios, proyectos y seguimientos medioambientales” así como a “Expropiaciones y reposición de servicios”.

Las actuaciones de *Conservación* incluyen los siguientes tipos de actuaciones: “Actuaciones en medio urbano”, “Refuerzos y renovación del firme”, “Seguridad vial”, “Conservación ordinaria y vialidad invernal”, “Medidas en autopista AP-68”.

Y las actuaciones de *Obras Nueva* contemplan “Acondicionamientos, ensanches y mejoras”, “Nuevas carreteras”, “Variantes” y “Autovías”.

Sin embargo, la **inversión real acumulada**, en cuanto a lo realmente ejecutado, asciende a 210.477.589,77 € al finalizar la anualidad 2020. Esto supone un 45,21 % de lo previsto por el Plan Regional de Carreteras de La Rioja (2010-2021), lo que resulta un retraso considerable, teniendo en cuenta que sólo quedaría sumar la inversión realizada durante la anualidad del 2021 para concluir en periodo de vigencia del mismo.

Respecto a lo invertido en función del tipo de actuación ejecutada, señalar que las actuaciones de **obra nueva** suponen el **22%** de la inversión total, mientras que la **conservación** ha sido destinataria de la mayor parte de la inversión, con un **73%** del total. El **5%** restante corresponde a **actuaciones preparatorias** (estudios, proyectos, informes, etc.).



Ilustración 10 - Inversión real de la Red de carreteras de La Rioja (2010-2020)

Fuente: Seguimiento de Inversiones del Gob. La Rioja (2020)

A continuación, se muestra, de forma gráfica, la diferencia entre la previsión de inversión estimada por el Plan vigente y la inversión realmente realizada según los conceptos de Obra Nueva, Conservación y Actuaciones preparatorias:

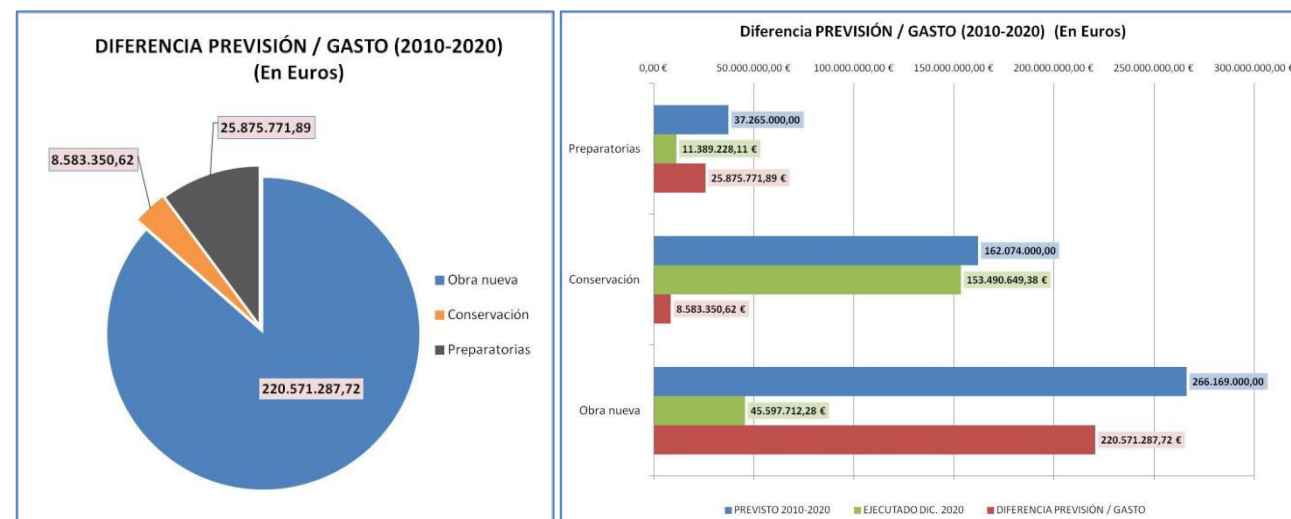


Ilustración 11 - Diferencia Previsión-Gasto (2010-2020)

Fuente: Seguimiento de Inversiones del Gob. La Rioja (2020)

6.2 ACTUACIONES DE OBRA NUEVA

En referencia al grado de ejecución de las actuaciones de obra nueva planteadas en el Plan Regional de Carreteras de La Rioja, se observa que las inversiones han resultado muy inferiores a las previstas en el Plan con horizonte 2010-2021:

Programa de Actuaciones de Obra Nueva				
Actuaciones	PREVISTO PLAN (2010-2021)	PREVISTO PLAN (2010-2020)	EJECUTADO (DIC.2020)	DIFERENCIA (PREVISIÓN-GASTO)
Obra nueva	297.914.000,00 €	266.169.000,00 €	45.597.712,28 €	220.571.287,72 €

Tabla 5 - Programa de Actuaciones de Obra Nueva

Fuente: Seguimiento de Inversiones del Gob. La Rioja (2020)

Concretamente, la inversión total en obra nueva entre los años 2010 y 2020 ha sido de 45.597.712,28 €, lo que supone aproximadamente un 17 % de la inversión prevista en el Plan vigente, para ese periodo temporal.

6.3 ACTUACIONES DE CONSERVACIÓN ORDINARIA

En cuanto a las obras de conservación, la inversión entre el 2010 y el 2020 en este concepto asciende a 153.490.649,38 €, lo que corresponde a un 95 % de lo previsto en el Plan para este tipo de actuaciones.

Este concepto incluye obras de conservación ordinaria, medidas de seguridad vial, medidas en autopista A-68 y actuaciones de medio urbano, pero, si nos centramos en las “Obras de conservación ordinaria” la inversión realizada, entre 2010 y 2020, asciende a 64.249.337,98 €, lo que supone aproximadamente el 79 % de lo previsto por el Plan para ese periodo temporal.

Programa de Actuaciones de Conservación ordinaria				
Actuaciones	PREVISTO PLAN (2010-2021)	PREVISTO PLAN (2010-2020)	EJECUTADO (DIC.2020)	DIFERENCIA (PREVISIÓN-GASTO)
Refuerzos y renovación del firme	42.156.000,00	38.643.000,00	28.860.364,22	9.782.635,78
Conservación ordinaria y vialidad invernal	47.548.000,00	42.677.000,00	35.388.973,76	7.288.026,24
TOTAL	89.704.000,00	81.320.000,00	64.249.337,98	17.070.662,02

Tabla 6 - Programa de Actuaciones de conservación ordinaria

Fuente: Seguimiento de Inversiones del Gob. La Rioja (2020)

6.4 MEDIDAS EN AUTOPISTA A-68

Sin embargo, si analizamos la inversión realizada en concepto de “Medidas en autopista A-68” podemos concluir que lo invertido, a fecha de diciembre de 2020, superaba la previsión de gasto planteada por el Plan de Carreteras vigente para ese periodo de tiempo en un total de 2.833.345,43 €. Este concepto incluye las aportaciones realizadas a la concesionaria de la autopista AP-68 para el desvío de los vehículos, ligeros y pesados, que circulan por la carretera N-232, con el fin de reducir la accidentalidad en la misma.

Programa de Medidas en autopista A-68				
Actuaciones	PREVISTO PLAN (2010-2021)	PREVISTO PLAN (2010-2020)	EJECUTADO (DIC.2020)	DIFERENCIA (PREVISIÓN-GASTO)
Medidas en autopista AP-68	44.382.000,00	39.866.000,00	42.699.345,43	- 2.833.345,43

Tabla 7 - Programa de Medidas en autopista A-68

Fuente: Seguimiento de Inversiones del Gob. La Rioja (2020)

Los 42.699.345,43 € invertidos entre el año 2010 y el 2020, para financiar el desvío de vehículos por la autopista AP-68, suponen un 27,82 % de lo invertido en esos años en “Conservación, medidas urbanas y seguridad vial” y un 20,30 % del total invertido en la Red de Carreteras de La Rioja en ese periodo de tiempo.

Se debe destacar al respecto que, las medidas de financiación de peajes en la AP-68 han supuesto una mejora considerable de las condiciones de circulación y reducción de la

accidentalidad en la carretera N-232. Sin embargo, la importante inversión realizada al respecto ha limitado de manera decisiva la capacidad de inversión del Gobierno de La Rioja en actuaciones necesarias para la Conservación de la Red.

6.5 ACTUACIONES EN MEDIO URBANO

También resulta destacable la inversión realizada entre los años 2010 y 2020 en concepto de “Actuaciones en el Medio Urbano”, la cual asciende a un total de 28.929.318,33 €, a fecha de 31 de diciembre de 2020. Esto supone 15.839.318,33 € más de lo previsto por el Plan para el mismo periodo de tiempo.

Programa de Actuaciones en medio urbano				
Actuaciones	PREVISTO PLAN (2010-2021)	PREVISTO PLAN (2010-2020)	EJECUTADO (DIC.2020)	DIFERENCIA (PREVISIÓN- GASTO)
Actuaciones en medio urbano	14.280.000,00	13.090.000,00	28.031.529,68	-15.839.318,33

Tabla 8 - Programa de Actuaciones en medio urbano

Fuente: Seguimiento de Inversiones del Gob. La Rioja (2020)

Por lo tanto, la inversión realizada en “Actuaciones en medio urbano” supone el 18,85 % de lo invertido entre los años 2010 y 2020 en “Conservación, medidas urbanas y seguridad vial” y un 13,74 % del total invertido en la Red de Carreteras de La Rioja en ese periodo de tiempo.

Este considerable incremento de inversión en materia de “Actuaciones en medio urbano” también ha supuesto una reducción de la capacidad de inversión del Gobierno de La Rioja en actuaciones más específicas de Conservación, pero suponen grandes mejoras para la seguridad vial. Hasta la fecha, existe un déficit notable en la aportación de los municipios afectados para la mejora de las travesías, a pesar de tratarse en muchos casos de obras de carácter puramente urbano.

6.6 ACTUACIONES PREPARATORIAS PARA EL DESARROLLO DEL PLAN

Por último, se ha invertido un total de 11.389.228,11 € en actuaciones preparatorias, lo que supone un 30,56 % de lo previsto por el Plan Regional de Carreteras de La Rioja, para el periodo comprendido entre 2010 y diciembre de 2020.

Si bien es cierto que, los porcentajes de actuaciones ejecutadas son algo superiores respecto a los de lo previsto respecto a lo ejecutado, de esto se deduce la gran ambición del Plan Regional de Carreteras vigente en La Rioja, ya que tanto los costes estimados para las actuaciones a ejecutar como el número de actuaciones como tal no serán alcanzados en el horizonte previsto.

Cabe señalar que el reducido porcentaje de ejecución de obra nueva, respecto al previsto, puede deberse a su vez a varios motivos, como es la falta de capacidad inversora de las administraciones debida a la crisis económica. No obstante, el Plan Regional de Carreteras de La Rioja ha sido el nexo de unión de todas las actuaciones realizadas durante los últimos nueve años en el conjunto de la Red.

A su vez, dicho Plan se apoya en otros informes de carácter anual como el Informe Anual de Seguridad Vial que elabora la Dirección General de Infraestructuras del Gobierno de La Rioja, del que se sustraen actuaciones de mejora concretas para aumentar la seguridad vial de la Red, informes periódicos como la Auscultación de la Red o la Red de Aforos y de otros Estudios específicos realizados sobre parámetros o tramos concretos de la Red de carreteras.

La presente propuesta de Plan Regional de Carreteras de La Rioja, incluye un análisis detallado de las actuaciones realizadas en la Red de carreteras competencia de la C.A.R. así como sobre las afecciones a la funcionalidad general de la Red que hayan podido surgir como consecuencia de éstas, ya sean positivas o negativas, para así definir, de forma correcta y consecuente las actuaciones propuestas por el nuevo Plan.

6.7 CONCLUSIONES

A modo de conclusión, tras analizar las inversiones realizadas hasta la fecha, se pueden obtener las siguientes conclusiones:

- La inversión prevista en el Plan Regional de Carreteras durante el periodo 2010-2020 de ejecución, teniendo en cuenta las actuaciones que más influyen sobre el estado de conservación de la Red, corresponde con el siguiente cuadro:

	Acondicionamientos, ensanches y mejoras	Refuerzos y renovación del firme	Seguridad vial	Conservación ordinaria y vialidad invernal	TOTAL	ACUMULADO
2010	8.215.000	3.513.000	2.062.000	3.164.000	16.954.000	16.954.000
2011	10.915.000	3.513.000	2.144.000	3.291.000	19.863.000	36.817.000
2012	11.427.000	3.513.000	2.230.000	3.423.000	20.593.000	57.410.000
2013	11.427.000	3.513.000	2.319.000	3.560.000	20.819.000	78.229.000
2014	11.427.000	3.513.000	2.412.000	3.702.000	21.054.000	99.283.000
2015	11.427.000	3.513.000	2.508.000	3.850.000	21.298.000	120.581.000
2016	11.427.000	3.513.000	2.608.000	4.004.000	21.552.000	142.133.000
2017	11.427.000	3.513.000	2.712.000	4.164.000	21.816.000	163.949.000
2018	11.427.000	3.513.000	2.820.000	4.331.000	22.091.000	186.040.000

	Acondicionamientos, ensanches y mejoras	Refuerzos y renovación del firme	Seguridad vial	Conservación ordinaria y vialidad invernal	TOTAL	ACUMULADO
2019	11.427.000	3.513.000	2.933.000	4.504.000	22.377.000	208.417.000
2020	11.427.000	3.513.000	3.050.000	4.684.000	22.674.000	231.091.000

- Sin embargo, la inversión real durante este período ha ascendido a las siguientes cantidades:

	Acondicionamientos, ensanches y mejoras	Refuerzos y renovación del firme	Seguridad vial	Conservación ordinaria y vialidad invernal	TOTAL	ACUMULADO
2010	672.192	2.820.974	1.665.875	3.224.342	8.383.384	8.383.384
2011	731.837	673.715	2.276.832	2.086.965	5.769.349	14.152.733
2012	119.112	3.584.938	351.063	2.459.511	6.514.623	20.667.356
2013	923.592	3.985.991	1.749.458	3.679.212	10.338.254	31.005.610
2014	3.153.593	2.176.796	1.977.587	2.856.142	10.164.119	41.169.729
2015	5.527.349	2.481.174	1.171.511	4.159.177	13.339.212	54.508.941
2016	2.604.348	3.719.997	1.882.566	3.433.307	11.640.218	66.149.159
2017	79.476	1.815.074	3.312.768	3.771.725	8.979.044	75.128.203
2018	2.126.094	2.283.658	1.468.610	2.661.474	8.539.837	83.668.039
2019	3.299.606	3.875.074	760.206	3.706.332	11.641.218	95.309.258
2020	4.071.291	1.442.972	996.169	3.350.786	9.861.218	105.170.476

- Como se puede observar, y a pesar del esfuerzo en mantener las partidas específicas en conservación, se ha producido un déficit de inversión durante los últimos años, tanto en conservación como en la ejecución de nuevos tramos. Estos recortes presupuestarios han supuesto un empeoramiento del estado de las carreteras autonómicas, por lo que la situación actual requiere un mayor presupuesto para su mantenimiento.

Así, podemos concluir las siguientes **repercusiones generales de las actuaciones pendientes**, previstas por el Plan vigente, **sobre las carreteras autonómicas de La Rioja**:

- Existencia de deficiencias de conservación en ciertos puntos de la red, sobre todo en sus vías menos transitadas, por una menor frecuencia de mantenimiento que la prevista o por menores recursos que los previstos.
- Variantes de carreteras a su paso por municipios no ejecutadas.

- Tramos urbanos de carreteras sin mejoras de seguridad vial o sin ceder a los Ayuntamientos.
- Núcleos de actividad en desarrollo con vías obsoletas.
- Actuaciones de obra nueva, de gran calado, sin ejecutar.
- Estudios de viabilidad y proyectos sin redactar, que perjudican el desarrollo y ejecución de mejoras sobre la Red autonómica de carreteras de La Rioja.

7 CATÁLOGO DE LA RED DE CARRETERAS

7.1 CONSIDERACIONES GENERALES

La estructura de la red de carreteras de La Rioja se explica por su situación dentro del ámbito territorial peninsular y por el desarrollo en el pasado de un modelo económico que ha favorecido las relaciones de una periferia rica y productiva con su núcleo central, Madrid, que ha sido receptor de un mayor esfuerzo presupuestario en materia de infraestructuras. Desde la implantación de la organización territorial actual, las inversiones en obras públicas se han distribuido más en consonancia con criterios de equilibrio regional y vertebración territorial y se han dedicado, también, considerables inversiones a mejorar ejes transversales.

La comunicación entre La Rioja y Madrid se produce mayoritariamente por uno de estos dos caminos:

- Por la A-1 hasta Burgos y desde allí se opta por la N-120 o por la AP-1 y AP68.
- Por la A-2 hasta Medinaceli para tomar luego la N-111 por Soria hasta Logroño o la N-113 hasta Alfaro (Rioja Baja).

Transversalmente, se está realizando un elevado esfuerzo inversor en infraestructuras a lo largo del Valle del Ebro, entre Zaragoza, Logroño y Miranda de Ebro, creándose un corredor de transporte rápido y capaz que conecta todo el tráfico por carretera del litoral mediterráneo y Aragón con Navarra – País Vasco y el resto de los corredores Cantábrico y Subcantábrico. En La Rioja, este corredor ha experimentado un proceso de polarización de la actividad económica que ha crecido con una pujanza superior a la media nacional y es una de las zonas recomendadas para la localización de nuevas industrias.

Consecuentemente, la red viaria de La Rioja se estructura alrededor de este gran eje que tiene funcionalidad superior a la región, aunque también ejerce funciones de comunicación intercomarcal. Está conformado por la autopista de peaje AP-68 y las carreteras N-120 (algunos tramos Autovía A-12), N-124 y N-232, que discurren paralelas.

Otro nivel funcional lo constituyen las carreteras del Estado que comunican las capitales de provincia, otros núcleos de primer orden, dan continuidad a itinerarios de orden nacional o cierran la malla vial estatal. En La Rioja discurren por los valles y se apoyan y conectan con el eje principal. Entre ellas se encuentran la N-111 y N-113.

Consideración independiente tiene la N-126, que a pesar de tener titularidad estatal se encuentra en itinerario de ámbito regional, por lo que es posible su transferencia por parte del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana a la Comunidad Autónoma de La Rioja.

El resto de la red es autonómica, tiene la función de integrar las distintas áreas intrarregionales en el conjunto de la comunidad y está estructurada en tres niveles jerárquicos:

- Red Regional Básica: formada por carreteras afluentes del eje principal, comunicando las principales poblaciones con la red de alta capacidad. Supone un 20,22% de la red autonómica y es la estructura principal sobre la que se diseña el resto de red regional.
- Red Comarcal que, apoyándose en la red anterior, conecta los distintos municipios con su cabecera de comarca. Esta red cumple la misión de organizar el espacio comarcal. Constituye el 33,34% de la red regional.
- Red Local que une los municipios entre sí y con las redes de rango superior, y que aporta el 46,57% de los kilómetros del total de red de la comunidad.

7.2 RED DE CARRETERAS DEL ESTADO

La Red de Carreteras del Estado en La Rioja, junto con la autopista AP-68 (vía rápida que comunica Bilbao con Zaragoza y articula la zona del alto Ebro), tiene como función principal enlazar Logroño con las capitales de las provincias colindantes y con el resto de la red nacional, soportar las mayores intensidades de tráfico y cumplir con la función complementaria de contribuir al equilibrio territorial al atravesar distintas comarcas e ir uniendo sus poblaciones y cabeceras.

La Red de Carreteras del Estado en La Rioja tiene una longitud aproximada de 433 km, lo que supone un 23,03% de lo casi 1.900 km que constituyen el total de las carreteras en la Comunidad Autónoma de La Rioja.

De esta longitud, corresponden a vías de alta capacidad 181,29 km, de los cuales 119, 1 km pertenecen a la autopista de peaje AP-68.

El listado completo de las carreteras comprendidas en la Red de Carreteras del Estado son las que se muestran en el siguiente cuadro:

Carretera	P.K. inicio	P.K. fin	Inicio	Fin	Tipo de vía				Total (km)
					Autopista Libre \ Autovía	Carretera Convencional	Autopista Peaje	Multicarril	
A-12	78+00167	131+00888	L.P. Navarra-La Rioja	Conexión N-120	38,82				38,82
A-13	0+00000	5+00210	Conexión LO-20	L.P. La Rioja-Navarra	5,21				5,21
AP-68	166+00480	201+00850	L.P. Navarra-La Rioja	L.P. La Rioja-Navarra			34,87		34,87
AP-68	77+00960	162+00530	L.P. Burgos-La Rioja	L.P. La Rioja-Navarra			84,23		84,23
LO-20	0+00000	18+00164	Conexión N-232. Recajo	Conexión N-232. Fuenmayor	18,16				18,16
N-111	262+00480	324+00112	L.P. Soria-La Rioja	Enl. LO-20		61,69		1,15	62,84
N-111A	266+00000	271+00060	L.P. Soria-La Rioja	Int. N-111		5,03			5,03
N-113	62+00780	63+00795	L.P. Soria-La Rioja	L.P. La Rioja-Zaragoza		1,02			1,02
N-113	64+00402	82+00340	L.P. Zaragoza-La Rioja	L.P. La Rioja-Navarra		7,38			7,38
N-120	16+00266	43+00440	Enl. A-12	Int. A-12		27,41			27,41
N-120	45+00883	53+00277	Conexión A-12	L.P. La Rioja-Burgos		7,4			7,4
N-120	8+00000	9+00300	Enl. LO-20	Inicio cesión. Fin tramo		1,3			1,3
N-120A	47+00160	47+00929	Fin cesión. Inicio tramo	Enl. N-120		0,77			0,77
N-124	39+00000	45+00990	N-232. Gimileo	L.P. La Rioja-Álava		6,97			6,97
N-126	0+00000	2+00200	Enl. N-232	Acceso AP-68/Conexión. LR-111		2,2			2,2
N-232	330+00875	467+00963	L.P. Navarra-La Rioja	L.P. La Rioja-Burgos		120,67			120,67
N-232A	375+00300	377+00900	Enl. N-232	Inicio cesión. Ausejo		2,523			2,523
N-232A	399+00518	458+00533	Enl. N-232/LO-20	Fin tramo		6,43			6,43
Total general (km)					62,19	250,793	119,1	1,15	433,233

Tabla 9– Catálogo Oficial de Carreteras del Estado en la Comunidad Autónoma de La Rioja (31/12/2020).

Fuente: Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana.

7.3 VIAS LOCALES

La Comunidad Autónoma de La Rioja, debido a su configuración uniprovincial, integra en una única red autonómica las carreteras transferidas en su momento por la Administración General del Estado y las pertenecientes a la extinta Diputación Provincial de La Rioja. No existe por lo tanto una diferenciación entre carreteras autonómicas y de diputación como sucede en las comunidades autónomas pluriprovinciales.

La existencia por lo tanto de otras infraestructuras para automóviles distintas de las carreteras estatales o autonómicas, se reduce a las vías urbanas de los municipios y a los caminos de titularidad municipal destinados a usos predominantemente agrícolas o forestales.

En algunas ocasiones las características de dichos caminos pueden hacerlos asimilables a carreteras de bajo nivel, e incluso facilitar el acceso y la comunicación a diversas localidades. No obstante, en los últimos años se han incorporado a la red de carreteras autonómica los caminos que servían de acceso a núcleos habitados con carácter permanente, o que facilitaban las relaciones entre núcleos relativamente próximos, lo cual se recoge en la propuesta de inventario realizada.

7.4 RED DE CARRETERAS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA

La Red de Carreteras de La Rioja cuenta con **1.881,51 km** de longitud en la actualidad, teniendo en cuenta tanto las carreteras de titularidad estatal como las de competencia autonómica. Sin embargo, el Plan Regional de Carreteras de La Rioja centra su estudio en la Red cuya titularidad es del Gobierno de La Rioja.

Por lo tanto, analizando la **Red de carreteras competencia del Gobierno de La Rioja**, en base al "Inventario de carreteras de La Rioja" actualizado a fecha de abril de 2021, se obtienen **1.448,28 kilómetros** de carreteras, de las cuales casi el 47% forman parte de la Red Local, suponiendo **674,41 kilómetros**, aproximadamente el 33% es Red Comarcal, **483,05 kilómetros**, y el 20% restante pertenece a Red Regional Básica, con **290,82 kilómetros**.

A continuación, se incluyen varias tablas en las que se clasifican las diferentes vías de la Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja y competencia del Gobierno de La Rioja, según su funcionalidad:

- La **Red Regional Básica**, que junto con la Red del Estado constituye el primer nivel dentro de la jerarquía actual y su misión fundamental es la de canalizar los principales flujos de tráfico de largo y medio recorrido, ofreciendo un alto nivel de servicio y unas conexiones lo más directas posibles. En este nivel de la Red estarán incluidas las futuras autovías y carreteras multicarril autonómicas, las carreteras que canalicen los principales flujos interregionales y las que conecten los centros básicos de la región, entre ellos y con el exterior, y para finalizar aquellos itinerarios que canalicen importantes flujos de vehículos pesados. Supone un 20,08 % de la Red autonómica y es la estructura principal sobre la que se diseña el resto de la Red regional.

- La **Red Comarcal** es el segundo nivel dentro de la jerarquía propuesta en la actualidad y permite la comunicación de los mayores núcleos de población y centros de actividad de cada comarca con sus centros comarcales y con los más próximos de otras comarcas. Constituye el 33,35% de la Red regional.
- La **Red Local** es el tercer y último nivel dentro de la jerarquía propuesta e incluye los tramos de carretera de la Red de la comunidad no incluidos en las redes regional básica y comarcal. Su funcionalidad reside en comunicar los centros de población menores, entre sí, con los núcleos intermedios de apoyo y a través de éstos con la cabecera comarcal. Aporta el 46,57% de los kilómetros del total de Red de la comunidad.

TIPO DE RED	Longitud (km)	PORCENTAJE
RED REGIONAL BÁSICA	290,82	20,08%
RED COMARCAL	483,05	33,36%
RED LOCAL	674,41	46,57%
Red Local	358,13	17,90%
Red Local Accesos	292,07	14,60%
Red Local Travesías	24,21	1,21%
TOTAL	1448,28	100%

Tabla 10 – Red de carreteras en la provincia de La Rioja (Competencia del Gobierno autonómico de La Rioja)

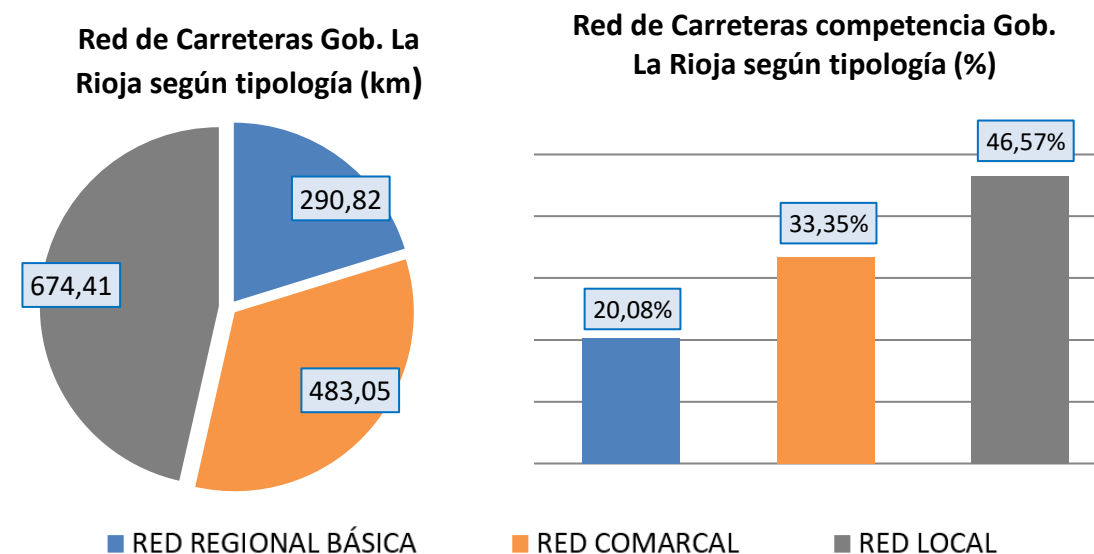


Ilustración 12 – Red carreteras competencia Gobierno La Rioja

Fuente: Catálogo de carreteras de la Rioja

Tal y como se ha comentado anteriormente, además de la Red de competencia autonómica, en La Rioja existen 182,44 kilómetros de autopista, autovía y vías multicarril y 250,79 kilómetros de vías

convencionales, sobre estas vías no se actuará al ser de competencia estatal pero sí se considerarán para tener en cuenta su afección al funcionamiento de la Red bajo estudio.

A continuación, se muestra una tabla referida a la longitud total de esta Red de carreteras, incluyendo en primer lugar, aquellas que son competencia del Estado.

TIPO DE RED	LONGITUD (km)	PORCENTAJE	COMPETENCIA
Autopistas peaje	119,10	6,33%	ESTADO
Autovías y Autopistas libres	62,19	3,31%	ESTADO
Convencional	250,79	13,33%	ESTADO
Multicarriil	1,15	0,06%	ESTADO
Red Regional Básica	290,82	15,46%	GOB. LA RIOJA
Red Comarcal	483,05	25,67%	GOB. LA RIOJA
Red Local (Accesos, Travesías y Resto de Itinerarios)	674,41	35,84%	GOB. LA RIOJA
Total	1.881,513	100%	

Tabla 11 – Red de carreteras en la provincia de La Rioja

Esta tabla se confecciona en base a la información disponible tras la actualización del Inventario de Carreteras, del Catálogo Oficial de Carreteras en la Comunidad Autónoma de La Rioja (31/12/2020) proporcionado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y, en referencia, a la información actualizada que contiene el “**Catálogo de Carreteras de La Rioja**” a fecha de **abril de 2021**, proporcionado por el Gobierno de La Rioja. Se muestra gráficamente el porcentaje de la Red que supone cada tipo de carretera.

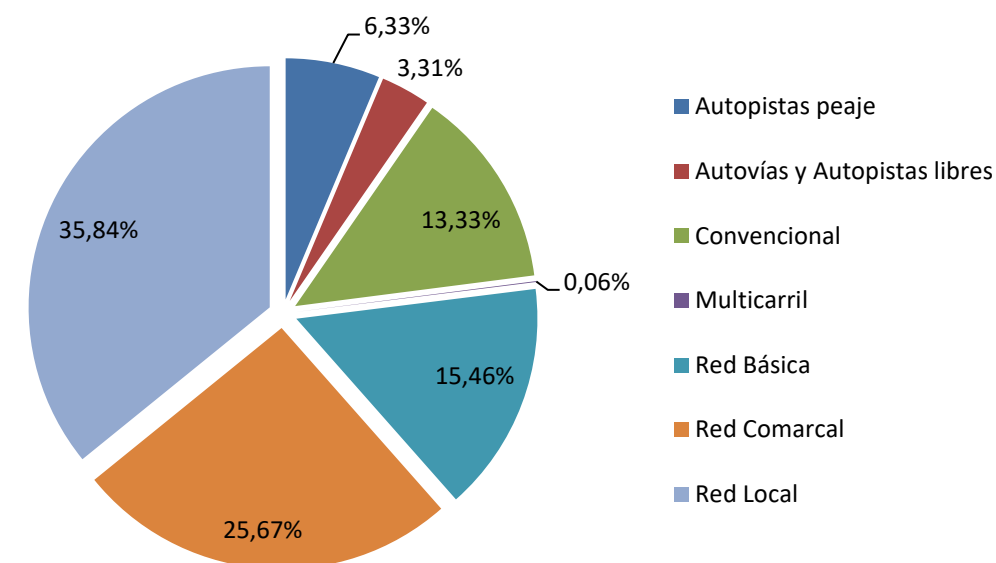


Ilustración 13 – Red de carreteras en la provincia de La Rioja (% por tipo de carretera)

Fuente: Inventario de Carreteras + MITMA + Catálogo de Carreteras de La Rioja

7.4.1 Denominación y numeración de las carreteras

El establecimiento de itinerarios en la Red Autonómica y su clasificación en niveles jerárquicos permite una organización del espacio regional más racional del que pudiera deducirse del catálogo. Parece lógico por ello incorporar la identificación de itinerarios estructurantes y funcionales, acordes con la base física del territorio y el escenario futuro del espacio socio-económico de La Rioja.

La nomenclatura se compone de dos letras y tres dígitos (LR-XYZ), cuyo significado es el siguiente:

- LR: Identificación de la Red Autonómica de La Rioja.
- X: Dígito indicativo de la Red a la que pertenece el itinerario, adoptando los siguientes valores:
 - 1: Red Básica
 - 2: Red Comarcal
 - 3: Itinerarios de la Red Local
 - 4: Accesos de la Red Local
 - 5: Travesías de la Red Local
- YZ: Dígitos indicativos del número de orden del itinerario y de la zona del territorio por la que discurre, según el siguiente orden:

- (00-39) Zona Oeste
- (40-79) Zona Central
- (80-99) Zona Este

La aplicación sistemática de esta nomenclatura se ha realizado en todas las carreteras de la Red Autonómica, con la excepción de los itinerarios integrados por las antiguas carreteras C-113, C-115, C-123 y N-232, para los que, por razones derivadas de la necesaria coordinación con las redes autonómicas limítrofes, se han denominado LR-113, LR-115, LR-123 y N-232 respectivamente

7.4.2 Catálogo de la Red de Carreteras autonómica

El conocimiento de la situación actual de una Red de Carreteras, debe ser el punto de partida para cualquier instrumento de planificación, y más concretamente para una programación de actuaciones. A continuación, se muestra el Catálogo de carreteras de La Rioja.

Red Regional Básica

ITINERARIO	DENOMINACIÓN	Longitud (km)
LR-111	L.P. de Burgos a la N-124 en Haro, por Valgañón, Zorraquín, Ezcaray, Ojacastro, Santo Domingo de la Calzada, Castañares de Rioja, Variante Este de Casalarreina, N-126 y Haro.	41,14
LR-113	De L.P. de Burgos a N-232 en Cenicero por Canales de la Sierra, Villavelayo, Mansilla, Tabladas, Anguiano, Bobadilla, Baños de Río Tobía, Mahave, Nájera y Variante de Uruñuela.	75,79
LR-115	De L.P. Soria a L.P. de Navarra por Enciso, Arnedillo, Santa Eulalia Somera, Santa Eulalia Bajera, Herce, Arnedo, Quel, Autol, Aldeanueva de Ebro, N-232 y límite de provincia de Navarra.	51,06
LR-123	De la N-113 en Valverde a L.P. de Navarra por Cervera del Río Alhama, Grávalos, Variante de Arnedo y El Villar de Arnedo.	64,31
LR-124	De Logroño a Vitoria por Laguardia dando continuidad a A-124 a su paso por La Rioja en los tres tramos, Logroño, San Vicente y Ábalos y Briñas.	11,92
LR-131	Del Puente de Piedra (al norte de Logroño) en la antigua N-111 a límite de provincia de Navarra en la NA-134 a su paso por La Rioja.	6,73
LR-132	De N-232 a Aeropuerto de Logroño-Agoncillo.	1,96
LR-134	De LR-123 a L.P. de Navarra (San Adrián) por Calahorra y la Variante Oeste de Calahorra.	17,54
LR-136	De N-120A (en el futuro A-12) a LR-113 por Variante Tricio.	3,46
LR-137	De N-111 a N-232 en Fuenmayor por Entrena y Navarrete.	16,91
TOTAL	Red Regional Básica	290,82

Red Comarcal

ITINERARIO	DENOMINACIÓN	Longitud (km)
LR-200	De LR-201 en Herramélluri a L.P. de Burgos por Leiva y Tormantos.	6,55
LR-201	De la N-120A en Santo Domingo de la Calzada a N-232A en Tirgo por Herramélluri, Cuzcurrita del Río Tirón y Tirgo.	16,84
LR-202	De LR-111 en Haro a N-232 por Anguciana.	12,31
LR-203	De la LR-111 en Haro a la LR-111 en Santo Domingo por Zarratón, Cidamón, San Torcuato y Bañares.	17,93
LR-204	De la N-120A en Santo Domingo de la Calzada a la LR-207 en Badarán por Cirueña y Villar de Torre.	15,81
LR-205	De LR-113 a LR-206 por Cárdenas, Badarán y Berceo.	10,55
LR-206	De A-12 a San Millán por Azofra, Alesanco, Canillas, Cañas y Berceo.	15,02
LR-207	De la N-232 en Gimileo a la LR-113 en Baños de Río Tobía por Ollauri, Rodezno, Alesanco, Cordovín y Badarán.	28,09
LR-208	De la N-120A a N-232 por Hormilleja y San Asensio.	11,28
LR-209	De N-232A en Tirgo a L.P. de Burgos por Sajazarra.	10,85
LR-210	De la N-232 a la N-232A (futura LR-124) por Briones y San Vicente de la Sonsierra.	5,23
LR-211	De la N-232 a L.P. de Álava (Elciego), por Variante de Cenicero.	3,2
LR-212	De LR-111 en Haro a L.P. de Álava (Labastida)	1,28
LR-232	De la N-111 en Villanueva de Cameros a LR-113 por Ortigosa y Brieva de Cameros.	30,35
LR-245	De LR-250 en Jalón de Cameros a N-111 por Muro en Cameros y Almarza de Cameros.	19,6
LR-250	De la Circunvalación Este de Logroño (LO-20) a N-111 por Variante de Villamediana de Iregua, Ribafrecha, Soto en Cameros, Terroba, San Román de Cameros, Jalón de Cameros, Cabezón de Cameros y Laguna de Cameros.	56,73
LR-251	De N-232 en Fuenmayor a L.P. de Álava (la Puebla de la Barca).	3,66
LR-253	De la N-111 a LR-232 por El Rasillo.	10,31
LR-254	De la LR-541 en Entrena a la LR-255 en Alberite por Lardero.	10,57
LR-255	De la LR-250 en la variante de Villamediana de Iregua a la N-111 por Alberite y Albelda de Iregua.	12,28
LR-256	De la N-111 a la LR-255 en Albelda de Iregua.	1,64
LR-259	De la LR-250 en la Variante de Villamediana de Iregua a la LR-260 por Murillo de Río Leza, Galilea, Corera y El Redal.	30,77
LR-260	De la LR-259 (en Corera) a L.P. de Navarra (Lodosa) por Alcanadre.	13,19
LR-261	De la N-232 en Agoncillo a la LR-476 (en el futuro a la LR-484) por Murillo de río Leza, Ventas Blancas y Robres del Castillo.	25,29
LR-280	De la N-232 a la LR-123 por Pradejón.	4,6
LR-281	De la LR-115 en Quel a la LR-134.	3,68
LR-282	De la LR-115 en Autol a la LR-134.	8,2
LR-283	De la LR-123 a la LR-123 por Cornago, Igea y Rincón de Olivedo.	25,16

ITINERARIO	DENOMINACIÓN	Longitud (km)
LR-284	De la LR-123 en Cervera del Río Alhama a L.P. de Soria por Aguilar del Río Alhama (San Felices).	11,47
LR-285	De la N-232 en Rincón de Soto a la LR-123 por Corella, Fitero y Ventas del Baño.	10,65
LR-286	De la LR-115 a la LR-283 por El Villar de Poyales y Navalsaz.	19,29
LR-287	De la N-232A en Alfaro a L.P. de Navarra (Corella).	4,25
LR-288	De la N-232A en Alfaro a la N-113 (Castejón).	5,23
LR-289	De la LR-285 en Ventas del Baño a la LR-287 en Alfaro.	21,186
TOTAL	Red Comarcal	483,06

Red Local

ITINERARIO	DENOMINACIÓN	Longitud (km)
LR-301	De la LR-209 a LR-403 por Galbárruli.	2,78
LR-302	De la N-232 a LR-209 por Fonzaleche y Villaseca.	5,81
LR-303	De la LR-202 a LR-304 en Treviana.	5,43
LR-304	De la LR-201 en Herramélluri a L.P. de Burgos por Treviana y Foncea.	19,56
LR-305	De la LR-200 en Leiva a LR-304.	5,54
LR-306	De la LR-111 en Haro a L.P. de Burgos por San Felices.	8,7
LR-307	De la N-232 a la LR-201 por Cuzcurrita del Río Tirón.	1,95
LR-308	De Quintana a la LR-111 por Grañón y Villalobar de Rioja.	13,05
LR-309	De la N-120A a la LR-111 por Hervías y Bañares.	7,7
LR-310	De la N-232A en Casalarreina a LR-202 por Cihuri.	3,06
LR-311	De la LR-111 en Casalarreina a la LR-207 por Zarratón.	6,96
LR-312	De la LR-304 a la LR-209.	4,74
LR-313	De la A-12 a la LR-207 en Ollauri por Hormilla y Altos de Valpierre.	16,09
LR-314	De la N-232 en Briones a la LR-313.	5,12
LR-315	De la A-12 a la LR-313.	4,55
LR-316	De la LR-317 en Rivas de Tereso a L.P. de Álava (Labastida).	2,11
LR-317	De la N-232A (futura LR-124) en San Vicente de la Sonsierra a L.P. de Álava (Peñacerrada) por Rivas de Tereso.	9,84
LR-318	De la N-232 a San Vicente de la Sonsierra (en el futuro a N-232A o LR-124) por Baños de Ebro.	12,98
LR-319	De la N-232A (futura LR-124) en Ábalos a la LR-318.	5,05
LR-320	De la LR-203 en Cidamón a la LR-311.	2,15
LR-321	De la N-120A (Variante de Nájera) a la N-232 (Variante Cenicero) por Huércanos.	9,78
LR-322	De la N-120A (Alto de San Antón) a LR-514 en Uruñuela por Huércanos.	6,91
LR-323	De la LR-308 en Grañón a la N-120A por Morales y Corporales.	8,19
LR-325	De la LR-111 en Santo Domingo de la Calzada a LR-204 por Gallinero de Rioja y Manzanares de Rioja.	8,34

ITINERARIO	DENOMINACIÓN	Longitud (km)
LR-326	De la LR-204 a la LR-309 en Hervías.	2,93
LR-327	De la LR-204 a la LR-206 en Cañas.	3,07
LR-328	De la N-232 a LR-208 (Antiguo trazado de la LR-208).	0,51
LR-330	De la N-111 a la N-111 por Torrecilla en Cameros.	4,45
LR-331	De la LR-113 a la LR-206 en San Millán de la Cogolla por Villaverde de Rioja y San Andrés.	12,04
LR-333	De la N-111 a la LR-113 por Villoslada de Cameros y las Viniegras.	34,81
LR-334	De la LR-113 en Villavelayo a L.P. Burgos (Neila).	7,77
LR-340	De la N-120A a LR-330 en Torrecilla en Cameros por Alesón, Manjares, Santa Coloma y Castroviejo. (Pendiente de construcción tramo Castroviejo a Torrecilla).	18,56
LR-341	De la A-12 a la LR-137 por Ventosa, Sotés, Hornos de Moncalvillo, Daroca, Sojuela y Sorzano.	17,78
LR-342	De la A-12 a la LR-341 en Sotés.	2,52
LR-344	De la LR-250 a la LR-255 en Alberite por el Barrio de las Bodegas.	3,01
LR-345	De la LR-250 a Clavijo por Alberite y La Unión.	8,73
LR-346	De la LR-250 en Ribafrecha a la LR-261 (Ventas Blancas).	8,54
LR-380	De la LR-115 en Santa Eulalia Bajera a la LR-382 en Préjano.	2,35
LR-381	De N-232A a la LR-123 por Tudelilla.	6,87
LR-382	De la LR-115 a LR-583 en Arnedo por Préjano.	14,18
LR-384	De la N-232 a Aldeanueva de Ebro.	2,03
LR-385	De la LR-123 en Grávalos a la LR-289.	8,57
LR-387	De la LR-123 a la LR-283 en Igea.	5,15
LR-390	De la LR-284 en Aguilar del Río Alhama a L.P. de Soria (Valdeprado) por Valdemadera y Navajún.	14,12
LR-391	De la LR-390 a L.P. de Soria (Cigudosa).	3,75
TOTAL	Red Local	358,13

Red Local- Accesos

ITINERARIO	DENOMINACIÓN	Longitud (km)
LR-401	De la LR-306 en Haro a Villalba de Rioja.	4,42
LR-403	De la LR-209 a Castilseco.	1,24
LR-404	De la LR-209 a Cellerigo.	3,03
LR-405	De la LR-304 a San Millán de Yécora.	3,9
LR-406	De la LR-209 a Villaseca en la LR-302.	0,88
LR-408	De la LR-504 a Baños de Rioja.	1,21
LR-409	De la LR-204 a la LR-204 por Ciriñuela.	1,51
LR-410	De L.P. Burgos (Bascuñana) a Quintanar de Rioja.	1,14
LR-412	De la LR-308 a LR-410 (Quintanar de Rioja) por Villarta.	4,84
LR-413	De la LR-111 a Pazuengos por Santurdejo.	9,78
LR-414	De la LR-413 a Santurde de Rioja.	1,74
LR-415	De la LR-111 en Ezcaray a Posadas por Zaldierna y Azarrulla.	10,37
LR-416	De la LR-415 a Valdezcaray.	13,07
LR-417	De la LR-415 a Urdanta.	3,71
LR-418	De la LR-415 a San Antón.	0,49
LR-419	De la LR-206 en Alesanco a LR-206 por Torrecilla sobre Alesanco.	1,98
LR-420	De la LR-204 a Villarejo.	1,54
LR-421	De la LR-206 a Suso.	1,39
LR-422	De la LR-206 a Lugar del Río.	2,56
LR-424	De la LR-124 a Peciña.	3,3
LR-427	De la N-120A (Alesón) a la LR-321 en Huércanos.	2,03
LR-428	De la LR-207 a Casas Blancas (Cidamón).	1,21
LR-429	De la LR-113 a Bezares (en el futuro a Santa Coloma) por Tricio y la variante de Arenzana de Arriba.	7,04
LR-430	De la LR-113 a la LR-136 por Arenzana de Abajo.	2,77
LR-431	De la LR-113 a Camprovín.	4,77
LR-432	De la LR-331 a Tobía por Matute.	4,23
LR-433	De la LR-113 a Ledesma de la Cogolla.	4,27
LR-434	De la LR-113 a Pedroso.	3,57
LR-435	De la LR-113 a Valvanera.	4,88
LR-436	De la LR-333 a Ventrosa.	3,04
LR-437	De la LR-113 a L.P. de Burgos (Huerta de Arriba).	1,48
LR-440	De la LR-255 a Nalda.	1,02
LR-441	De Logroño a El Cortijo.	5,56
LR-442	De la LR-342 a LR-341 en Hornos de Moncalvillo.	2,43

ITINERARIO	DENOMINACIÓN	Longitud (km)
LR-443	De la LR-250 a Logroño (Actual LR-250).	1,36
LR-444	De la LR-341 a la LR-137 por Medrano.	2,36
LR-445	De la LR-341 en Sojuela a LR-541 en Entrena.	2,57
LR-446	De la N-111 a Viguera.	1,22
LR-447	De la N-111 a Nestares.	2,09
LR-448	De la LR-333 a Lomos de Orio.	8,51
LR-450	De la LR-253 a Nieva de Cameros.	0,94
LR-451	De la LR-253 a Montemediano.	1,14
LR-452	De la LR-232 a Peñaloscintos.	1,6
LR-453	De la LR-245 a Pinillos.	3,56
LR-454	De la N-111 a Gallinero de Cameros.	3,02
LR-455	De la N-111 a Aldeanueva de Cameros.	3,6
LR-456	De la N-111 a Lumbreras (En el futuro a El Horcajo por Lumbreras).	1,06
LR-457	De la LR-250 a San Andrés.	0,85
LR-458	De la N-232 a Agoncillo.	1,21
LR-459	De la N-232 a Arrúbal.	1,95
LR-460	De la LR-250 a Leza de Río Leza.	1,51
LR-461	De la LR-250 a Luezas.	6,95
LR-462	De la LR-250 a Trevijano.	3,01
LR-463	De la LR-245 a Torre en Cameros.	6,49
LR-464	De la LR-466 a Vadillos.	4,4
LR-465	De la LR-464 a Hornillos de Cameros (En el futuro a LR-261).	5,83
LR-466	De la LR-250 a Ajamil.	7,15
LR-467	De la LR-261 a San Bartolomé de Jubera.	1,08
LR-468	De la LR-261 en Ventas Blancas a Lagunilla de Jubera.	2,46
LR-469	De la LR-261 a Santa Engracia de Jubera.	0,96
LR-470	De la LR-261 a Jubera.	0,35
LR-471	De la LR-259 a Santa Lucía.	4,34
LR-472	De la LR-259 en El Redal a Villa de Ocón por los Molinos de Ocón.	7,8
LR-473	De la LR-472 a Aldealobos.	0,82
LR-474	De la LR-472 a la LR-472 por Pipaona.	1,02
LR-475	De la LR-472 a Las Ruedas de Ocón.	2,48
LR-476	De la LR-261 a San Vicente de Robres.	4,66
LR-477	De la LR-261 a Santa Marina.	10,86
LR-478	De la LR-250 a San Román de Cameros.	0,7
LR-479	De la LR-467 a San Martín de Jubera.	4,82

ITINERARIO	DENOMINACIÓN	Longitud (km)
LR-480	De la LR-381 en Tudelilla a Carbonera.	6,22
LR-481	De la LR-123 a la LR-381 en Tudelilla.	1,52
LR-482	De la LR-134 en Calahorra a Murillo de Calahorra.	3,06
LR-483	De la LR-123 a Bergasillas Somera por Bergasa y Bergasillas Bajera.	7,79
LR-484	De la LR-115 a Zarzosa por Munilla.	7,27
LR-485	De la LR-115 a Peroblasco.	0,52
LR-486	De la N-111 a Ribabellosa.	6,08
LR-487	De la LR-123 a Muro de Aguas	4,12
LR-488	De la LR-123 a Villarroya.	1,25
LR-489	De la LR-283 a Valdeperillo.	1,66
LR-490	De la LR-286 a Poyales.	0,56
LR-491	De la LR-284 a Inestrillas.	0,36
LR-492	De la LR-123 a Valdegutur.	2,53
LR-493	De la LR-284 a Gutur (En el futuro a L.P. de Soria en Débanos por Gutur).	6,88
LR-494	De la LR-471 a LR-472 - Santa Lucia - La Villa de Ocón.	2,55
LR-495	De la N-232 a LR-115 por Rincón de Soto.	3,14
LR-496	De la LR-284 (en Aguilar del Río Alhama) a la LR-493.	1,43
TOTAL	Red Local Accesos	292,07

Red Local- Travesías

ITINERARIO	DENOMINACIÓN	Longitud (km)
LR-501	De la LR-308 a Grañón.	0,34
LR-502	De la LR-111 a Estación Castañares de Rioja.	0,69
LR-504	De la LR-111 a la LR-111 (Travesía de Castañares de Rioja)	5,58
LR-506	De la LR-200 en Tormantos a puente sobre Río Tirón.	0,44
LR-507	De la N-232 a la Estación de San Asensio.	0,47
LR-509	De la LR-514 en Uruñuela a Somalo.	1,55
LR-514	De la LR-113 a la LR-113 (Travesía de Uruñuela).	1,84
LR-515	De la LR-208 a la LR-208 (Travesía San Asensio).	2,53
LR-541	De la LR-137 a la LR-137 (Travesía de Entrena)	3,04
LR-542	De N-232 frente a la LR-137 a la LR-543 (Travesía de Fuenmayor).	0,25
LR-543	De la N-232 a la LR-251 (Travesía de Fuenmayor).	0,59
LR-547	De la N-111 a Torrecilla en Cameros (barrio de Barruelo).	0,38
LR-548	De la LR-245 a Muro de Cameros.	0,18
LR-549	De la LR-466 a Rabanera.	0,56
LR-553	De la LR-260 a Estación FF.CC. Alcanadre.	0,6
LR-583	Travesía de Arnedo (antigua LR-123) entre la LR-115 y la LR-123 (glorieta variante).	1,44
LR-584	Travesía de Arnedo (Antigua LR-115 desde LR-585 a LR-115).	0,21
LR-585	De la LR-123 a la LR-584 (Travesía de Arnedo).	2,14
LR-586	De la N-232 a la LR-495 por Travesía Rincón de Soto.	0,32
LR-590	De la LR-390 a Navajún.	0,18
LR-591	De la LR-285 en Ventas del Baño a LR-289.	0,44
LR-593	De la LR-123 a Baños de la Albotea.	0,28
LR-594	De la LR-123 a Cabretón.	0,16
TOTAL	Red Local Travesías	24,21

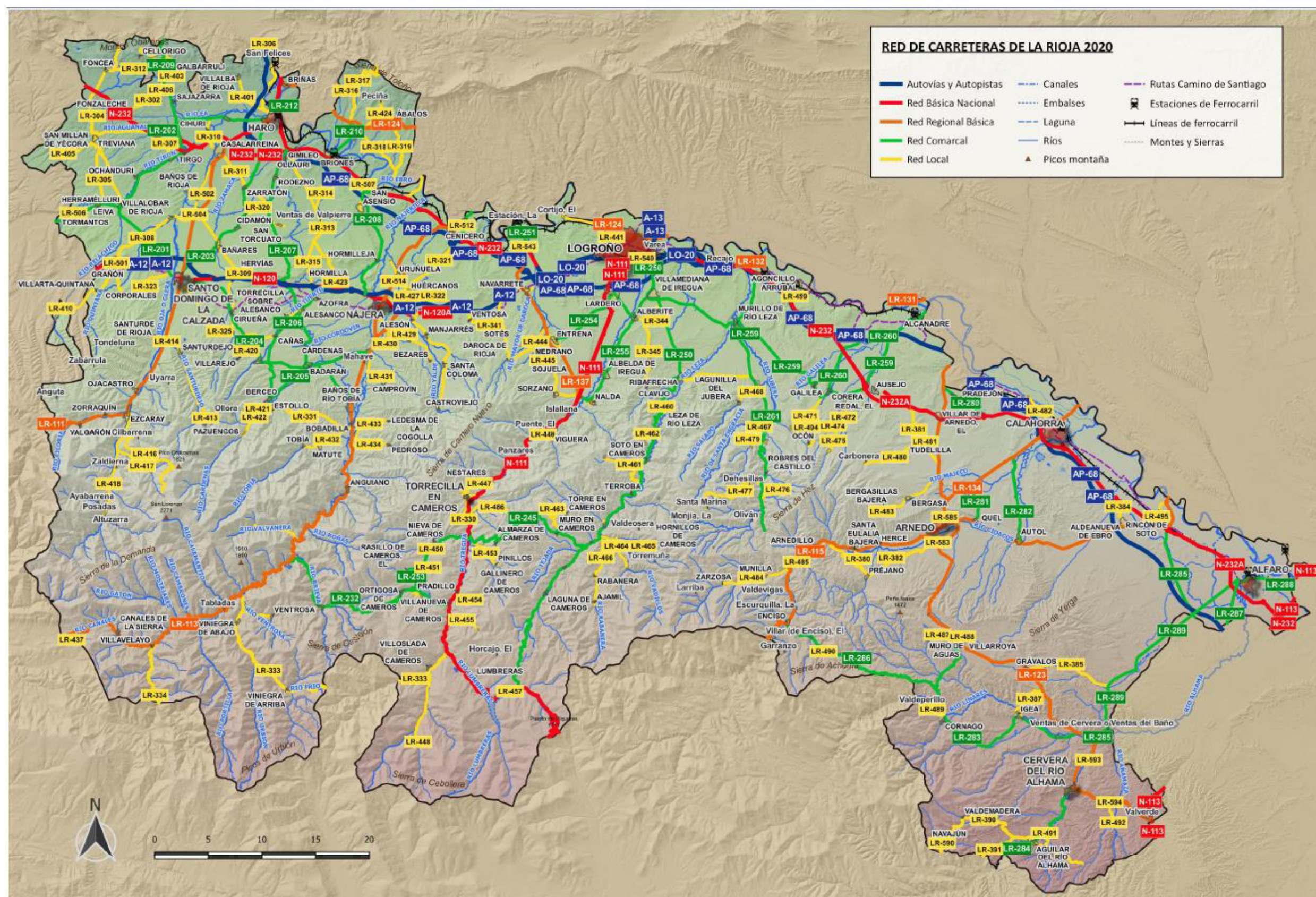


Ilustración 14 – Red de Carreteras de La Rioja. Fuente: Inventario actualizado de carreteras del Gobierno de La Rioja y elaboración propia.

8 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

A continuación se analizan y resumen las características de las carreteras en la situación actual, al objeto de poder determinar el tipo de actuación que debe realizarse para alcanzar las condiciones de planificación.

8.1 INVENTARIO DE CARRETERAS

Con el objeto de conocer el estado actual de las carreteras, se ha realizado un inventario de la Red de Carreteras de La Rioja, en las que se detallan las principales características físicas y funcionales de cada tramo en los que se han tramificado las carreteras, en función de los siguientes parámetros: Identificación:

- Código y nombre de la carretera
- Código y denominación del tramo
- Puntos kilométricos inicial y final del tramo
- Distancia a origen del punto inicial y final del tramo
- Longitud total del tramo
- a) Del entorno:
 - Tipo de terreno (llano, ondulado, accidentado y muy accidentado)
 - Litología, tectónica, geología y geotecnia
 - Bienes culturales
 - Reserva Biosfera
 - Espacios protegidos por la Red Natura 2000
 - Clase del tramo (Urbano e Interurbano)
 - Planeamiento urbanístico (Clasificación y categoría del suelo)
 - Instrumentos de ordenación (Lugar y categoría de ordenación)
- b) Físicas y geométricas:
 - Tipos de firme
 - Número de carriles
 - Tipo de carretera (convencional o desdoblada)
 - Sección transversa (ancho de calzada y arcenes)
 - Trazado (pendiente media)
- c) De equipamiento de la carretera
 - Estado de conservación de la señalización y balizamiento
 - Iluminación.
 - Equipamientos urbanos

- d) Superficiales:
 - Estado de conservación del firme
- e) Funcionales:
 - Intensidad de vehículos (IMD y % de pesados)
 - Velocidad máxima del tramo
 - Velocidad media del tramo
 - Nivel de servicio
 - Accidentalidad

Los resultados de estos análisis se muestran a continuación.

8.1.1 Análisis de la sección transversal

Teniendo en cuenta las diferentes secciones transversales que se proponen en las condiciones de planificación del presente Plan Regional se ha realizado una clasificación de las carreteras que constituyen la Red Regional Básica y Comarcal de la Red autonómica en los siguientes grupos:

- Calzada menor de 6,00 m.
- Calzada entre 6,00 y 7,00 m.
- Calzada mayor de 7,00 m.

Asimismo, la Red Local se clasifica en los siguientes grupos:

- Calzada menor de 5,00 m.
- Calzada entre 5,00 y 6,00 m.
- Calzada mayor de 6,00 m.

A efectos de la anterior clasificación se ha considerado como plataforma la parte de la sección transversal que está pavimentada, es decir, la calzada y los arcenes. En la página siguiente puede verse esta clasificación en un plano y, en la tabla que sigue, se resumen por tipos de red las longitudes totales de los tramos de carreteras clasificados por anchos de plataforma.

Red	<6m	6-7m	>7m	Longitud (km)
Regional Básica	16,9	22,06	254,98	293,94
Comarcal	108,71	57,33	318,656	484,696
Total	125,61	79,39	573,636	778,64
Red	<5m	5-6m	>6m	Longitud (km)
Local	89,48	104,92	163,73	358,13
Accesos	61,87	89,76	140,44	292,07
Travesías	1,85	3,75	18,61	24,21
Total	153,2	198,43	322,78	674,41

Tabla 12 – Red de Carreteras de La Rioja ancho plataforma por tipo de carretera

Fuente: Elaboración propia.

Es indudable que, en una primera aproximación, es imprescindible una actuación de acondicionamiento en aquellas carreteras cuya plataforma es inferior a 5,00 m.; al contrario, puede no ser necesario más que un posible refuerzo, por las condiciones del firme, en aquellas carreteras que disponen de una plataforma mayor de 7,00 m.

Si bien es cierto que las características de la mejora deben establecerse para cada tramo concreto de carretera, teniendo en cuenta las condiciones del terreno, ambientales, de tráfico y de uniformidad con el resto del itinerario, en principio será necesario actuar sobre aquellas carreteras que no superen unos determinados umbrales que se definirán más adelante.

Por otro lado, el paso por las poblaciones de los vehículos pesados, también requiere de unas características geométricas mínimas de las carreteras a veces insalvables. Las soluciones para evitar el paso de los vehículos pesados por los núcleos urbanos son diversas en función de las características particulares, volumen total y composición del tráfico, así como de la existencia o no de itinerarios alternativos. En principio, la solución que debe utilizarse es la construcción de una variante de población.

8.1.2 Estado de conservación de la red

8.1.2.1 Estado del firme

Para la caracterización del estado del firme de la Red de Carreteras de La Rioja, se ha utilizado el documento “Campaña Visual 2019” que recoge las grabaciones de toda la red de carreteras de La Rioja, así como la información de cada uno de los tramos que conforman dichas carreteras obteniendo de esta manera una visión global y rápida de la situación actual del estado del firme de las carreteras.

Del análisis, se obtiene lo siguiente para el conjunto de la Red de Carreteras de La Rioja:

ESTADO DEL FIRME DE LA RED

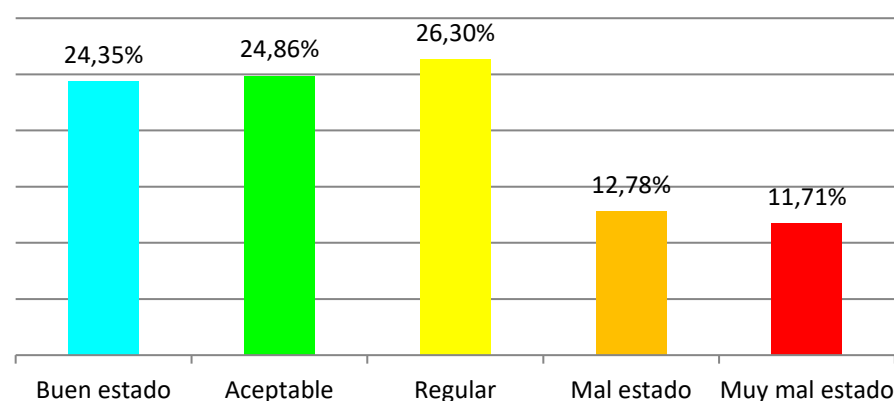


Ilustración 15 - Red de carreteras de La Rioja (% estado del firme)

Fuente: Elaboración propia.

Del gráfico anterior se observa que aproximadamente el 50% de la red de carreteras de La Rioja presenta un estado bueno o aceptable, mientras que aproximadamente un 12% de la red presenta un firme en muy mal estado y un 13% en mal estado. Esto también se puede observar en las páginas siguientes, donde se muestra un plano con su localización.

Si se clasifica el estado del firme en función de cada uno de los tipos de carretera en los que se divide:

Red	Buen estado	Aceptable	Regular	Mal estado	Muy mal estado
Regional Básica	32,19%	27,57%	32,87%	2,39%	4,98%
Comarcal	25,41%	24,84%	24,84%	13,17%	11,20%
Local	20,24%	22,82%	25,45%	14,39%	17,10%
Accesos	19,35%	25,71%	23,67%	20,72%	10,55%
Travesías	29,03%	12,60%	20,33%	0,72%	37,32%
Total	24,35%	24,86%	26,30%	12,78%	11,71%

Tabla 13 - Estado de conservación del firme.

Fuente: Elaboración propia.

Como conclusión, se extrae que a medida que la categoría de la red disminuye, el estado del firme de las carreteras empeora.

8.1.2.2 Estado de la señalización vertical

Para la caracterización del estado de la señalización vertical de la Red de Carreteras de La Rioja, se ha consultado el estudio de “Auscultación, valoración y planificación de las actuaciones de conservación en la Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma de la Rioja. Año 2014”.

El estado de señalización de la red de carreteras en la actualidad es el siguiente:

ESTADO DE LA SEÑALIZACIÓN DE LA RED

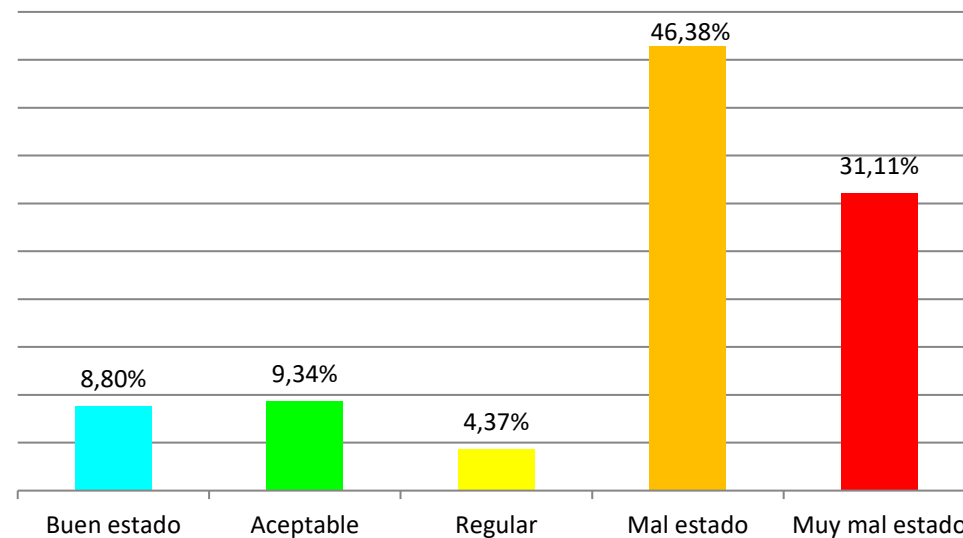


Ilustración 16 - Red de carreteras de La Rioja (% estado de la señalización)

Fuente: Elaboración propia.

Tal y como puede apreciarse en el gráfico anterior, el 77,49% de la red de carreteras de La Rioja tiene una señalización en mal o muy mal estado, siendo un porcentaje muy elevado.

Seguidamente, se clasifica el estado de la señalización en función de cada uno de los tipos de carretera en los que se divide la red de carreteras de La Rioja:

Red	Buen estado	Aceptable	Regular	Mal estado	Muy mal estado
Regional Básica	14,94%	4,73%	8,91%	44,68%	26,72%
Comarcal	11,09%	5,31%	6,11%	38,82%	38,68%
Local	4,38%	20,36%	0,67%	44,34%	30,35%
Accesos	4,97%	7,18%	1,75%	63,19%	22,92%
Travesías	0,00%	9,38%	0,87%	47,13%	42,63%
Total	8,80%	9,34%	4,38%	46,38%	31,11%

Tabla 14 - Estado de conservación de la señalización vertical.

Fuente: Elaboración propia.

Se concluye que la conservación de la señalización no se está realizando correctamente, ya que en un 78% de la red de carreteras de La Rioja se encuentra en mal o muy mal estado.

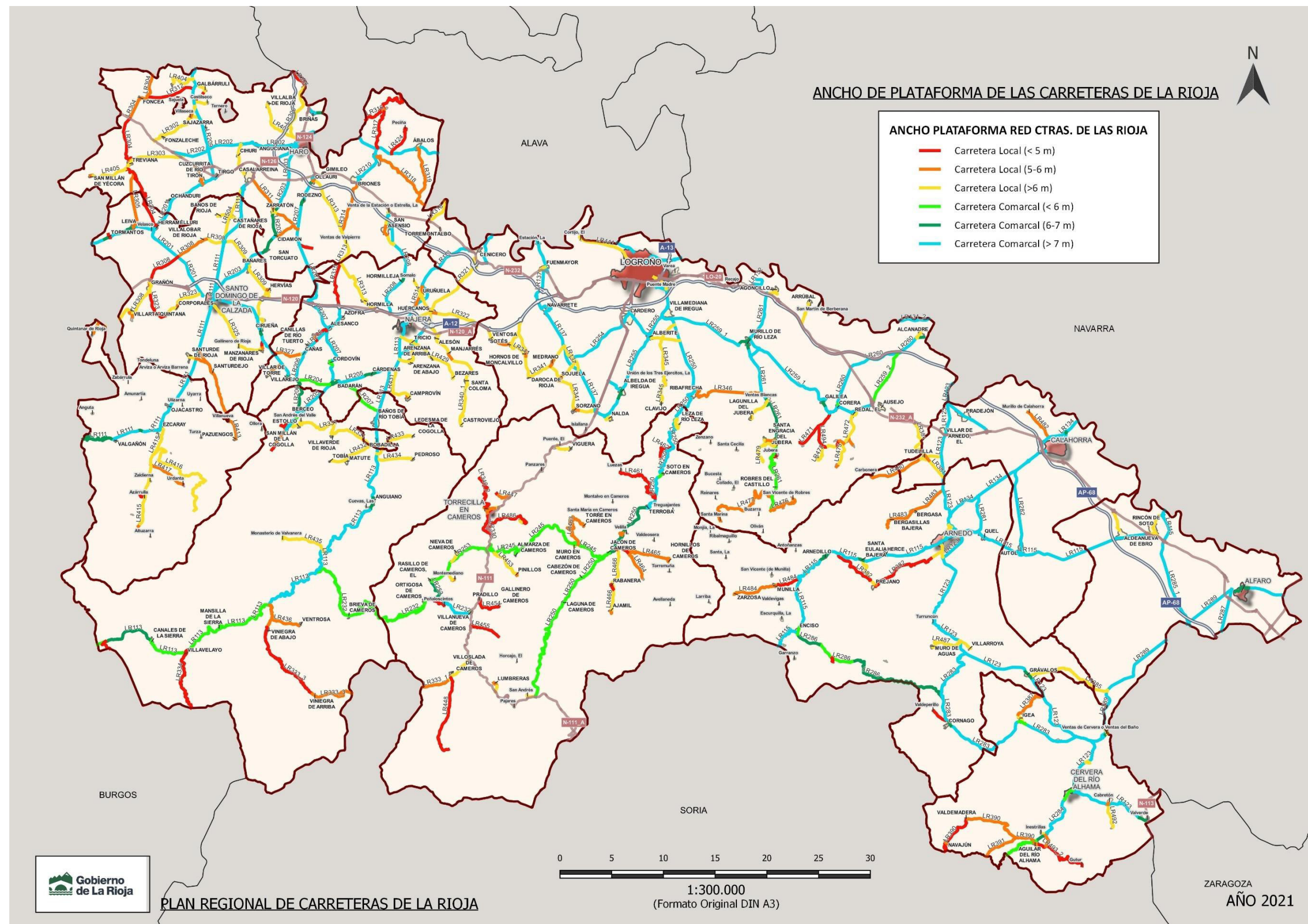


Ilustración 17 – Ancho de plataforma de las carreteras de La Rioja.

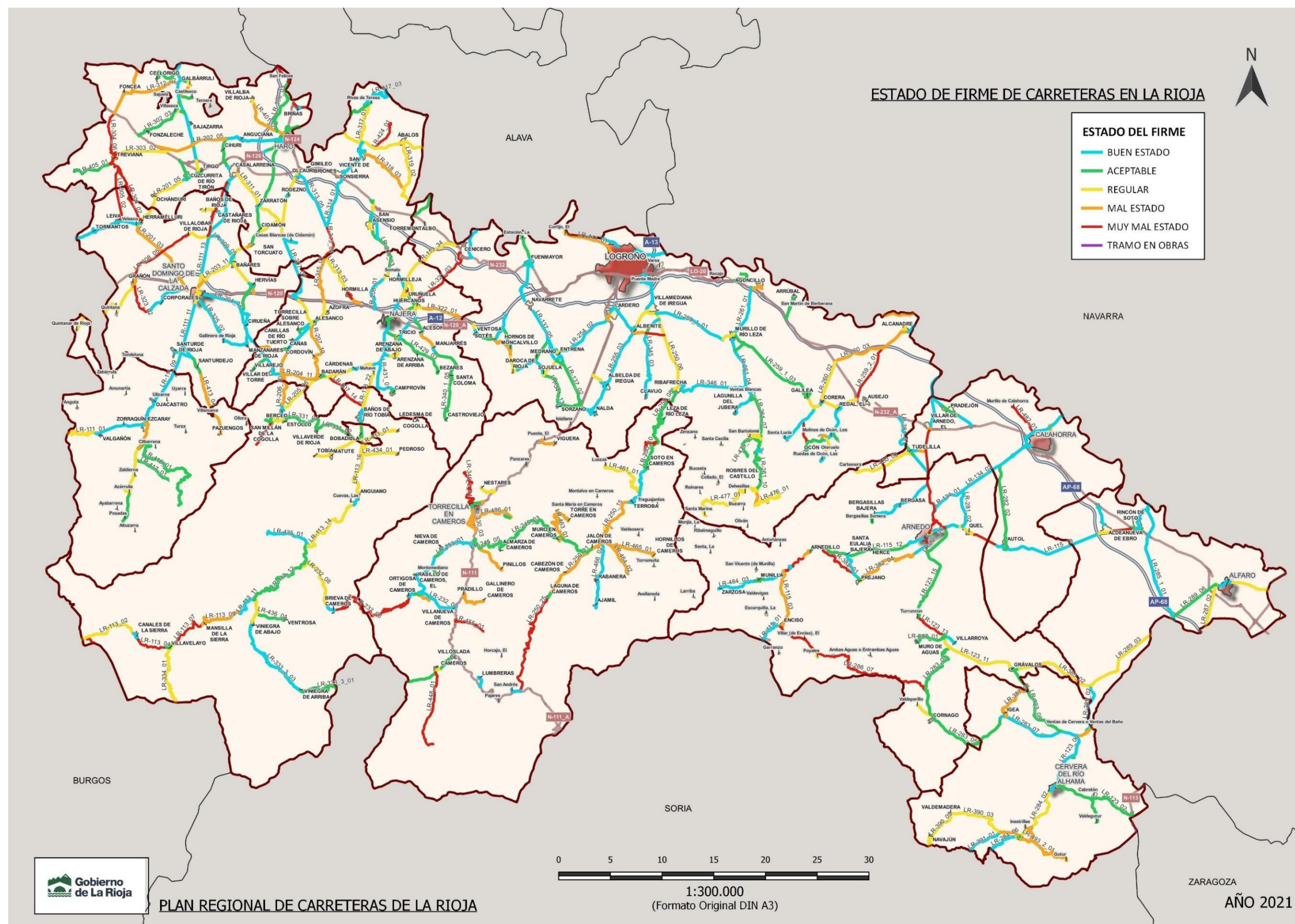


Ilustración 18 - Estado del firme.

8.2 EL TRÁFICO EN LAS CARRETERAS DE LA RIOJA

8.2.1 Red de aforos en las carreteras de La Rioja

En el Plan de Aforos desarrollado el año 2018 se llevó a cabo el último estudio de tráfico disponible en la Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja, con la finalidad de actualizar la información del anterior Plan de aforos desarrollado en el año 2015. Esta última campaña, ha incluido los aforos en 62 estaciones, desagregadas en: 4 estaciones permanentes, 20 estaciones primarias y 38 estaciones secundarias.

El estudio además se extendía al resto de estaciones incluidas en campañas anteriores, para lo cual se calculó un sistema de relaciones afines, para las secundarias y de cobertura, con las estaciones permanentes y primarias más cercanas, para la obtención de la Intensidad Media Diaria (IMD) y otras variables de tráfico, quedando finalmente 163 estaciones estudiadas: 4 estaciones permanentes, 28 estaciones primarias, 58 estaciones secundarias y 73 estaciones de cobertura.

Este Plan de Aforos (año 2018) incluyó el estudio del total de la Red Viaria Autonómica, la cual se encuentra jerarquizada en las siguientes tipologías: Regional Básica, Comarcal, y Local, pudiendo dividirse esta última en itinerarios locales, accesos y travesías. La Red comprende una longitud total de 1.449,42 kilómetros.

Por otra parte, para el presente análisis y diagnóstico, con el objetivo de poder estudiarse sobre el mismo periodo temporal, se ha consultado el Mapa de Tráfico 2018 del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en las carreteras de su titularidad (dentro del territorio de la Comunidad Autónoma de La Rioja). Esta Red Estatal tiene un total de 433,23 km y los aforos se encuentran divididos según las siguientes tipologías: Autopista libre y autovía, Autopista de peaje, Carretera convencional y Multicarril.

A modo resumen, se muestra una tabla con el número de estaciones de aforo por ámbito competencial y tipología.

TIPO DE RED	Permanentes	Semipermanentes	Primarias	Secundarias	Cobertura	Peaje	Total
Nacional	3	3	9	9	28	7	59
Autonómica	4	-	28	58	73	-	163

Tabla 15 –Estaciones de aforo por ámbito competencial y tipología

Fuente: Plan de Aforos de La Rioja (2018) y Mapa de Tráfico Ministerio (2018)

Dentro del ámbito de estudio, se cuenta con 59 estaciones de aforo de Red Nacional y 163 de Red Autonómica.

8.2.2 Descripción del tráfico por tipología de la Red

La siguiente tabla, representa la IMD, los km de la Red y la demanda, expresada en miles de vehículos-kilómetro de la Red Nacional, disgregando la Autopista de peaje, y de la Red Autonómica (año 2018).

TIPO DE RED	IMD (veh/día)	Km Red	Veh-km (miles)
Nacional (excluyendo Autopista Peaje)	15.493	314,3	2.297.018
Autopista Peaje	11.949	119,10	1.423.178
Autonómica	825	1.449,42	541.522

Tabla 16 – IMD, km Red y demanda en miles de vehículos kilómetro/año

Fuente: Plan de Aforos de La Rioja (2018) y Mapa de Tráfico Ministerio (2018)

En términos porcentuales, la demanda de tráfico de la Red Nacional (excluyendo la Autopista de Peaje) representa un 53,90 % de la demanda total, la de la Red Nacional (Autopista de Peaje) un 33,39%, y la Red Autonómica un 12,71%.

La siguiente tabla, representa la IMD, los km de la Red y la demanda, expresada en miles de vehículos-kilómetro, de la Red Autonómica (año 2018).

TIPO DE RED	IMD (veh/día)	Km Red	Veh-km (miles)
Básica	2.179	287,39	304.464
Comarcal	981	479,19	171.534
Local Itinerarios	232	352,00	29.842
Local Accesos	274	295,07	29.522
Local Travesías	595	35,77	6.161
Total Red Autonómica	Promedio: 852	Suma: 1.449,42	Suma:541.522

Tabla 17 – IMD, km Red y demanda en miles de vehículos kilómetro/año

Fuente: Plan de Aforos de La Rioja (2018)

En ella puede observarse una IMD promedio de 852 veh/día y una demanda total de 541.522 miles de veh-km. Asimismo, se destaca que el tipo de Red con mayor demanda es la Red Regional Básica (304.464 miles de veh-km) seguida de la Comarcal (171.534 miles de veh-km).

La Red Local cuenta con menor demanda dado que tiene un carácter capilar y soporta principalmente la circulación correspondiente a los núcleos urbanos de menor tamaño.

En términos porcentuales, la demanda de tráfico de la Red Regional Básica representa un 56,22 % de la demanda total, la de la Comarcal un 31,68%, y la Local un 12,10%, correspondiendo un

5,51% a itinerarios locales, un 5,45% a accesos y un 1,14% a travesías surgidas como consecuencia de la construcción de variantes.

La siguiente tabla, representa en términos porcentuales, la longitud de Red clasificada según diferentes intervalos de IMD y según administración, dentro del ámbito de estudio.

IMD (veh/día)	% Red Autonómica	% Red Nacional
< 500	61,22	2,73
[500 – 1.000)	18,67	0,58
[1.000 – 2.000)	8,08	7,70
[2.000 – 4.000)	11,3	16,73
[4.000 – 8.000)	1,79	23,36
[8.000 – 15.000)	0,79	41,46
>= 15.000	0,14	7,44

Tabla 18 – Porcentaje de Red (km) clasificada según intervalos de IMD

Fuente: Plan de Aforos de La Rioja (2018) y Mapa de Tráfico Ministerio (2018)

Red Autonómica: Se destaca que sobre un 61,22 % de km de la Red Autonómica discurren menos de 500 veh/día y el siguiente intervalo, de 500 a 1.000 veh/día, representa un 18,68% de la Red Autonómica total. Por lo tanto, el porcentaje de la Red Autonómica que supera los 1.000 veh/diarios supone únicamente un 20,11 %.

Red Nacional: Se destaca que sobre un 41,46 % de km de Red Nacional discurren entre 8.000 y 15.000 veh/día y sobre un 23,36 % de km de Red Nacional discurren entre 4.000 y 8.000 veh/día.

8.2.3 Evolución del tráfico por tipo de Red en el periodo 2012-2015-2018

La siguiente ilustración muestra la demanda de tráfico para los años 2012, 2015 y 2018, de la totalidad de Red autonómica, expresada en miles de vehículos-km.

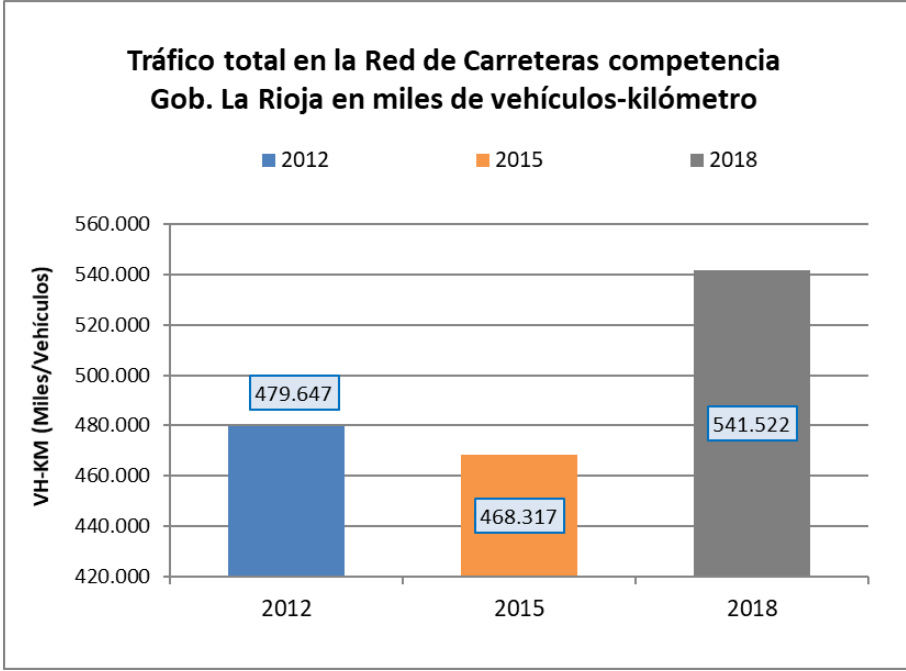


Ilustración 19 – Red carreteras competencia Gobierno La Rioja

Fuente: Plan de Aforos de La Rioja (2012, 2015 y 2018)

En el gráfico superior se aprecia un descenso de la demanda de movilidad entre los años 2012 y 2015, pasando de 479.645 a 468.315 miles de veh-km y un aumento entre los años 2015 y 2018. Siendo la demanda para este último año (2018) de 541.520 miles de veh-km. Asimismo, la demanda entre los años 2015 y 2018 se ha incrementado en aproximadamente un 15%.

En la tabla que se incluye a continuación se muestra la evolución de la demanda de tráfico para los años 2012, 2015 y 2018, en cada tipo de Red y expresada en miles de veh-km.

TIPO DE RED	2012 Veh-km (miles)	2015 Veh-km (miles)	2018 Veh-km (miles)
Básica	226.492	227.270	304.464
Comarcal	182.726	166.691	171.533
Local Itinerarios	30.998	29.805	29.841
Local Accesos	20.985	22.753	29.522
Local Travesías	18.444	21.796	6.160
Total autonómica	479.645	468.315	541.520

Tabla 19 – Evolución del tráfico por tipo de Red en el periodo 2012-2015-2018

Fuente: Plan de Aforos de La Rioja (2012, 2015 y 2018)

8.2.4 Niveles de servicio

Se han analizado también los niveles de servicios de los diferentes tramos de carretera. Para ello, a partir de los datos de intensidad, el porcentaje de pesados y las velocidades de cada una de las secciones obtenidas del escenario base del modelo de transportes calibrado, y con las características geométricas, se determinan los niveles de servicio de cada sección de acuerdo con el Highway Capacity Manual (HCM) 2016.

El concepto de Niveles de Servicio utiliza medidas cualitativas que caracterizan las condiciones de explotación del tráfico vial y la percepción de los conductores y pasajeros. La descripción de los niveles de servicio individuales caracteriza estas condiciones en términos de factores tales como la velocidad y el tiempo recorrido, la libertad de maniobra, las interrupciones a la circulación y el confort y la conveniencia. Para cada tipo de infraestructura se definen 6 Niveles de Servicio (NS):

- Nivel de servicio A: Describe el funcionamiento a flujo libre. La circulación de los vehículos no se encuentra perturbada por la presencia de otros vehículos ni restringida por las condiciones geométricas. Los efectos de incidentes menores o averías son fácilmente absorbidos en este nivel sin cambiar la velocidad.
- Nivel de servicio B: Este nivel de servicio indica el flujo libre, aunque se vuelve notable la presencia de otros vehículos. Las velocidades medias de viaje son iguales a las del nivel de servicio A, pero los conductores tienen menos libertad para maniobrar. Todavía se absorben fácilmente los incidentes menores o colapsos.
- Nivel de servicio C: El nivel de servicio C marca la influencia de densidad de tráfico en el funcionamiento de la vía. La habilidad de maniobrar dentro de la corriente de tráfico está claramente afectada por la presencia de otros vehículos.
- Nivel de servicio D: En el nivel de servicio D, la habilidad de maniobrar se restringe severamente por la congestión de tráfico. La velocidad de viaje está reducida por el aumento del volumen creciente. Sólo pueden absorberse rupturas menores sin que se formen colas extensas; el servicio se deteriora seriamente.
- Nivel de servicio E: Este nivel de servicio representa el funcionamiento cercano de la capacidad de la vía; es un nivel inestable. Las densidades varían, mientras dependen de la velocidad a flujo libre que experimenta la corriente de tráfico. Los vehículos se encuentran operando con un mínimo espaciamiento. Los incidentes no pueden disiparse rápidamente, causando colas que llegan a deteriorar al nivel de servicio a F.
- Nivel de servicio F: Representa condiciones de flujo forzado o de colapso. Ocurre cuando el volumen de vehículos que entra es mayor que el volumen de vehículos que sale o cuando la demanda de previsión excede la capacidad planificada. Aunque los funcionamientos en estos puntos y en las secciones inmediatas corriente arriba parecen estar dentro de la capacidad, las colas de retención se forman tras estas secciones. En las colas, el funcionamiento es muy inestable, con vehículos que experimentan períodos breves de movimientos seguidos por bloqueos.

Se han analizado un total de 726 tramos de la actual red de carreteras de la Rioja, de los cuales un 95% corresponde al nivel de servicio A y un 4% al nivel B, lo cual implica una red poco congestionada. Únicamente 5 tramos tienen un nivel de servicio C y 2 un nivel de servicio D.

Los niveles de servicio de la Red pueden verse en el siguiente plano.

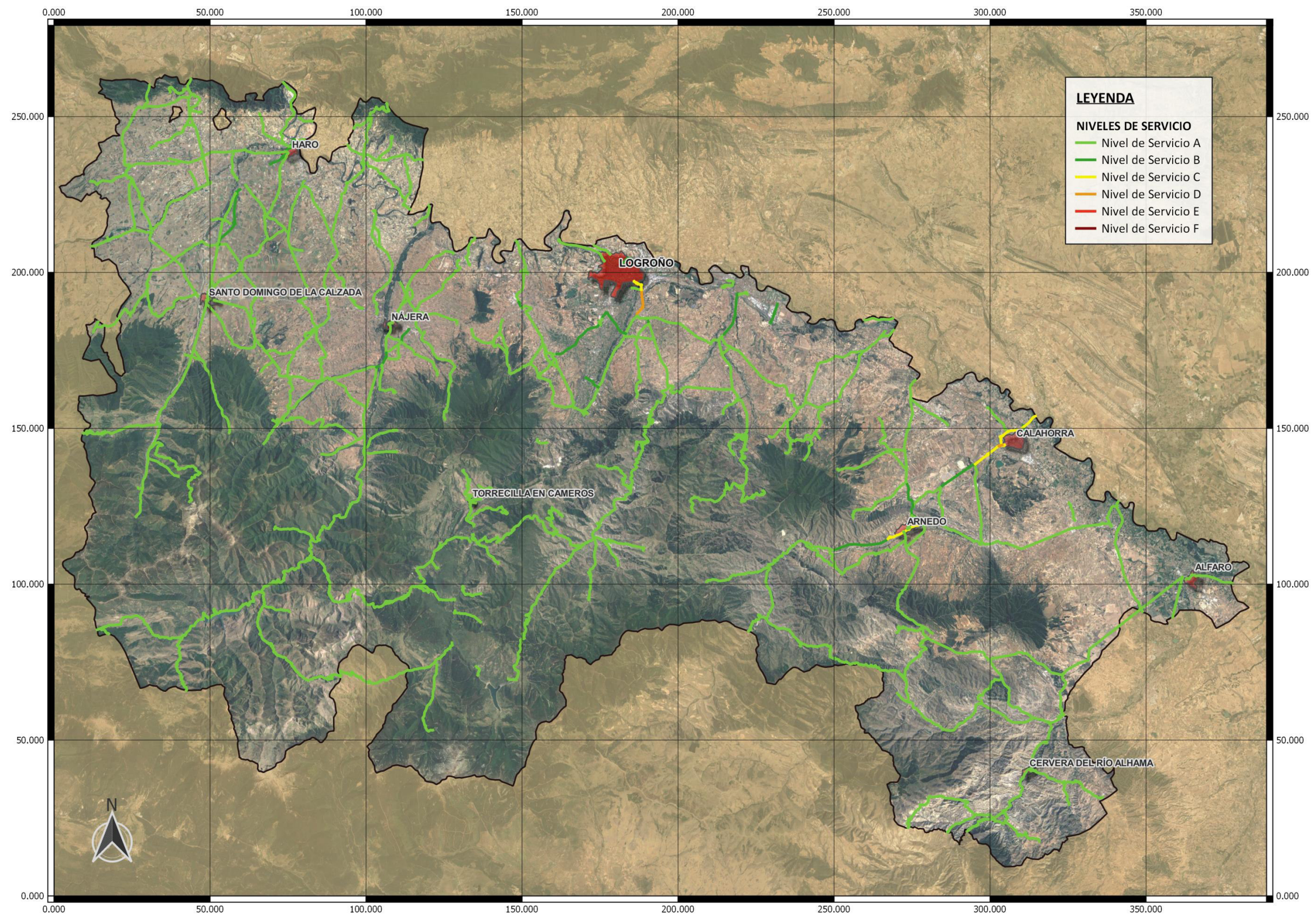


Ilustración 20 - Niveles de servicio.

8.3 PLANEAMIENTO URBANÍSTICO Y PLANES DE DESARROLLO

Se ha llevado a cabo un análisis del planeamiento urbanístico vigente e identificado los futuros desarrollos urbanos en el horizonte del Plan (año 2030). Con ello, se conoce como los nuevos desarrollos pueden influenciar al crecimiento futuro del tráfico, tanto por el número de viajes como por el incremento del parque móvil en la región, y como estas variaciones pueden afectar a la red de carreteras autonómicas.

El análisis identifica una serie de nuevos desarrollos que tendrán afecciones sobre la demanda y la oferta de tráfico en La Rioja, destacando ciudades como Logroño, Calahorra o Lardero, y posiblemente, debido a la nueva conexión con la autopista AP-68, Villamediana de Iregua. A continuación, se destacan algunas de las actuaciones o propuestas urbanísticas que pueden tener una mayor repercusión en la configuración y funcionalidad de la Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

- **Conexión de las avenidas Sonsierra y Mendavia**, en Logroño, tiene como objetivo generar un nuevo vial para descongestionar el tráfico que genera la LR-131, entre el Puente de Piedra y el polígono de Cantabria, ya que en horas punta provoca ralentizaciones del tráfico y retenciones, mediante la generación de una doble calzada con dos carriles por sentido.
- **Quinto Puente Sobre el Río Ebro**, el cual conectará el núcleo de Logroño, mediante el alargamiento de la calle San Millán, con la otra orilla del río, Avd. Mendavia, hasta generar una nueva conexión con la **LR-131** mediante una glorieta.
- **Nuevo acceso desde a N-232 al polígono del “Recuenco”** localizado al sureste de Calahorra.
- **Remodelación de la Autovía A-12** en el Tramo de **Santo Domingo de la Calzada – Villamayor del Río**. En este tramo se prevé la ejecución de tres enlaces, tres viaductos, seis pasos superiores y seis inferiores, por lo que se producirá una variación en la oferta del tráfico en esta zona.

Liberalización de la circunvalación de Logroño, tramo Arrúbal - Navarrete. De esta manera se va a proceder a la liberalización de unos 29,2 km de longitud, incluyendo la creación de nuevos enlaces, lo cual implica una mayor capacidad de captación de tráfico.

8.4 SEGURIDAD VIAL

8.4.1 Plan Regional de Seguridad Vial

La Dirección General de Infraestructuras programa anualmente una serie de actuaciones en su red de carreteras para la mejora de la seguridad vial. Para próximas anualidades, se ha previsto un Plan de Actuaciones que se presenta a continuación.

En la línea de años anteriores y con el fin de seguir reduciendo la siniestralidad en las carreteras de la Red Autonómica de La Rioja, se han propuesto las siguientes actuaciones. Las actuaciones programadas han sido clasificadas en cinco grupos, que son los siguientes:

- **Actuaciones en Tramos de Concentración de Accidentes (TCA's)**: se incluyen en este capítulo las actuaciones propuestas para mejorar la accidentalidad en los TCAs registrados hasta 2018.

Se prevé realizar obras y proyectos relacionadas con este tipo de actuación, por un valor total de 600.000,00 €.

- **Actuaciones preventivas de mejora de la Red**: se incluyen en este apartado las actuaciones destinadas a resolver los problemas planteados por el Plan en la Red de Carreteras en lo referente a:
 - Acondicionamiento de intersecciones (545.569,48 €)
 - Actuaciones en travesías (1.317.979,46 €)
 - Mejoras puntuales (2.653.496,88 €)
 - Variantes de población y mejoras de trazado (3.319.832,41 €)

Se considera que estos cuatro tipos de actuaciones dentro de la Red de Carreteras influyen fundamentalmente en la Seguridad Vial, y en consecuencia en la disminución del número de accidentes, al tratarse de tramos donde una actuación concreta puede mejorar un problema existente, generalmente relacionado con el control de la velocidad y la mejora de las características técnicas de la vía, y que se realizan en ocasiones por el personal propio de Conservación de Carreteras.

Las obras de mayor importancia se refieren a tramos con mayor incidencia de accidentalidad pasada o variantes de poblaciones, en las que ha habido uno o varios tramos de concentración de accidentes.

El total de las actuaciones preventivas propuestas asciende a un valor de 7.836.878,23 €.

- **Actuaciones preventivas de seguridad vial**: se incluyen en este apartado las actuaciones destinadas a resolver los problemas detectados en el Estudio de “Auscultación, valoración y planificación de las actuaciones de conservación en la red de carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja”.
 - Refuerzos de firme (1.440.052,39 €)
 - Barreras de contención (60.000,00 €)
 - Señalización y balizamiento (350.000,00 €)
 - Otras actuaciones (830.000,00 €)

El total de las actuaciones preventivas en seguridad vial incluidas en el Plan asciende a un valor de 2.680.052,39 €.

- **Actuaciones sistemáticas:** se incluyen las siguientes actuaciones:
 - Equipamientos de seguridad vial (320.000,00 €)
 - Actuaciones derivadas de los Informes trimestrales de Seguridad Vial del año 2019 y del Informe anual (270.000,00 €)
 - Otras actuaciones sistemáticas (350.000,00 €)

El total de las actuaciones sistemáticas incluidas en el Plan asciende a un valor de 940.000,00 €.

- **Otras actuaciones.** En este grupo se incluyen:
 - Actuaciones inmediatas de reparación de daños derivadas de accidentes (200.000,00 €)
 - Actuaciones varias (5.125.000,00 €)

El total de las actuaciones sistemáticas incluidas en el Plan asciende a un valor de 5.325.000,00 €.

Todo ello acorde con los resultados del estudio de “Auscultación, valoración y planificación de las actuaciones de conservación en la red de carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja” y de las disponibilidades presupuestarias.

8.4.2 Análisis de accidentalidad

De acuerdo con los Informes de Seguridad Vial llevados a cabo en los últimos años por la Dirección General de Infraestructuras de la Consejería de Sostenibilidad y Transición Ecológica, se han registrado en 2020 un total de 105 accidentes con víctimas, 5 de ellos mortales, que han acarreado 6 fallecidos, 22 heridos graves y 104 heridos leves.

El número de accidentes con víctimas se mantiene en el promedio registrado desde el año 2011. La tendencia en los últimos años es descendente. Esta misma tendencia se aprecia también en el número total de víctimas.

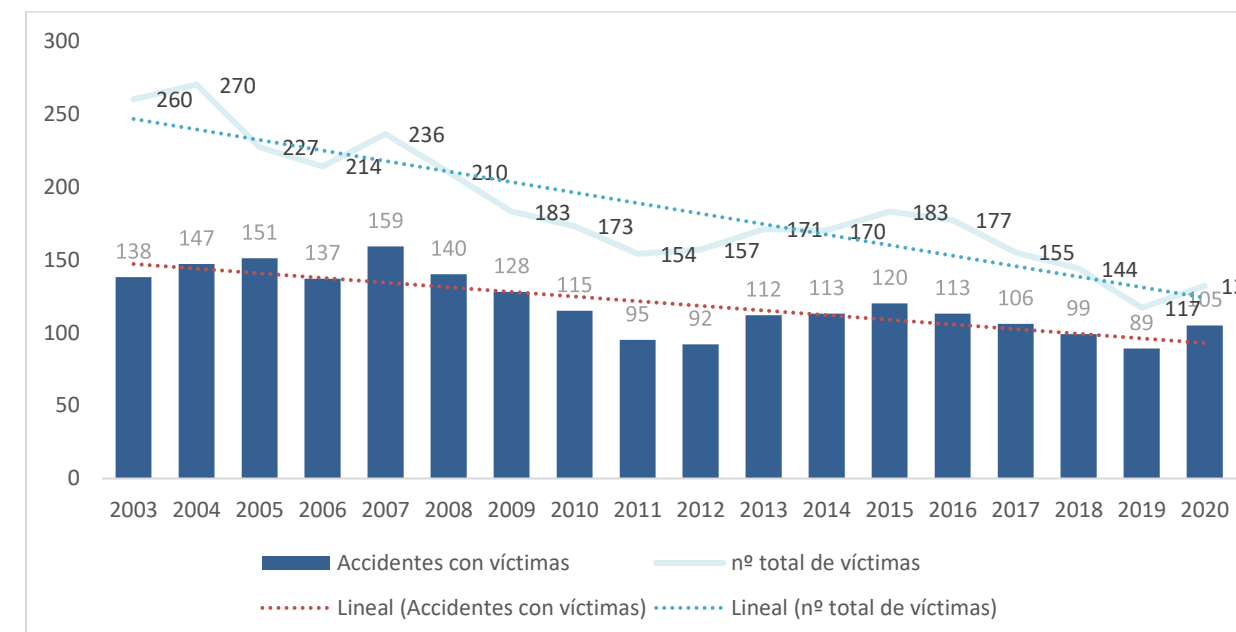


Ilustración 21 - Accidentabilidad.

En cuanto a las víctimas mortales, se repite en número de fallecidos del año 2019, con seis fallecidos en accidente de tráfico, manteniendo los valores que se registran desde 2010. Calculando la relación entre la suma de víctimas mortales y heridos graves y el número total de accidentes con víctimas, la tendencia también es descendente en los últimos años, con lo que la gravedad de los accidentes va disminuyendo en la red.

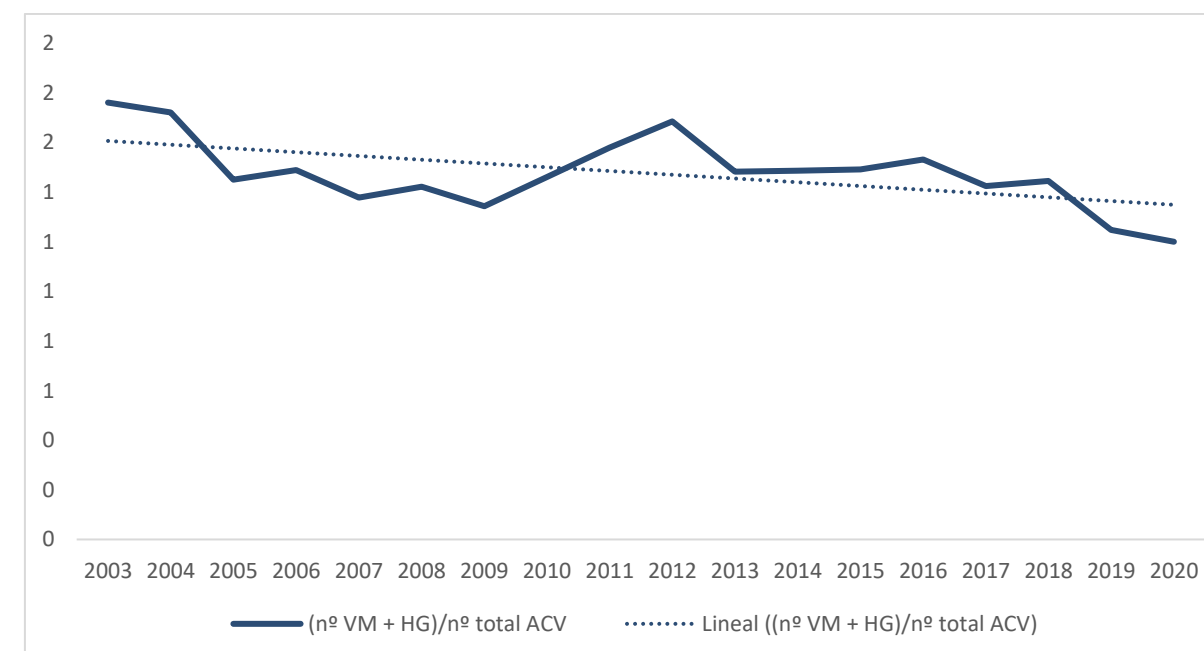


Ilustración 22 - Relación entre la suma de víctimas mortales y heridos graves y el número total de accidentes con víctimas.

A continuación, se deducen los índices de peligrosidad y de mortalidad de 2020. El primero tiene un valor medio de **19,39** en toda la Red autonómica que, aunque supone un leve aumento respecto a 2019 y 2018, sigue por debajo de los índices con anterioridad a 2017. De hecho, en la Red Básica el índice es el menor del quinquenio, con un valor de 12,81. Por otro lado, el índice de mortalidad alcanza un valor medio de **1,11**, inferior al de 2019 con una importante reducción en la red comarcal de tres fallecidos en 2019, a una sola víctima mortal en 2020.

	ÍNDICE DE PELIGROSIDAD					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Red Básica	18,14	18,54	17,28	20,13	15,30	12,81
Red Comarcal	31,03	30,59	23,62	20,98	24,40	28,57
Red Local	49,2	23,20	32,44	40,26	20,11	33,51
Red Accesos	35,71	29,28	32,25	6,78	16,94	16,94
Red de travesías	4,84	0	8,74	12,47	0,00	32,46
TOTAL	25,13	20,09	19,61	16,98	18,63	19,39

Tabla 20 - Índice de peligrosidad.

	ÍNDICE DE MORTALIDAD					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Red Básica	0,88	0,81	0,39	0,00	1,28	1,31
Red Comarcal	1,15	1,18	0,58	0,58	1,74	0,58
Red Local	0	0,00	3,24	0,00	0,00	3,35
Red Accesos	0	0,00	0	0	0,00	0,00
Red de travesías	0	0	4,37	0,00	0,00	0,00
TOTAL	0,84	0,80	0,78	0,17	1,26	1,11

Tabla 21 - Índice de mortalidad.

Igualmente, durante el año 2020, en lo que se refiere a los accidentes con víctimas en los que se han visto implicados usuarios vulnerables, se han contabilizado 16 accidentes con bicicletas, 26 accidentes con motocicletas y 4 con implicación de peatones.

Respecto a los accidentes con implicación de animales, ha habido 188 accidentes con presencia de animales, cuando la media de los últimos años superaba los 264 accidentes. Prácticamente todos los accidentes presentan únicamente daños materiales.

8.4.2.1 Campaña de identificación de TCA en el año 2019

En el año 2019 se llevó a cabo un estudio de los tramos de concentración de accidentes (TCA), definidos como aquéllos con longitud aproximada de 1 km (puede aumentar en función de los accidentes que se registran en sus cercanías) en los que se han registrado un número mayor de accidentes con víctimas en los tres últimos años, teniendo en cuenta para ello el número de accidentes con víctimas y el índice de peligrosidad.

En efecto, se localizaron un total de nueve TCA's en 2019, cinco de ellos ya identificados en campañas anteriores (dos en el año 2018). Los resultados de los estudios de accidentalidad, se plasman en la propuesta de una serie de actuaciones, que durante los últimos años han contribuido a la reducción del número de accidentes y a la mejora continua de las condiciones de seguridad.

8.5 ANÁLISIS DE TRAVESÍAS

Se han analizado los **tramos** autonómicos de carreteras referentes a **travesías y variantes** y su relación con los **núcleos urbanos** de La Rioja, incluyendo su caracterización y su relación con el **planeamiento municipal**. El análisis recoge un total de 295 núcleos urbanos, respecto a los 174 términos municipales existentes en La Rioja, según el INE a 1 de enero de 2021.

Para ello, en primer lugar, se realiza un breve **análisis de los núcleos urbanos** existentes en La Rioja y sobre los términos municipales más poblados de la misma, destacando los municipios cabecera por ser los que recogen una mayor proporción de población y dado que estos quedan definidos como partidos judiciales de La Rioja.

A fin de realizar su posterior caracterización, también se incluye una breve descripción sobre las **formas de planeamiento** existentes en La Rioja y su influencia sobre la Red Regional de Carreteras de La Rioja, sobre la Ley de ruido y los Planes de Acción Contra el Ruido en La Rioja, sobre el Plan de Movilidad y Accesibilidad Sostenibles del Área Metropolitana de Logroño y sobre los planeamientos existentes en los diferentes municipios de La Rioja en los que se hace referencia a la ejecución de nuevas variantes.

Posteriormente, se **identifican los tramos** urbanos de carreteras y/o travesías existentes pertenecientes a la Red Regional de carreteras de La Rioja y, por lo tanto, aquellos que quedan pendientes de cesión a sus correspondientes Ayuntamientos, en el momento que esto sea acordado por las administraciones afectadas, mediante la confección del correspondiente **"Inventario de Travesías de la Red Regional de Carreteras de La Rioja"**.

En este inventario se estudian un total de **200 tramos**, a los que se les asocia una serie de parámetros que posteriormente ayudarán a clasificar y analizar las mismas. Estos parámetros son, entre otros: su longitud, el nº de habitantes registrados según el INE 2019, el IMD y % de pesados

del año 2019, la velocidad media de los vehículos, el estado actual de la señalización y el firme, el tipo de red y de terreno en el que se desarrolla, el nivel de servicio y sus anchuras de sección.

Partiendo de este inventario, se lleva a cabo la **categorización** de las travesías existentes en La Rioja, en base a una serie de parámetros asociados, y se puntúan en función de aquellas que suponen un mayor riesgo para sus usuarios/as, para posteriormente determinar qué travesías requieren de actuaciones prioritarias de mejora o de variante. Los parámetros y los pesos asociados son los siguientes:

- Intensidad Media Diaria (IMD) 2019 (peso = 5)
- Porcentaje de vehículos pesados 2019 (peso = 5)
- Velocidad media (peso = 1)
- Categoría geométrica de la calzada (peso = 1)
- Radio medio (peso = 1)
- Iluminación (peso = 1)
- Estado de la señalización (peso = 1)
- Estado del firme (peso = 1)
- Accidentalidad (peso = 5)
- Acción contra el ruido (peso = 1)
- Número de habitantes 2019 (peso = 4)
- Condiciones de Seguridad Vial (peso = 4)

En base a dicho análisis y su **nivel de conflictividad**, se lleva a cabo un **estudio pormenorizado** de las travesías más conflictivas de La Rioja (48 travesías) y se determinan **las necesidades de mejora y de ejecución de nuevas variantes**.

Por otro lado, se realiza un análisis de las variantes programadas en el Plan de Carreteras 2010-2021, identificando aquellas actuaciones que se han llevado a cabo en el Plan anterior y aquellas que siguen pendientes de ejecución. El proyecto de las variantes restantes se deberá ejecutar teniendo en cuenta el planeamiento urbano de cada núcleo, con un trazado suficientemente alejado del mismo como para lograr su permanencia en el medio rural a muy largo plazo, limitando totalmente los accesos a las mismas, y manteniendo un aceptable nivel de servicio y evitando en lo posible su conversión, de nuevo, en travesía.

En función de su conflictividad y de la categoría de la red a que pertenezcan, se la asignará, para su ejecución, una mayor o menor prioridad de ejecución de forma que, en el período de vigencia del Plan se hayan suprimido las travesías más conflictivas de la Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

Por último, se incluye el inventario y caracterización de los “Tramos Urbanos de la Red Local de La Rioja” y de los “Accesos de la Red Local” y se catalogan los “Tramos Principales de la Red Local de La Rioja”.

Todos los parámetros recogidos y analizados se compararán con los criterios que recoja la Red Objetivo, de modo que se concluya si es necesaria una actuación y se recoja en la programación de actuación del presente Plan.

El resumen de este estudio queda reflejado a continuación:

ID TRAVESÍA	Nº ORDEN INVENTARIO	TRAMO (ID)	NÚCLEO URBANO ASOCIADO	NIVEL CONFLICTIVIDAD TRAVESÍAS	¿Necesidad mejora de travesía?	¿Necesidad de variante?
T006	0016	LR-111_16	HARO	175,77	NO	SI
T077	0293	LR-254_06	ALBERITE	150,12	SI	NO
T030	0109	LR-131_1_01	LOGROÑO	148,09	NO	NO
T027	0099	LR-124_1_01	LOGROÑO (TR1)	144,77	SI	NO
T080	0301	LR-256_02	ALBELDA DE IREGUA	142,92	NO	NO
T018	0063	LR-115_13	ARNEDO	142,59	NO	SI
-	0120	LR-134_05 ¹	CALAHORRA L.P. NAVARRA	124,79	NO	SI
T005	0012	LR-111_12	SANTO DOMINGO DE LA CALZADA	121,10	NO	SI
T019	0066	LR-115_16	QUEL	118,12	NO	SI
T073	0280	LR-251_01	FUENMAYOR	117,99	NO	NO ²
T091	0337	LR-282_01	AUTOL	117,57	NO	NO ³
T089	0333	LR-280_02	PRADEJON	116,98	NO	SI
T076	0291	LR-254_04	LARDERO	109,61	SI	SI
T020	0068	LR-115_18	AUTOL	109,39	SI	SI
T045	0170	LR-203_13	SANTO DOMINGO DE LA CALZADA	101,93	NO	NO ⁴
T031	0132	LR-137_06	NAVARRETE	100,19	SI	SI
T032	0136	LR-137_10	FUENMAYOR	99,87	SI	SI
T064	0234	LR-210_03	SAN VICENTE DE LA SONSIERRA	92,46	NO	SI
T200	0749	LR-584_01	ARNEDO	89,37	NO	NO
T017	0061	LR-115_11	HERCE	89,09	SI	NO
T041	0158	LR-203_01	HARO	88,77	SI	NO ⁴
T081	0303	LR-259_1_02	MURILLO RIO DE LEZA	87,22	SI	SI
T021	0070	LR-115_20	ALDEANUEVA DE EBRO	83,50	SI	NO
T075	0288	LR-254_01	ENTRENA	80,88	SI	NO
T057	0204	LR-207_02	OLLAURI	79,85	SI	SI
T106	0398	LR-306_01	HARO	79,68	SI	NO ⁴
T090	0335	LR-281_01	QUEL	79,12	NO	NO ³
T042	0161	LR-203_04	ZARRATON	78,13	NO	SI
T013	0046	LR-113_30	NAJERA	77,51	NO	NO
T199	0748	LR-583_01	TRAVESIA DE ARNEDO	76,27	SI	NO
T024	0078	LR-123_05	CERVERA DEL RIO ALHAMA	75,43	SI	NO
T015	0056	LR-115_06	ARNEDILLO	74,87	SI	NO
T016	0059	LR-115_09	SANTA EULALIA SOMERA BAJERA	74,20	NO	NO
T004	0008	LR-111_08	OJACASTRO	73,47	NO	NO

ID TRAVESÍA	Nº ORDEN INVENTARIO	TRAMO (ID)	NÚCLEO URBANO ASOCIADO	NIVEL CONFLICTIVIDAD TRAVESÍAS	¿Necesidad mejora de travesía?	¿Necesidad de variante?
T053	0193	LR-206_04	ALESANCO	71,43	SI	NO
T134	0496	LR-340_1_02	ALESON	69,30	NO	NO
T074	0282	LR-251_03	BARRIO ESTACION (FUENMAYOR)	67,37	NO	NO
T012	0037	LR-113_21	BAÑOS DE RIO TOBIA	67,16	NO	NO
T117	0444	LR-318_04	SAN VICENTE DE LA SONSIERRA	66,79	NO	NO
T146	0522	LR-344_02	ALBERITE	65,51	NO	NO
T135	0498	LR-340_1_04	MANJARRES	65,02	NO	SI
T023	0076	LR-123_03	CABRETON	63,59	NO	NO
T039	0151	LR-202_01	HARO	62,65	SI	NO ⁴
T003	0006	LR-111_06	EZCARAY	61,38	NO	NO
T152	0540	LR-384_02	ALDEANUEVA DE EBRO	56,39	NO	NO
T079	0297	LR-255_04	ALBELDA DE IREGUA	56,17	NO	SI
T147	0524	LR-345_02	ALBERITE	55,10	NO	SI
T026	0096	LR-123_23	EL VILLAR DE ARNEDO	53,98	SI	NO ⁵

Notas:

¹: Variante saturada

²: Su problemática se resolverá de manera conjunta con la variante de la carretera LR-137.

³: Su problemática se resolverá de manera conjunta con la variante de la carretera LR-115.

⁴: Su problemática se resolverá de manera conjunta con la variante de la carretera LR-111.

⁵: Su problemática se resolverá de manera conjunta con la variante de la carretera LR-280.

Tabla 22 - Análisis de travesías en la situación actual.

Fuente: Elaboración propia.

8.6 ANÁLISIS TERRITORIAL Y DE ACCESIBILIDAD

8.6.1 Introducción

Son objetivos y criterios directores de este Plan una buena conectividad territorial de todos los núcleos habitados de La Rioja y una mejor y más equilibrada distribución territorial de la población con una red jerarquizada y estructurada, que vertebré todas las comarcas de La Rioja.

De acuerdo al *Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares – Fase II: Análisis de red*, se requiere un examen de la red dentro del esquema territorial, para lo cual deberá tenerse en cuenta la existencia y ubicación de los centros de actividad que originen viajes o movimientos de mercancías, un diagnóstico sobre la situación de los diferentes núcleos habitados existentes en el territorio autonómico en relación con la red de carreteras y un estudio de accesibilidad que establezca las deficiencias en las comunicaciones entre las distintas localidades con las cabeceras de comarca y los núcleos en los que se ubican los servicios básicos, y de las distintas comarcas con Logroño.

En base a lo anterior, se ha realizado un análisis territorial de la red y de accesibilidad de los núcleos habitados de la Comunidad Autónoma. En primer lugar, se ha realizado un análisis topológico-territorial de la red, con el criterio director de intentar conseguir una red mallada (y conectada con las redes de las regiones vecinas) y evitar que existan núcleos de población

aislados y por ende con limitación de su desarrollo sostenible y de acceso a los servicios necesarios para tener calidad de vida. Para ello se ha partido del análisis de la estructura territorial de la Comunidad Autónoma de La Rioja, su funcionamiento y dependencias en lo que se refiere a la dotación de servicios. Se han detectado los centros de servicios y las dependencias y relaciones de los núcleos con ellos, para satisfacer sus necesidades.

En segundo lugar, se ha realizado un análisis de tiempos de acceso o de accesibilidad. El factor tiempo es un factor fundamental para el desarrollo de un territorio, para la calidad de vida de sus habitantes y para la satisfacción de sus necesidades mediante el acceso a los servicios, y especialmente fundamental en el caso de la atención médica, hospitalaria y de emergencias.

La accesibilidad debe ser considerada como la medida del grado en que se modifican los efectos de la separación física entre los distintos asentamientos de población de un territorio por la existencia de una infraestructura viaria (en este caso, la Red de Carreteras) que los conecte.

Evidentemente, dada esta definición, la accesibilidad o grado de potencialidad de interrelación entre núcleos va a depender directamente tanto de la estructuración territorial como de la distribución espacial de los asentamientos y de la Red de Carreteras. De este modo, la cuantificación de la accesibilidad no sólo informa de la distribución espacial de las carreteras, sino que también nos permite detectar los desequilibrios territoriales favorecidos por éstas.

Finalmente, en base a los análisis anteriores, se han detectado necesidades de actuación en la red autonómica de carreteras con el objeto de solucionar problemas de accesibilidad o mejorar el funcionamiento, conectividad y funcionalidad territorial de la red regional como infraestructura básica para el desarrollo territorial de todos los núcleos habitados de La Rioja.

8.6.2 Metodología

Se ha realizado un estudio de accesibilidad de núcleos urbanos con respecto a los centros atractores seleccionados (polígonos industriales, centros de asistencia sanitaria, centros educativos, superficies comerciales, instalaciones deportivas, bienes de interés culturales, aeropuertos y universidades). Como criterio de selección se han tenido en cuenta los núcleos de población principales de todos los municipios (174) así como también el resto de núcleos de población de la Comunidad Autónoma donde residen más de 25 habitantes (24 núcleos) y no están incluidos en el grupo anterior. La suma total de los núcleos urbanos estudiados es por lo tanto de 199 núcleos.

En primer lugar, se han confeccionado **mapas de isócronas** con respecto a los principales centros de atracción de viajes para mostrar el coste total en unidades de tiempo de acceso por carretera a los mismos. Para la representación de los mapas de isócronas se han analizado los dos principales hospitales de la Comunidad Autónoma, es decir, el Hospital San Pedro (Logroño) y la Fundación Hospital de Calahorra (Calahorra), así como también las cabeceras de comarca.

Para la obtención de los mapas de isócronas de tiempo en primer lugar se han geolocalizado los dos hospitales y las cabeceras de comarca. Para geolocalizar las cabeceras de comarca se han tomado las coordenadas del centro del núcleo urbano con mayor población de cada cabecera de comarca. Tras geolocalizar estos puntos, se obtuvieron datos de tiempos de recorrido en vehículo ligero a través del proveedor de datos GPS *Here Technologies* que han sido la fuente primaria de datos para la confección de los mapas de isócronas. En los mapas finales, el rango de las isócronas refleja los tiempos de recorrido desde cada centro atractor en intervalos de tiempo de 5 minutos (desde 5 minutos hasta un máximo de 60 minutos), reflejando cada intervalo con un color diferente. La información descargada refleja las condiciones de tráfico del momento en el que se realizó la descarga de datos, correspondiente al día 11 de mayo de 2021 a las 12:00.

Con la finalidad de estudiar la accesibilidad por carretera de cada uno de los núcleos de población estudiados con respecto a categorías de servicios, se ha generado una tabla para cada comarca donde se observa el **tiempo de recorrido** por carretera en minutos desde cada núcleo a los siguientes servicios:

- **Cabecera de su comarca.** La cabecera de comarca tiene la funcionalidad de proveer servicios básicos a los núcleos de población más próximos.
- **Hospital San Pedro (Logroño).** Este tiempo de recorrido también indica la accesibilidad de cada núcleo con respecto a la ciudad de Logroño.
- **Fundación Hospital de Calahorra.** Este tiempo de recorrido también indica la accesibilidad de cada núcleo con respecto a la ciudad de Calahorra.
- **Centro de Salud.** Entre paréntesis se indica cuál es el centro de Salud asignado a cada núcleo.
- **Instituto de Educación Secundaria Público.** Este indicador muestra cuál es el tiempo de recorrido por carretera desde cada núcleo al Instituto de Educación Secundaria Público más próximo.
- **Universidad de La Rioja (Logroño)**
- **Aeropuerto de Logroño-Agoncillo**
- **Enlace Autopista.** Este indicador muestra cuál es el tiempo de recorrido por carretera desde cada núcleo hasta el enlace de la autopista AP-68 que tenga más próximo en términos de tiempo, así como también el nombre del mismo entre paréntesis.
- **Polígonos industriales.** Este indicador muestra cuál es el tiempo de recorrido por carretera desde cada núcleo hasta el polígono industrial que tenga más próximo en términos de tiempo, así como también el nombre del mismo entre paréntesis.
- **Superficies comerciales.** Este indicador muestra cuál es el tiempo de recorrido por carretera desde cada núcleo hasta la superficie comercial que tenga más próxima en términos de tiempo, así como también el nombre de la misma entre paréntesis.

Para la obtención de los tiempos de recorrido se han geolocalizado en primer lugar todos los centros atractores y los núcleos de población. A continuación, se ha generado una lista con todas las posibles combinaciones entre núcleos de población y centros atractores considerados con la finalidad de proceder a una adquisición de datos GPS procedentes de navegadores.

Los proveedores de datos GPS han sido *Here Technologies* y *TomTom*. Esta tecnología permite la descarga de información de tiempos de recorrido y distancia de la ruta más rápida de cada uno de los pares núcleo de población-centros atractores. Las condiciones de tráfico empleadas por los proveedores para el cálculo de la ruta, tiempo y distancia corresponden con el día 11 de mayo de 2021 a las 12:00. Tras la adquisición de los datos, éstos han sido sometidos a un análisis de calidad para verificar su veracidad, concluyendo que sí reflejan las condiciones de tráfico de un día laborable tipo en la Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma. El hecho de haber adquirido datos de dos proveedores distintos ha permitido comparar mediante un análisis de regresión ambos conjuntos de datos, verificando que proporcionan tiempos y distancias similares. Finalmente se ha optado por presentar como solución la media de los tiempos obtenidos de ambos proveedores, verificando que la distancia es la misma (devuelven la misma ruta).

Para determinar si la accesibilidad de un núcleo con respecto a un centro atractor es deficiente se han establecido unos umbrales máximos. El documento **MODELO DE DESARROLLO DE LA ESPAÑA VACIADA**¹ propone garantizar el acceso a los servicios sanitarios, educativos, sociales, culturales, de ocio y de seguridad ciudadana en un desplazamiento que conlleve un tiempo igual o inferior a 30 minutos. Es por ello, que en el presente estudio se haya establecido como umbral máximo tiempos de 30 minutos en relación de los núcleos urbanos con las cabeceras de comarca y los diferentes centros atractores relacionados con los servicios básicos, como son: centros de salud, institutos de educación secundaria y redes viarias de alta capacidad. Por otra parte, se ha considerado como umbral máximo tiempos de 60 minutos para el resto de centros atractores, como son los dos hospitales principales de la Comunidad Autónoma (Hospital San Pedro y Fundación Hospital de Calahorra), la Universidad de La Rioja, el Aeropuerto Logroño-Agoncillo y los polígonos industriales y centros comerciales más próximos.

En relación a los parámetros a obtener, se ha calculado el **índice de accesibilidad** de distancia, el cual relaciona cada núcleo urbano con cada uno de los centros atractores considerados. Este índice es el mejor indicador del diseño de la red y señala las comunicaciones que necesitan de una modificación de la estructura geométrica de la red para aumentar su calidad. Los indicadores

¹ **MODELO DE DESARROLLO DE LA ESPAÑA VACIADA** [en línea] [fecha de consulta: 03 de junio de 2021]. Disponible en: <https://xn--espaavaciada-dhb.org/3d-flip-book/modelo-de-desarrollo/>

utilizados para la ejecución de este estudio son de tipo topológico, a saber, sin tener en cuenta las características de los nudos, como su importancia económica/territorial, número de habitantes, etc.; considerando solamente así las relativas a la red y su continuidad en el espacio.

La expresión matemática para calcular el índice de distancia es la siguiente:

$$a_{ij} = \frac{d_{ij}}{d_{rij}}$$

donde:

a_{ij} : índice de accesibilidad de distancia entre los nodos i y j

d_{ij} : distancia real (recorrido por el que se invierte menos tiempo) por la red entre los nodos i y j

d_{rij} : distancia ficticia (medida en línea recta) entre los nodos i y j

Una vez calculado el índice de accesibilidad de distancia para cada núcleo con su correspondiente centro atractor, se han establecido umbrales de este indicador a partir de los índices obtenidos, escalando toda la lista de valores en seis rangos proporcionales. Aquellos valores que se acerquen a la unidad confirmarán el buen índice de accesibilidad de distancia de esos núcleos urbanos con respecto a un determinado centro atractor, mientras que un índice que presente valores lejanos a la unidad serán núcleos urbanos con peor indicador.

8.6.3 Modelización de escenarios

Con el objetivo de estudiar en detalle la interacción entre la oferta y la demanda de transportes por carretera bajo distintos escenarios, se ha confeccionado un modelo macroscópico con etapas de generación/atracción, distribución y asignación de viajes mediante el software VISUM.

Tras la calibración del escenario base, se han obtenido los tiempos de recorrido para el año actual. Además, considerando las actuaciones en la Red de Carreteras de La Rioja en fase de construcción o ya aprobadas, se han obtenido los tiempos de recorrido para un día laborable tipo de octubre en el año 2030 en el supuesto de que no se aprobara un nuevo Plan de Carreteras (Escenario Do Nothing 2030). Así mismo, también se han calculado los tiempos de recorrido para un día laborable tipo de octubre en el año 2030 en el supuesto de que se implementaran las actuaciones ya contempladas en el Plan anterior (Escenario Do Minimum 2030). Finalmente, se ha confeccionado un tercer escenario futuro para un día laborable tipo de octubre en el año 2030 en el caso de que sí se aprobara e implementara el nuevo Plan de Carreteras (Escenario Do Something 2030). Para llevar a cabo estos escenarios futuros, se han considerado las características funcionales y las intensidades de tráfico futuras, así como la oferta y la demanda futura a lo largo del período del Plan. Con estos resultados, se ha calculado un porcentaje del tráfico que se aplicará a los tiempos obtenidos con los datos GPS del escenario actual. Finalmente, se realiza una comparativa entre la situación actual y futura, pudiendo comprobar si con las actuaciones propuestas se obtienen mejoras o deficiencias en cuanto a la accesibilidad de los núcleos urbanos con sus equipamientos más cercanos.

8.6.4 Resultados para la situación actual

8.6.4.1 Accesibilidad comarcal

De los resultados obtenidos, se observa cómo el 83% de los núcleos urbanos están a menos de 30 minutos de recorrido con respecto a sus cabeceras de comarca, umbral establecido para determinar cuándo la accesibilidad de un núcleo con respecto a su cabecera de comarca o centro de salud más próximo es deficiente. Las cabeceras de comarca de Nájera, Santo Domingo de la Calzada, Haro, Ezcaray, Cervera del Río Alhama, Calahorra y Alfaro son las que ofrecen mejor accesibilidad, ya que todos sus respectivos núcleos urbanos y municipios se encuentran a menos de media hora de trayecto. Por otro lado, Anguiano, Torrecilla en Cameros y Logroño son las cabeceras de comarca donde más núcleos urbanos y municipios tienen tiempos de viaje mayores.

En cuanto a los servicios básicos, prácticamente todos los núcleos urbanos presentan muy buena accesibilidad con el centro de salud más próximo. Sin embargo, el 37% de los núcleos urbanos de la comarca de Anguiano están a más de 45 minutos del centro más cercano. En el ámbito educativo, la accesibilidad a los Institutos de Educación Secundaria (IES) también es muy buena en casi todos los núcleos urbanos excepto en las comarcas de Anguiano y Tierra de Cameros. En ésta última, el 85% de los IES están a 30 minutos de recorrido.

En términos de conectividad con nodos de transporte relevantes, las comarcas que mejor accesibilidad tienen con respecto a la autopista son Alfaro, Calahorra, Haro, Logroño, Nájera y Santo Domingo de la Calzada donde prácticamente la totalidad de sus núcleos urbanos presentan cortas distancias de tiempo. Sin embargo, las comarcas de Anguiano, Arnedo, Cervera del Río Alhama, Ezcaray y Torrecilla en Cameros presentan valores de tiempo de recorrido más elevados hasta el enlace de la autopista más próximo.

Por último, con respecto a los polígonos industriales y superficies comerciales, los tiempos de recorrido de cada núcleo con respecto a estos centros atractores de empleo y comercio son positivos para prácticamente todos los núcleos urbanos de La Rioja con excepción de la comarca de Anguiano, donde estos tiempos son mayores para una gran parte de sus núcleos.

8.6.4.2 Accesibilidad provincial

Se ha considerado como referencia Logroño, capital de la Comunidad Autónoma, y Calahorra como principales centros de atracción de viajes para todo el territorio, estando ubicados los dos principales hospitales (Hospital de San Pedro y Hospital Fundación de Calahorra) de la Comunidad Autónoma de La Rioja en estas ciudades. Se ha calculado la accesibilidad de cada núcleo de población con respecto a la cabecera de comarca y los dos hospitales mediante indicadores como el tiempo de recorrido y el índice de accesibilidad de distancia.

Se presentan más adelante mapas de isócronas de tiempo que reflejan los resultados de tiempo y distancia obtenidos entre los núcleos urbanos con respecto a los centros atractores principales seleccionados.

De los dos hospitales mencionados anteriormente, la accesibilidad general es buena para gran parte de los núcleos urbanos estudiados. No obstante, hay 10 núcleos de población que presentan tiempos de recorrido superiores a los 60 minutos hasta ambos hospitales, valor fijado como umbral.

El Aeropuerto de Logroño – Agoncillo presenta buena accesibilidad con los dos núcleos con más población como son Logroño y Calahorra. Ésta es aceptable en las comarcas de Tierra de Cameros, Santo Domingo de la Calzada, Nájera, Haro, Arnedo y Alfaro; siendo deficiente en las comarcas de Anguiano, Cervera del Río Alhama y Ezcaray.

Los tiempos de recorrido desde los núcleos urbanos a la Universidad de La Rioja (Logroño) son similares a los obtenidos para el Aeropuerto, salvo en la comarca de Tierra de Cameros, donde la accesibilidad con respecto a la Universidad mejora, siendo aceptable.

Finalmente, se calcularon los índices de accesibilidad de distancia. Este índice es el cociente entre la distancia existente del camino que ofrece la ruta más rápida con la distancia en línea recta entre los puntos origen-destino analizados. Los valores que ofrezcan un índice de accesibilidad de distancia próximo a la unidad (1,00) sugieren que la ruta entre ambos puntos es mejor, mientras que si el índice ofrece valores elevados es porque la ruta es más larga entre estos puntos, normalmente debido a la orografía del terreno. De los resultados obtenidos, se aprecia un buen índice de accesibilidad de distancia con respecto a la cabecera de comarcas de Alfaro y Santo Domingo de la Calzada. En el resto de las comarcas los valores varían, salvo en Tierra de Cameros y Anguiano donde los índices son bastante elevados. En cuanto al índice de accesibilidad de distancia con respecto al hospital más cercano, las comarcas de Alfaro, Nájera y Santo Domingo de la Calzada son las que presentan mejores índices, mientras la comarca de Cervera del Río Alhama tiene valores muy altos.

8.6.5 Resultados para las posibles situaciones futuras

Para los escenarios futuros, también se ha realizado un análisis de accesibilidad de núcleos urbanos con respecto a su cabeza comarcal. Es importante recalcar que para la situación futura a 2030 existirán más vehículos en la red y, por tanto, la confluencia de vehículos será mayor. Esto propiciará una mayor congestión de la red y un ligero aumento de los tiempos de viaje si no se realiza ninguna actuación a futuro en cuanto a la mejora de la accesibilidad de la red.

Para poder comparar los escenarios futuros con respecto al escenario base se muestran 3 análisis diferentes:

- Análisis comparativo entre escenarios base y futuros de tiempos totales de recorrido
- Análisis comparativo entre escenarios base y futuros de cumplimiento de umbrales de accesibilidad
- Análisis comparativo entre escenarios base y futuros de tiempos medios de viaje a cada equipamiento desde cada núcleo urbano por comarcas

Para poder realizar este análisis comparativo de tiempos, se han consultado los tiempos de viaje entre cada uno de los núcleos urbanos de la provincia de La Rioja con su equipamiento más cercano, y se han comparado estos resultados con los arrojados por el modelo para las mismas relaciones en el escenario base modelizado, obteniendo como resultado un coeficiente R^2 de 0,997. Se ha modelizado un Día Laborable Tipo (DLT) de octubre de 2019, durante 24 horas.

8.6.5.1 Análisis comparativo entre escenario base y futuros de tiempos totales de recorrido

- Escenario Base – Do Nothing 2030: Para el escenario base se obtiene un total de 50.366 minutos de tiempo de viaje total entre cada uno de los núcleos urbanos y su equipamiento más cercano, mientras que para el escenario Do Nothing 2030 se obtiene un total de 50.022 minutos, mejorando este último en 344 minutos los tiempos de viaje totales con respecto al escenario base.
- Do Nothing 2030 – Do Minimum 2030: Para el escenario Do Nothing 2030 se obtiene un total de 50.022 minutos de tiempo de viaje total entre cada uno de los núcleos urbanos y su equipamiento más cercano, mientras que para el escenario Do Minimum 2030 se obtiene un total de 49.740 minutos, mejorando este último en 282 minutos los tiempos de viaje totales con respecto al escenario Do Nothing 2030.
- Do Nothing 2030 – Do Something 2030: Para el escenario Do Nothing 2030 se obtiene un total de 50.022 minutos de tiempo de viaje total entre cada uno de los núcleos urbanos y su equipamiento más cercano, mientras que para el escenario Do Something 2030 se obtiene un total de 49.406 minutos, mejorando este último en 616 minutos los tiempos de viaje totales con respecto al escenario Do Nothing 2030.

8.6.5.2 Análisis comparativo entre escenarios base y futuros de cumplimiento de umbrales de accesibilidad

- Escenario Base – Do Nothing 2030: Ninguna de las relaciones ha dejado de cumplir accesibilidad en el escenario Do Minimum 2030 con respecto al Do Nothing 2030.
- Do Nothing 2030 – Do Minimum 2030: se ha producido un cumplimiento de los umbrales de accesibilidad en el escenario Do Minimum de 5 relaciones que en el escenario Do Nothing 2030 no cumplían:

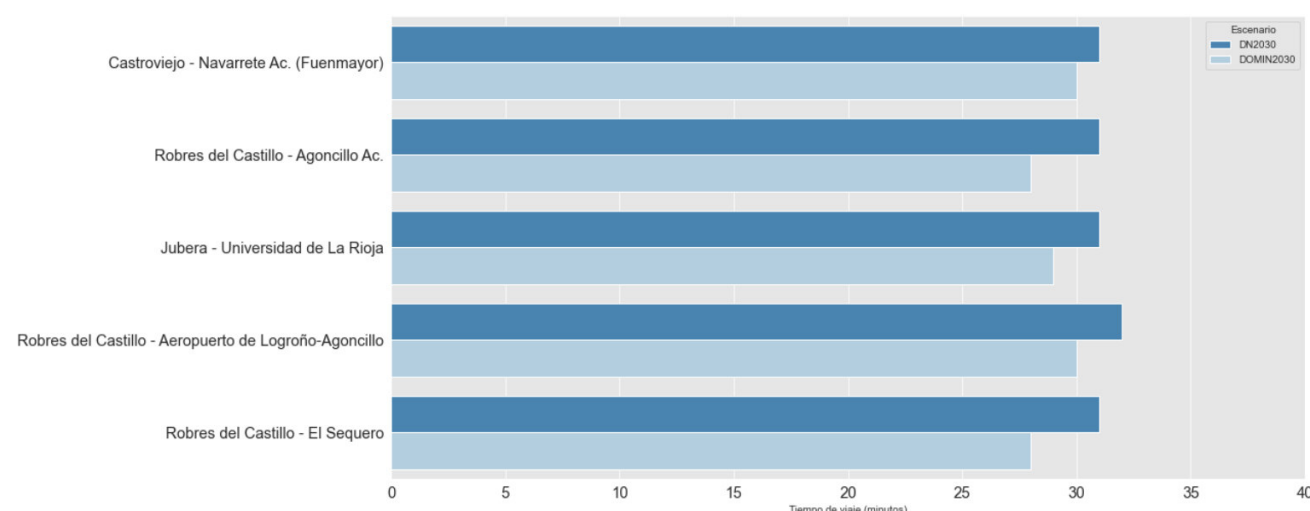


Ilustración 23 – Tiempo de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos y sus equipamientos más cercanos que cumplen con los umbrales de accesibilidad en el escenario Do Minimum 2030 con respecto al escenario Do Nothing 2030 gracias a las actuaciones realizadas en el mismo.

Fuente: Elaboración propia

- **Do Nothing 2030 – Do Something 2030:** Comparando el escenario Do Nothing 2030 con el Do Something 2030 se obtiene que, en adición a las mejoras mostradas anteriormente del escenario Do Minimum 2030, también se cumplen las siguientes tres relaciones:

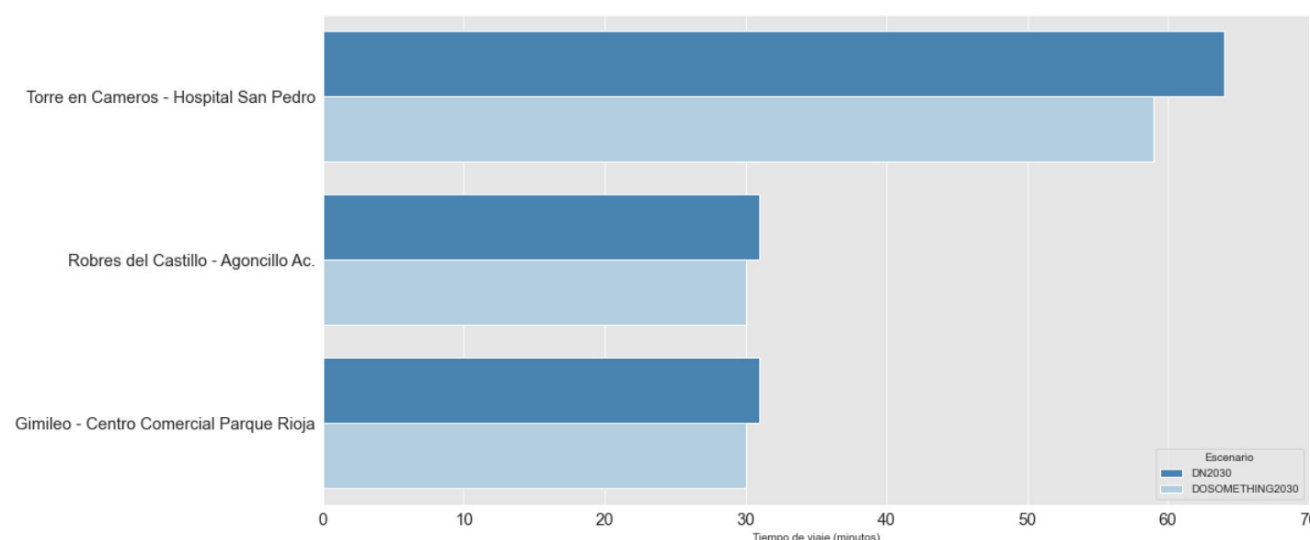


Ilustración 24 – Tiempo de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos y sus equipamientos más cercanos que cumplen con los umbrales de accesibilidad en el escenario Do Something 2030 con respecto al escenario Do Nothing 2030 gracias a las actuaciones realizadas en el mismo.

Fuente: Elaboración propia

8.6.5.3 Análisis comparativo entre escenarios base y futuros de tiempos medios de viaje a cada equipamiento desde cada núcleo urbano por comarcas

Con el objetivo de analizar la accesibilidad en cada una de las comarcas que conforman el ámbito de estudio, se ha analizado el tiempo medio de viaje que emplea un vehículo para llegar a cada tipo de equipamiento en los tres escenarios futuros. Con carácter general, las principales conclusiones obtenidas se detallan a continuación:

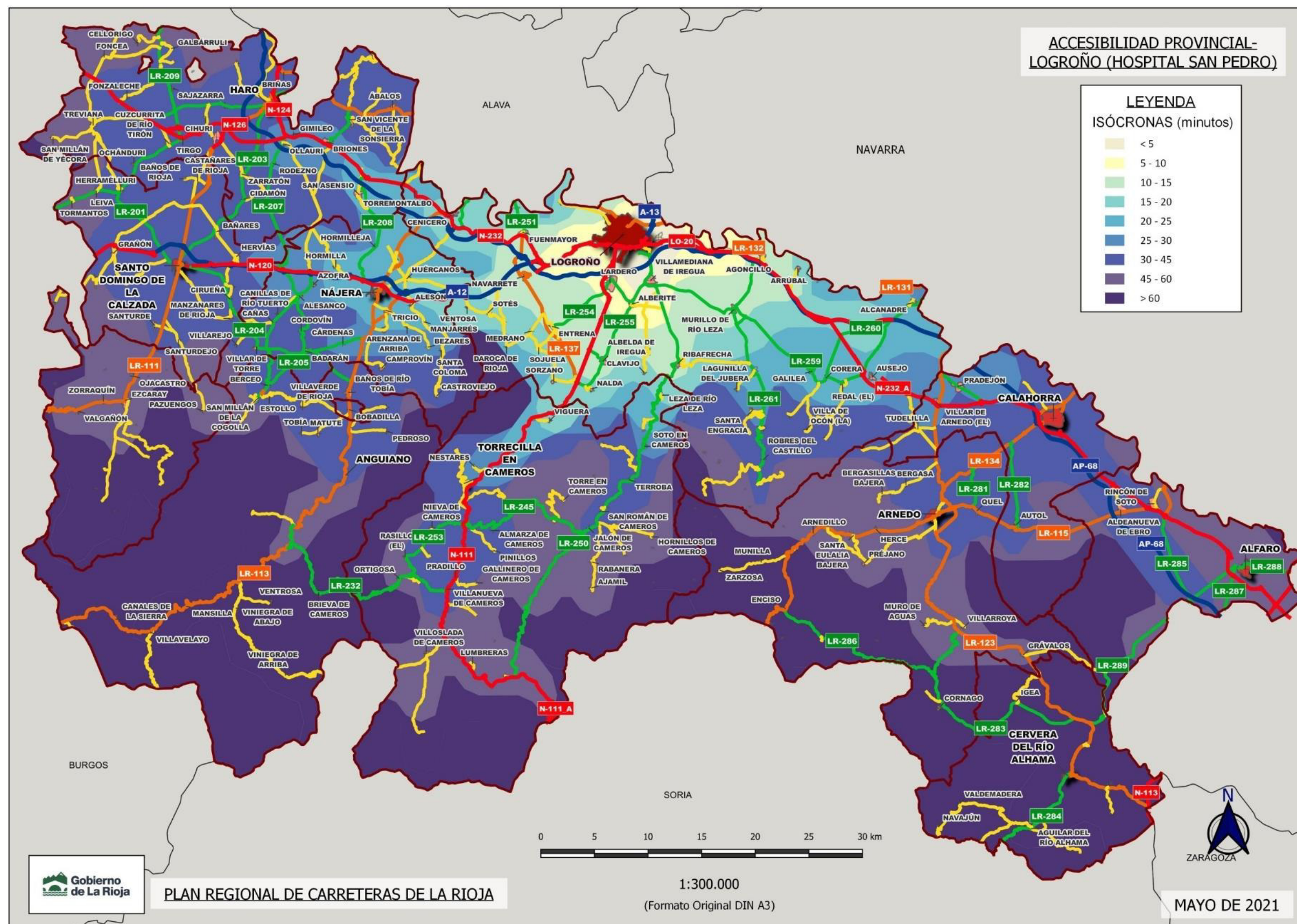
- Las comarcas de Cervera del Río Alhama y Tierra de Cameros son aquellas que presentan un mayor tiempo de viaje hasta los diferentes tipos de equipamiento.
- Logroño, Calahorra y Haro son las comarcas que presentan menor tiempo de viaje hasta los diferentes equipamientos.
- Los equipamientos que quedan más alejados (mayor tiempo de viaje) en la mayoría de comarcas son el Aeropuerto de Logroño-Agoncillo y la Universidad de La Rioja. Por el contrario, los equipamientos que presentan menor tiempo de viaje son Institutos de Educación Secundaria (IES) y centros de asistencia sanitaria.
- En líneas generales, en todas las comarcas los tiempos de viaje del escenario Do Minimum y Do Something son similares e inferiores a los tiempos obtenidos para el escenario Do Nothing.
- Exceptuando la accesibilidad a la universidad en las comarcas de Haro, Nájera y Anguiano, a autopistas en Santo Domingo de la Calzada y Ezcaray y a cabeceras de comarca, IES y polígonos industriales en Ezcaray, el escenario Do Something presenta menores tiempos de viaje que el escenario Do Minimum.
- El tiempo de acceso a los principales equipamientos del escenario Do Something respecto del escenario Do Nothing se reduce en mayor medida en las comarcas de Tierra de Cameros, Arnedo y Ezcaray.

8.6.6 Conclusiones

Los estudios de accesibilidad muestran que:

- Los peores índices de accesibilidad de distancia son en los núcleos urbanos de las comarcas de Anguiano y Tierra de Cameros con respecto a sus respectivas cabeceras de comarca, mientras que los núcleos de la comarca de Cervera del Río Alhama presentan índices desfavorables con respecto al hospital más cercano (Calahorra).
- En lo que se refiere a tiempos de viaje hasta la capital regional (Logroño), la influencia de las carreteras nacionales (N-111, N-120, N-126 y N-232) y de la autopista (AP-68) es decisiva. Las comarcas más desfavorecidas son la de Arnedo, Ezcaray y Tierra de Cameros, en las que gran parte de sus núcleos urbanos necesitarán más de 45 minutos en los desplazamientos hasta Logroño, siendo necesarios más de 60 minutos en el caso de la comarca de Anguiano y Cervera del Río Alhama.

- Los núcleos urbanos con mayor población tienen mejor accesibilidad.
- La accesibilidad de los núcleos urbanos es desfavorable con respecto a las cabeceras de comarca de Anguiano, Logroño y Torrecilla en Cameros, siendo los tiempos de viaje mayores a 30 minutos en gran parte de los núcleos que forman la comarca.
- La mayor parte de los núcleos urbanos tienen un IES a menos de 30 minutos, excepto en la comarca Tierra de Cameros y algunos núcleos de la comarca de Anguiano. Además, las comarcas de Anguiano, Cervera del Río Alhama y Ezcaray muestran un tiempo de recorrido elevado con respecto a la Universidad de La Rioja.
- En el ámbito del transporte, las comarcas de Anguiano, Arnedo, Cervera del Río Alhama, Ezcaray y Torrecilla en Cameros presentan valores de tiempo superiores a 30 minutos con respecto a las autopistas más próximas. Anguiano, Cervera del Río Alhama, Ezcaray y Tierra de Cameros son las comarcas que tienen un número mayor de núcleos urbanos con tiempos de recorrido superiores a 60 minutos con respecto al Aeropuerto Logroño – Agoncillo.
- El 37% de los núcleos urbanos de la comarca de Anguiano no tiene un polígono industrial de los seleccionados o un centro comercial a menos de 60 minutos de viaje.
- En cuanto a los escenarios futuros, con los 3 análisis realizados para cada uno de los escenarios, se concluye que tanto el Do Minimum 2030 como el Do Something 2030 mejoran los tiempos de viaje entre las relaciones existentes entre los núcleos urbanos y sus equipamientos más cercanos.
- El escenario Do Something 2030 figura como el escenario futuro que obtiene mejores tiempos de viaje entre las relaciones analizadas.





8.7 MOVILIDAD CICLISTA

Se han estudiado, por una parte, las rutas situadas en las carreteras de conexión entre municipios y que, desde un punto de vista teórico, pueden realizarse en bicicleta. Estas posibles rutas estarían mayoritariamente motivadas por una demanda de movilidad que responde a la necesidad de realizar desplazamientos obligados, tales como desplazamiento al centro de trabajo, por motivo de estudio, etc.

Para ello, a partir de los datos de población municipal, la demanda de movilidad y las distancias entre núcleos de población, se han establecido las relaciones de movilidad en aquellos municipios que generan una demanda global de viajes mayor a 50 viajes diarios y en un radio de distancia entre ellos menor a 5 kilómetros. Igualmente, se han incorporado tramos que, aunque no cumplan con estos criterios, se consideran relevantes en este estudio, ya sea por tener gran demanda o por encontrarse la ruta ciclista en proyecto.

En la siguiente tabla muestra: la demanda global, calculada en base a los viajes origen – destino; la distancia en kilómetros entre los dos municipios en cuestión; la ID de la carretera y la IMD del tramo. Cabe mencionar que aquellos tramos en los que no se especifica la IMD, es debido a que no pertenecen a la Red de Carreteras de La Rioja, pudiendo tratarse de infraestructuras viarias de titularidad municipal o estatal.

ORIGEN - DESTINO		DEMANDA GLOBAL	DISTANCIA (KM)	ID CARRETERA	IMD TRAMO	CARRIL BICI EXISTENTE	COMENTARIOS
MUNICIPIO 1	MUNICIPIO 2						
Albelda de Iregua	Alberite	865,97	6,50	LR-255_03	4.052	NO	
Albelda de Iregua	Nalda	947,01	4,72	LR-255_05	3.297	NO	
Alberite	Lardero	3.859,43	3,40	254_05	4.618	NO	
				254_06	4.618	NO	
Alberite	Logroño	6.601,41	8,20	Vía Romana del Iregua	-	NO	*
Alberite	Villamediana de Iregua	2.740,90	3,00	LR-255_01	4.052	NO	
Aldeanueva de Ebro	Rincón de Soto	3.465,53	4,33	LR-115_21	3.818	NO	
Alesón	Nájera	177,11	4,78	N-120a, Calle San Fernando		SI	Titularidad municipal
Alesón	Huércanos	122,64	4,38	LR-427_01	766	NO	
				LR-427_02	2.329	NO	
Arnedo	Quel	1.072,27	4,32	LR-115_15	8.170	SI	
Baños del Río Tobía	Bobadilla	-	1,90	113_20	2.107	NO	En proyecto
Briñas	Haro	134,73	4,99	N-124		SI	Titularidad municipal y estatal
Briones	Gimileo	145,00	4,08	N-232		NO	

ORIGEN - DESTINO		DEMANDA GLOBAL	DISTANCIA (KM)	ID CARRETERA	IMD TRAMO	CARRIL BICI EXISTENTE	COMENTARIOS
MUNICIPIO 1	MUNICIPIO 2						
Casalarreina	Tirgo	275,07	3,05	Av. La Paz		NO	
Cuzcurrita de Río Tirón	Tirgo	299,00	2,44	LR-201_07	1.191	NO	
Gimileo	Ollauri	112,80	2,25	LR-207_01	1.737	SI	Titularidad municipal
Haro	Gimileo	463,92	4,69	N-124		NO	
Huércanos	Uruñuela	299,47	3,55	LR-322_03	1.125	NO	
Huércanos	Tricio	398,53	4,90	LR-427_02	2.329	NO	
				LR-136_01	5.206	NO	
Huércanos	Nájera	1.933,72	4,41	LR-321_01	1.012	NO	
Lardero	Logroño	4.336,22	3,46	Av. Madrid		NO	
Logroño	Villamediana de Iregua	1.266,33	4,22	LR-250_01	4.302	NO	
				LR-250_02	19.503	NO	
Navarrete	Fuenmayor	2.844,60	5,00	LR-137_08	2.136	NO	
				LR-137_09	2.136	NO	
Nájera	Tricio	2.059,80	3,76	LR-113_29	2.954	NO	
				LR-429_01	879	NO	
Pradejón	Villar de Arnedo, El	1.739,19	3,87	LR-123_24	662	PARCIAL	Titularidad municipal y regional
Sotés	Ventosa	157,53	2,58	LR-341_03	317	NO	
Tudelilla	Villar de Arnedo, El	574,80	4,62	LR-123_22	3.810	NO	
				LR-481_01	262	NO	

*: la mejor forma de transitar entre Logroño y Alberite sería utilizar la Vía Romana del Iregua, una pista sin pavimentar que discurre por la orilla izquierda del río y ofrece la ruta más corta y más atractiva. Sin embargo, también sería una opción la ruta Logroño-Lardero-Alberite o Logroño-Villamediana de Iregua-Alberite.

** : En el origen – destino Pradejón y El Villar de Arnedo existe un tramo con titularidad municipal y otro tramo estimado de un kilómetro titularidad del gobierno de La Rioja.

Tabla 23 – Posibles rutas ciclistas de la red de Carreteras de La Rioja

Fuente: Elaboración propia

Asimismo, se han identificado las rutas ciclistas deportivas y las rutas de ocio existentes en La Rioja. Estas vías son utilizadas especialmente por ciclistas deportivos los fines de semana y festivos, transcurriendo en la mayoría de los casos por zonas de montaña. Estas rutas han sido identificadas a través de la información existente de rutas ya identificadas por la DGT y han sido completadas mediante la aplicación “Strava Metro”. Se han identificado las siguientes:

- LR-115. Desde LR-484 a Arnedo. Pk 9 al 26.
- LR-137. Desde N-111 a Fuenmayor. Pk del 0 al 15,9.
- LR-254. Desde Entrena a Lardero. Del pk 0 al 8.
- LR-255. Desde Villamediana a N-111 Albelda. Del pk 0 al 12,470.
- LR-259. Desde Villamediana a Murillo del pk 0 al 9.
- LR-261. Desde Murillo a Ventas Blancas pk 5 al 12.

- LR-344. Desde Alberite (LR-250) a Alberite (LR-255) del pk 0 al 3,01.
- LR-346. Desde Ribafrecha a Ventas Blancas. Del pk 0 al 8,54.
- LR-415. Desde Ezcaray a Posadas. Del pk 0 al 10,37.
- Desde límite de provincia por LR-209 hasta LR-202, a la altura de la localidad de Haro y después por LR-306 hasta el límite provincial.
- De Haro a Haro pasando por LR-202, LR-209, LR-201, llegando a Santo Domingo de la Calzada y después LR-203 hasta llegar de nuevo a Haro.
- Desde Santo Domingo de la Calzada por LR-111 hasta el límite de provincia.
- LR-415 desde Ezcaray hasta Posadas. Coincide con la ruta de la DGT.
- LR-416 hasta Ezcaray pasando por LR-415 y LR-111 hasta el límite de provincia.
- Desde Tirgo por LR-209 y después por LR-202 hasta Haro. Desde L.P. por LR-316 hasta Rivas de Tereso. De Rivas de Tereso por LR-317 hasta San Vicente de la Sonsierra y por LR-210 hasta Briones. Finalmente, de Briones por LR-314 hasta LR-313 a la altura de Ollauri.
- Desde Logroño por LR-124 hasta el límite provincial. Del L.P. por LR-251 hasta Fuenmayor. De Fuenmayor por LR-542, LR-137 y N-111 hasta Lardero.
- Desde Logroño por N-111 y LR-255 hasta Nalda. Desde Nalda por LR-255 hasta Alberite y de Alberite a Lardero por LR-254.
- Desde Aldeanueva del Ebro hasta Enciso por LR-115.
- Desde Logroño por N-111 hasta Lardero. Desde Lardero por LR-254 hasta Alberite. De Alberite por LR-344 hasta LR-250. Por la LR-250 hasta aproximadamente la intersección con LR-462.

Por último, debe también señalarse la reciente elaboración de una propuesta para la Estrategia Regional de la Bicicleta en La Rioja en la que se proponen una serie de itinerarios de uso ciclista, para potenciar el uso de la bicicleta en La Rioja. Los itinerarios contemplados en la Estrategia son parcialmente coincidentes con el trazado de algunas carreteras de titularidad autonómica, siendo necesario dotar a dichas carreteras de las características necesarias para su implantación en los tramos afectados. El presente Plan asume dichas propuestas, con el fin último de mejorar la movilidad ciclista y la seguridad vial en las carreteras autonómicas.

8.8 RESUMEN DE PROBLEMAS FUNCIONALES DE LA RED DE CARRETERAS

Se recogen las principales conclusiones obtenidas en la fase de análisis y diagnóstico, cuyas necesidades deberán ser satisfechas en la situación futura por medio de las actuaciones previstas en el Plan y que por tanto definirán la Red Objetivo.

8.8.1 Inventario y estado de conservación de la Red

Tras el exhaustivo análisis realizado sobre el inventario de la Red, se han identificado 125 km de las redes Regional Básica y Comarcal con una anchura de plataforma inferior a 6 metros, mientras que de la red Local se han identificado 153 km con una anchura de plataforma inferior a 5 metros.

Por otra parte, se ha llevado a cabo un análisis complementario del estado de conservación de la red actual de carreteras de La Rioja, identificando aquellos tramos en los que el estado del firme y de la señalización no sea el requerido para permitir una circulación adecuada en condiciones de confort y seguridad y en los que se deba actuar de forma inmediata mediante actuaciones de mantenimiento y conservación, u obras de mayor envergadura, priorizando dichas actuaciones en función de la IMD y de la peligrosidad del tramo.

Los principales problemas que se han detectado en el análisis y que deberán ser corregidos en la Red Objetivo son los siguientes:

- | | |
|---|------------------------------------|
| • Fisuración del firme | • Roderas en el firme |
| • Rotura del firme | • Blandón en el firme |
| • Exudaciones | • Falta de paneles direccionales |
| • Roturas por cizalladura | • Cruces peligrosos |
| • Rodadura incomoda e irregular | • Parcheo en mal estado |
| • Sin pintura | • Firme muy deteriorado |
| • Deformaciones de la calzada | • Falta de barrera |
| • Calzada bacheada | • Señalización vieja o inexistente |
| • Pérdida de material del firme | • Firme envejecido |
| • Falta de señalización en zona peligrosa | • Cazuelas en el firme |

Del análisis de conservación se obtienen aproximadamente 350 km de la Red con los problemas identificados anteriormente, por lo que se considera la necesidad de llevar a cabo con prioridad actuaciones de mantenimiento y conservación de las carreteras para reparar las fisuras, bacheos del firme y reposición de la señalización, y así evitar que con el paso del tiempo se necesiten obras de mayor calado.

Además, a partir de la última Campaña Visual, realizada en 2021, se han identificado una serie de tramos en los que se requieren diferentes actuaciones de mayor envergadura, y que se incluirán en el Plan de Carreteras dentro de cada una de las partidas correspondientes:

ENSANCHES Y MEJORAS	TIPO DE ACTUACIÓN
LR-113. Mansilla (Tramo De LR-334 a Pk-20+250) 8,9 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-113 (Tramo Canales a Villavelayo) 3,5 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-115. (Enciso al Pk-7+360) 4,1 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR 207. Badarán (Tramo de LR-205 al Pk-19+100) 4,1 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-232 (De Ortigosa al Pk-11+500) 5,9 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-250. (Tramo Jalón a Laguna de Cameros) 6,3 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-250 (Tramo Terroba a Jalón) 6,7 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-259. Ausejo (Tramo N-232 a LR-260) 5,3 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-301. Galbarruli (Tramo Galbarruli a la LR-403) 1,6 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-304 y LR-305. Treviana 13,4 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-308. Grañón- Villalobar (Tramo N-120 a Pk-10) 5,7 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-312. Foncea-Cellorigo 4,7 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-315. Hormilla 4,6 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-323 (Tramo LR-308 a Morales) 3,6 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-344. Alberite 1,3 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-448. Lomos de Orio 8,5 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-454. Gallinero de Cameros (puente a Gallinero) 2,5 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-455. Aldeanueva de Cameros 3,6 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-115 (Travesía de Aldeanueva hasta N-232). 5,5 Km.	REFUERZO DE FIRME
LR-115 (Tramo de Arnedillo a LR-484). 4,4 Km.	REFUERZO DE FIRME
LR-115 (Travesía de Enciso). 0,7 Km.	REFUERZO DE FIRME
LR-115 (Travesía de Quel hasta Autol). 5,1 Km.	REFUERZO DE FIRME
LR-123 (Tramo LR-115 a N-232) 10,8 Km.	REFUERZO DE FIRME
LR-123 (Tramo Villarroya al Puente del Pk-39+400). 4,4 Km.	REFUERZO DE FIRME
LR-123 (Travesía de Cervera). 0,6 Km.	REFUERZO DE FIRME
LR-260 (Tramo N-232 a Alcanadre) 8,1 Km.	REFUERZO DE FIRME
LR-308 (Travesía de Villalobar) 0,7 Km.	REFUERZO DE FIRME
LR-313 (Tramo A-12 a final Hormilla) 1,8 Km.	REFUERZO DE FIRME
LR-313 (Tramo Pk-8+500 a la LR-314) 1,8 Km.	REFUERZO DE FIRME
LR-321 (Tramo Huércanos a Pk-8+000) 5,5 Km.	REFUERZO DE FIRME
LR-463 Torre en Cameros 6,5 Km.	REFUERZO DE FIRME
LR-465 Hornillos de Cameros 5,8 Km.	REFUERZO DE FIRME
LR-482 Murillo de Calahorra 3,1 Km.	REFUERZO DE FIRME
LR-504 Castañares de Rioja 5,6 Km.	REFUERZO DE FIRME
LR-286 (Tramo LR-115 a la LR-283) 19,2 Km.	REHABILITACIÓN CARRETERAS

Tabla 24 - Tramos de carreteras que requieren actuaciones de ensanche y mejora según inspección visual 2021.

Fuente: Elaboración propia

8.8.2 Análisis de travesías

Como resultado de la categorización de travesías en función de su nivel de conflictividad, se definen las necesidades de mejora y/o de ejecución de nueva variante para aquellas que representan un mayor grado de conflicto latente.

Todos los parámetros recogidos y analizados se compararán con los criterios que recoja la Red Objetivo, de modo que se concluya si es necesaria una actuación y se recoja en la programación de actuación del presente Plan.

En la siguiente tabla, quedan recogidas las necesidades de ejecución de mejoras y/o nuevas variantes resultantes del análisis pormenorizado realizado para aquellas que contaban con un mayor nivel de conflictividad, ya que es el mismo el que nos ayuda a determinar también el nivel de prioridad de ejecución de las diferentes actuaciones previstas para la Red Regional de Carreteras de La Rioja.

En ella se indica el ID de la travesía, el tramo de carretera al que pertenece la misma, el municipio, el nivel de conflictividad y la previsión de necesidad o no de mejoras y nuevas variantes.

ID TRAVESÍA	Nº ORDEN INVENTARIO	TRAMO (ID)	NÚCLEO URBANO ASOCIADO	NIVEL CONFLICTIVIDAD TRAVESÍAS	¿Necesidad mejora de travesía?	¿Necesidad de variante?
T006	0016	LR-111_16	HARO	175,77	NO	SI
T077	0293	LR-254_06	ALBERITE	150,12	SI	NO
T027	0099	LR-124_1_01	LOGROÑO (TR1)	144,77	SI	NO
T018	0063	LR-115_13	ARNEDO	142,59	NO	SI
-	0120	LR-134_05 ¹	CALAHORRA L.P. NAVARRA	124,79	NO	SI
T005	0012	LR-111_12	SANTO DOMINGO DE LA CALZADA	121,10	NO	SI
T019	0066	LR-115_16	QUEL	118,12	NO	SI
T073	0280	LR-251_01	FUENMAYOR	117,99	NO	NO ²
T091	0337	LR-282_01	AUTOL	117,57	NO	NO ³
T089	0333	LR-280_02	PRADEJON	116,98	NO	SI
T076	0291	LR-254_04	LARDERO	109,61	SI	SI
T020	0068	LR-115_18	AUTOL	109,39	SI	SI
T045	0170	LR-203_13	SANTO DOMINGO DE LA CALZADA	101,93	NO	NO ⁴
T031	0132	LR-137_06	NAVARRETE	100,19	SI	SI
T032	0136	LR-137_10	FUENMAYOR	99,87	SI	SI
T064	0234	LR-210_03	SAN VICENTE DE LA SONSIERRA	92,46	NO	SI
T017	0061	LR-115_11	HERCE	89,09	SI	NO
T041	0158	LR-203_01	HARO	88,77	SI	NO ⁴
T081	0303	LR-259_1_02	MURILLO RIO DE LEZA	87,22	SI	SI
T021	0070	LR-115_20	ALDEANUEVA DE EBRO	83,50	SI	NO
T075	0288	LR-254_01	ENTRENA	80,88	SI	NO
T057	0204	LR-207_02	OLLAURI	79,85	SI	SI
T106	0398	LR-306_01	HARO	79,68	SI	NO ⁴
T090	0335	LR-281_01	QUEL	79,12	NO	NO ³
T042	0161	LR-203_04	ZARRATON	78,13	NO	SI
T199	0748	LR-583_01	TRAVESIA DE ARNEDO	76,27	SI	NO
T024	0078	LR-123_05	CERVERA DEL RIO	75,43	SI	NO

ID TRAVESÍA	Nº ORDEN INVENTARIO	TRAMO (ID)	NÚCLEO URBANO ASOCIADO	NIVEL CONFLICTIVIDAD TRAVESÍAS	¿Necesidad mejora de travesía?	¿Necesidad de variante?
			ALHAMA			
T015	0056	LR-115_06	ARNEDILLO	74,87	SI	NO
T053	0193	LR-206_04	ALESANCO	71,43	SI	NO
T135	0498	LR-340_1_04	MANJARRES	65,02	NO	SI
T039	0151	LR-202_01	HARO	62,65	SI	NO ⁴
T079	0297	LR-255_04	ALBELDA DE IREGUA	56,17	NO	SI
T147	0524	LR-345_02	ALBERITE	55,10	NO	SI
T026	0096	LR-123_23	EL VILLAR DE ARNEDO	53,98	SI	NO ⁵

Notas:

¹: Variante saturada

²: Su problemática se resolverá de manera conjunta con la variante de la carretera LR-137.

³: Su problemática se resolverá de manera conjunta con la variante de la carretera LR-115.

⁴: Su problemática se resolverá de manera conjunta con la variante de la carretera LR-111.

⁵: Su problemática se resolverá de manera conjunta con la variante de la carretera LR-280.

Tabla 25 - Necesidad de mejora de travesías y/o necesidad de nueva variante.

Fuente: Elaboración propia

8.8.3 Niveles de servicio

Un gran porcentaje de los tramos estudiados de la Red de Carreteras de La Rioja presenta buenos niveles de servicio, con concretamente un 95% tiene nivel de servicio A y un 4% tiene un nivel de servicio B. Los únicos tramos con niveles de servicio que podrían suponer un problema son los siguientes:

CARRETERA	TRAMO	TIPO CARRETERA	INTENSIDAD TOTAL 24H	IH-100	NIVEL SERVICIO
LR-115	LR-115_13	Convencional	10.078	712	C
LR-115	LR-115_14	Convencional	11.241	794	C
LR-134	LR-134_03	Convencional	9.936	702	C
LR-134	LR-134_04	Convencional	18.607	1.314	D
LR-134	LR-134_05	Convencional	15.728	1.111	C
LR-250	LR-250_02	Convencional	19.503	1.378	D
LR-443	LR-443_01	Convencional	9.862	697	C

Tabla 26 - Tramos de la red de carreteras de La Rioja con nivel de servicio C y D.

Fuente: Elaboración propia

8.8.4 Accesibilidad y territorio

Como resultado de los análisis realizados, se presentan las necesidades de actuación detectadas para mejorar los problemas de accesibilidad, conectividad, estructuración y mallado de la red. Se describen las posibles actuaciones que se podrían hacer para solucionar estos problemas, que pueden ser de mejora en las carreteras actuales o nuevas carreteras.

8.8.4.1 Mejora de las carreteras existentes

La Comunidad Autónoma de La Rioja cuenta con dos partes muy diferenciadas. Por una parte, las zonas del Norte, además de ser las más pobladas cuenta con amplios valles aptos para la agricultura y el transporte debido a la orografía de la zona. Por otro lado, se encuentra la zona de sierra al Sur, que cuentan con un relieve montañoso y están formados por diversos municipios poco poblados, donde la actividad principal es el aprovechamiento forestal y la ganadería.

Poniendo el foco de atención en la **accesibilidad** de cada núcleo con respecto a su **centro de salud** más cercano y con respecto al **hospital** que tenga más próximo y establecemos los umbrales máximos de 30 y 60 minutos respectivamente, se observan 19 relaciones con deficiencias de accesibilidad concentradas en 12 los núcleos urbanos (de los 199 considerados en total). El listado de núcleos de población con deficiencias de accesibilidad con respecto a su hospital (10 núcleos de población) y centro de salud más próximo (9 núcleos) se muestra a continuación, indicando el porcentaje de tiempo en exceso con respecto a los límites establecidos:

Núcleo urbano	Hospital más cercano	Centro de salud más cercano	Población	Tiempo (min)	Tiempo en exceso*
Canales de la Sierra	Hospital San Pedro	-	86	89	48,3%
Canales de la Sierra	-	Centro de Salud de Nájera	86	70	133,3%
Viniegra de Abajo	Hospital San Pedro	-	75	70	16,7%
Viniegra de Abajo	-	Centro de Salud de Nájera	75	50	66,7%
Mansilla	Hospital San Pedro	-	48	76	26,7%
Mansilla	-	Centro de Salud de Nájera	48	57	90%
Ventrosa	Hospital San Pedro	-	48	71	18,3%
Ventrosa	-	Centro de Salud de Nájera	48	52	73,3%
Villavelayo	Hospital San Pedro	-	45	84	40%
Villavelayo	-	Centro de Salud de Nájera	45	65	116,7%
Brieva de Cameros	Hospital San Pedro	-	38	66	10%
Brieva de Cameros	-	Centro de Salud de Nájera	38	47	56,7%
Viniegra de Arriba	Hospital San Pedro	-	36	79	31,7%
Viniegra de Arriba	-	Centro de Salud de Nájera	36	65	116,7%
Navajún	Hospital Fundación de Calahorra	-	68	68	13,3%
Valdemadera	Hospital Fundación de Calahorra	-	64	64	6,7%

Núcleo urbano	Hospital más cercano	Centro de salud más cercano	Población	Tiempo (min)	Tiempo en exceso*
Torre en Cameros	Hospital San Pedro	-	62	62	3,3%
Zarzosa	-	Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo	15	32	6,7%
San Andrés	-	Centro de Salud de Torrecilla en Cameros	31	31	3,3%

NOTA:

* Porcentaje calculado a partir de los tiempos de recorrido obtenidos en el modelo con respecto a los límites máximos de los umbrales definidos: hospitales (60 min) y centros de salud (30 min)

Tabla 27 - Exceso de tiempo de los recorridos con deficiencias de accesibilidad

Fuente: Elaboración propia

Tras presentar las 19 relaciones de movilidad que no satisfacen el criterio de umbrales máximos de tiempo mencionados en apartados anteriores, se ha estudiado qué tramos de la Red de Carreteras autonómica dan servicio a estas relaciones de movilidad, un total de 104. Una actuación sobre estos tramos de la Red de Carreteras autonómica mejoraría los tiempos de recorrido en estas relaciones de movilidad consideradas como deficientes en términos de accesibilidad.

A partir de ellos se ha calculado la longitud total de aquellos trayectos desde los núcleos urbanos con deficiencias hacia su centro de salud asignado u hospital más cercano, categorizado según el número de población que se vería beneficiada con la mejora de los mismos, como se puede ver en la siguiente imagen:

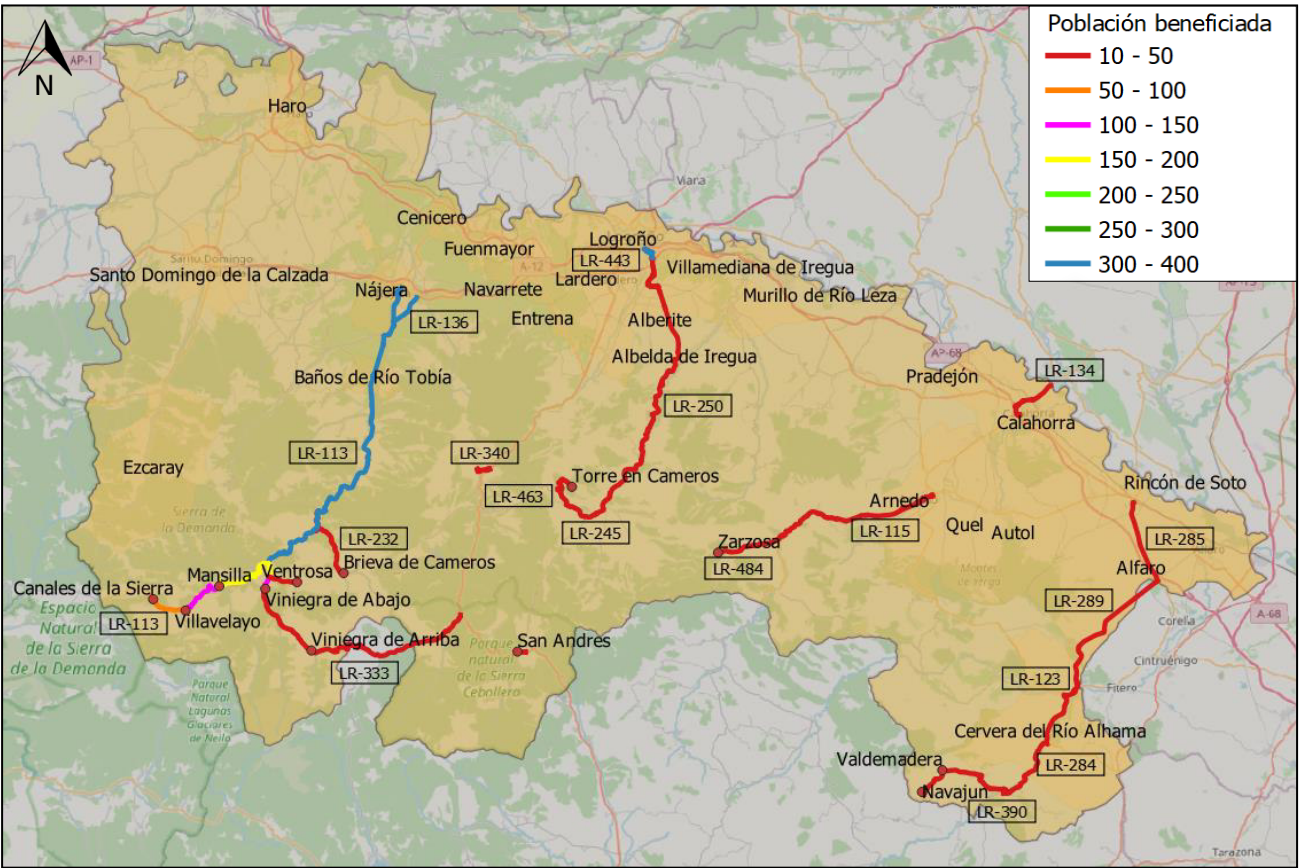


Ilustración 25 - Población beneficiada con mejoras en los tramos que afectan a núcleos con deficiencias de accesibilidad a centros sanitarios (CS y hospital más cercano).

Fuente: Elaboración propia

Tras el análisis de los resultados, se observa cómo los núcleos con peor accesibilidad son además los menos poblados y situados al sur de La Rioja. La viabilidad socioeconómica de la construcción de nuevas carreteras o variantes en esta zona es baja, debido a los condicionantes orográficos, geológicos y ambientales que hacen inviable la ejecución de obras de remodelación muy ambiciosas, máxime teniendo en cuenta el escaso flujo vehicular. Es por ello que se propone la mejora y el acondicionamiento de todos aquellos tramos de carreteras que no alcanzan unas determinadas características mínimas tolerables, al tratarse de actuaciones más asumibles desde un punto de vista presupuestario y que permitirían alcanzar una mayor velocidad de circulación en estas vías mejoradas, a la vez que se mejoran las condiciones de seguridad.

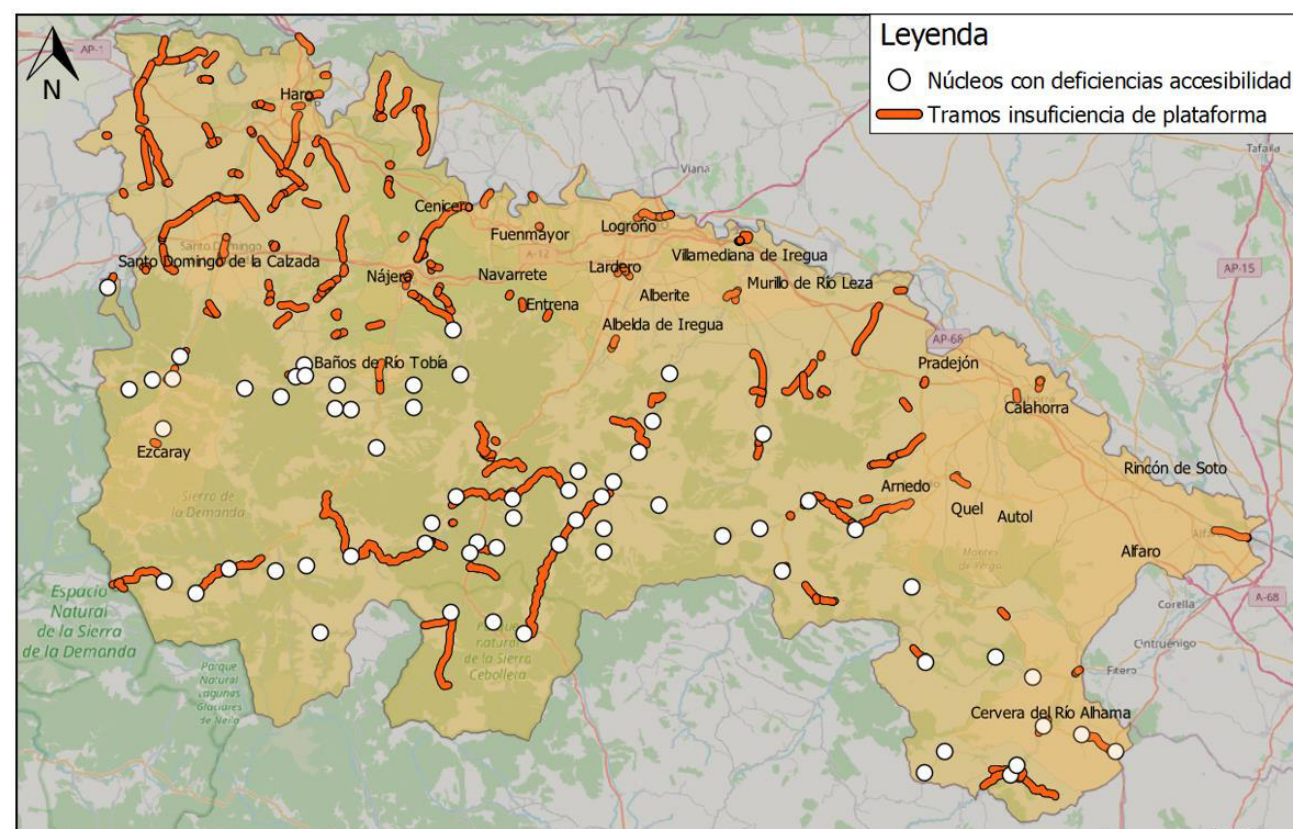


Ilustración 26 - Tramos con insuficiencia de plataforma y núcleos con deficiencias de accesibilidad.

Fuente: Elaboración propia

A pesar de que en la ilustración anterior se observen tramos de carretera en la zona noroeste de la comunidad, no existen núcleos urbanos que presenten problemas de accesibilidad. Esto se debe a que las carreteras con más capacidad y con mejores prestaciones se encuentran en la zona Norte de La Rioja (AP-68, A-12, N-232).

Además, debe destacarse que, en el caso de los municipios de Santa Coloma con Bezares, se da la situación excepcional de ser los dos únicos municipios diferentes unidos actualmente por un camino vecinal sin conexión de la Red Autonómica.

Por tanto, se ha propuesto la incorporación del camino existente como mejora de la Red:

- LR-429. Prolongación desde Bezares a Santa Coloma

8.8.4.2 Nuevas carreteras y desdoblamientos

Se han analizado también las propuestas de nuevas carreteras (NC) y desdoblamientos (DU) propuestos en el Plan Regional de Carreteras de La Rioja vigente, solicitadas por ayuntamientos y organismos en las consultas previas o propuestas por el propio estudio de accesibilidad.

En el anejo “Análisis territorial de la red y de accesibilidad” se ha analizado cada una de ellas con detalle, explicando porque muchas de ellas finalmente no serán consideradas para la priorización de actuaciones de la Red Objetivo.

Finalmente, las nuevas carreteras o desdoblamientos que sí se tendrán en cuenta serán los siguientes:

- NC_LR-340. Tramo entre Castroviejo y Torrecilla en Cameros
- NC_LR-438 de la LR-232 Brieva de Cameros a Ventrosa
- NC_LR-465 Tramo entre Hornillos de Cameros y LR-261
- DU_LR-123. Desdoblamiento del tramo LR-115 - LR-134
- DU_LR-134 Desdoblamiento del tramo LR-123 a Calahorra (AP-68)
- DU_LR-111. Desdoblamiento del tramo entre Haro y Santo Domingo de la Calzada
- DU_LR-250. Desdoblamiento del tramo entre Logroño y Villamediana de Iregua

8.8.5 Seguridad vial

En el año 2019 se llevó a cabo un estudio de los tramos de concentración de accidentes (TCA), definidos como aquellos con longitud aproximada de 1 km (puede aumentar en función de los accidentes que se registran en sus cercanías) en los que se han registrado un número mayor de accidentes con víctimas en los tres últimos años, teniendo en cuenta para ello el número de accidentes con víctimas y el índice de peligrosidad.

En efecto, se localizaron un total de nueve TCA's en 2019, cinco de ellos ya identificados en campañas anteriores (dos en el año 2018), para los que se propusieron diferentes actuaciones de mejora. Las actuaciones que requieren mayor inversión consisten en la construcción de caminos o vías de servicio que limiten y ordenen el acceso a las carreteras. Entre ellas cabe destacar las siguientes:

- LR-136. PK 0.4 a 2.7. Tricio
- LR-134. PK 13.9 a 15.9 Calahorra
- LR-250. PK 2.0 a 3.9 Villamediana de Iregua

Además, se han identificado tramos de travesías en los que se proponen diversas actuaciones de mejora para separar y encauzar los tráficos rodado y peatonal, aunque la solución definitiva se alcanzaría, si se construyera una variante de población:

- LR-282. PK 0.0 a 1.0 Autol
- LR-115. PK 29.2 a 30.2 Quel
- LR-280. PK 2.0 a 3.6 Pradejón

Por último, la zona industrial de Logroño, requiere la remodelación de un tramo urbano de la carretera LR-131, polígono industrial Cantabria, eliminando los giros a la izquierda y construyendo una nueva glorieta que facilite los cambios de sentido entre los puntos kilométricos 2+400 y 3+400.

9 CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN Y DISEÑO DE LA RED OBJETIVO

9.1 CONSIDERACIONES GENERALES

En este capítulo se definen las características geométricas y tipo de firme que deben tener las carreteras en función de su categoría, tráfico y tipo de terreno (orografía) por el que discurren. Estas características se basan en la normativa de diseño existente y se ajustan a la realidad y necesidades de la Red de Carreteras estudiada y de la movilidad de La Rioja.

Teniendo en cuenta la Norma 3.1-IC. Trazado de la Instrucción de Carreteras, normativa técnica publicada por el Ministerio de Fomento, el Plan Regional adopta, para las actuaciones de modernización de la Red, unas condiciones de planificación determinadas en base a las siguientes consideraciones:

1. A efectos de planeamiento se consideran los tres tipos de redes: regional básica, comarcal y local.
2. Con carácter general, se reducen los parámetros en lo que se refiere a sección tipo para terrenos ondulados, accidentados y muy accidentados. Esta reducción se realiza en aplicación de la Norma 3.1-IC., teniendo en cuenta las especiales condiciones orográficas y medioambientales de amplias zonas de la Comunidad Autónoma.
3. La velocidad de proyecto se determina en función del tipo de red y características del terreno, de manera que:
 - En autovías o carreteras de doble calzada la velocidad de proyecto será mayor de 80 km/h y hasta 120 km/h.
 - En la red básica será como mínimo de 60 km/h y máximo 90 km/h, pudiéndose adoptar, con carácter excepcional, en terrenos muy accidentados una velocidad de 50 km/h.
 - En la red comarcal, la velocidad de proyecto se fija entre 40 km/h y 80 km/h, según el tipo de terreno y la IMD.
 - En la red local, la velocidad de proyecto se fija entre 40 km/h y 60 km/h, según el tipo de terreno.
4. El ancho de calzada se establece en función de la velocidad del proyecto y de la categoría del tráfico:
 - Para autovías, carreteras de doble calzada y carreteras convencionales con velocidades de proyecto superiores a 60 km/h e IMD >1.000 vehículos, la calzada será de 7,00 metros.
 - Para velocidades de proyecto inferiores a 60 km/h y una IMD <1.000 vehículos, la calzada será de 6,00 m.
 - Para carreteras de la red local y velocidades de proyecto inferiores a 40 km/h la calzada será de 5,00 m.
5. El ancho de los arcenes variará entre:
 - En autovías el arcén derecho será de 2,50 m y el izquierdo de 1,0 m o 1,5 m. En carreteras de doble calzada se procurará alcanzar estos parámetros.
 - Máximo de 1,50 m. en carreteras de la red básica, IMD >1.000 vehículos y terreno llano.
 - Es de mínimo 0,5 m en la red básica.
 - Secciones sin arcén en carreteras de la red local e IMD inferior a 250 vehículos.
 - En todos los casos, salvo justificación expresa de que supondría un excesivo coste, se dispondrán bermas.
6. En los tramos urbanos, en particular travesías, la sección transversal se adaptará a los condicionantes urbanos.
7. El radio mínimo se fijará en función del tipo de vía y del tipo de terreno. En autovías y carreteras de doble calzada con velocidad específica de 120 km/h el radio mínimo será de 700 m, pudiéndose reducir el mismo para velocidades específicas menores en aplicación de la Norma 3.1-I.C. En la Red Básica oscila, entre los 350 m en terreno llano con IMD superior a 1.000 y los 85 m en terreno muy accidentado con IMD inferior a 1.000. Para la Red Comarcal estos valores son 265 m para terreno llano y cualquier IMD y 50 m para terreno muy accidentado con IMD menor de 500. De la misma manera para la Red Local estos valores van de 130 en terreno llano a 40 m para terreno muy accidentado, en ambos casos para cualquier nivel de tráfico.
8. La pendiente máxima podrá oscilar entre el 4% y el 10% en función del tipo de carretera, tipo de terreno e IMD. En el caso de autovías y carreteras de doble calzada, el valor máximo de la pendiente será del 6%.
9. Las características de los firmes se han establecido de acuerdo a lo especificado en la Instrucción de Carreteras, Norma 6.1-IC de Sección de firmes.
10. En los puentes y pasos superiores se mantendrá el ancho de la plataforma disponiéndose aceras en el caso de que la estructura esté situada en una zona de importante tráfico peatonal o sean necesarias para operaciones de mantenimiento.

11. En los puentes de longitud superior a 100 metros el ancho mínimo de los arcenes será de 1,00 metro, cuando la sección normal sea 7/10 m y de 0,50 m para el resto de las secciones.
12. En cualquier caso, se deberá prever un ancho adicional que permita la correcta implantación de los sistemas de contención de vehículos.
13. El tipo de pavimento será, con carácter general, de mezcla bituminosa, preferiblemente en caliente siempre que técnicamente sea aceptable. En las carreteras pertenecientes a las redes comarcal y local, con una IMD<250 vehículos, podrá adoptarse un pavimento con tratamientos superficiales.

9.2 ÁMBITO DE APLICACIÓN

Las condiciones de planificación, en lo que respecta a las características geométricas, que se establecen en la propuesta para el Plan Regional de Carreteras de La Rioja se aplicarán a las actuaciones que en el mismo se incluyen dentro de los programas de modernización de la red.

Excepcionalmente podrán disminuirse las características fijadas por motivos justificados, entre otros el lograr una homogeneidad con otros tramos de una misma carretera que, aunque no cumplan las condiciones de planificación y a efectos del Plan se consideran ya modernizados. También podrán disminuirse estas características por motivos medioambientales.

9.3 RESUMEN DE LAS CONDICIONES DE PLANIFICACIÓN

9.3.1 Criterios de diseño

En base a la clasificación jerárquica de las diferentes carreteras que componen la Red de La Rioja, se propone una serie de características geométricas tipo que deberán cumplirse para toda la Red y que apoyan a la consecución de los objetivos del Plan. A continuación, se detallan las características más importantes que se han considerado:

Terreno

Se ha dividido en los cuatro grupos comúnmente aceptados: terreno llano, ondulado, accidentado y muy accidentado.

Trazado geométrico

Para establecer la geometría en planta y alzado y fijar los parámetros que caracterizan el trazado (radios mínimos, pendientes máximas, peraltes, etc.) se toma como base la Velocidad de Proyecto, que deberá mantenerse a lo largo de los tramos completos, evitando en lo posible

frecuentes cambios de velocidad para obtener unos trayectos homogéneos que sean cómodos y seguros para los usuarios.

Sección transversal

La definición de la sección transversal de las carreteras de la Red es función de la jerarquía y del tipo del terreno.

A continuación, se adjuntan el cuadro y los esquemas que especifican las características adoptadas.

JERARQUÍA CLAVE		TRÁFICO		SECCIÓN TIPO FUNCIÓN DEL TIPO DE TERRENO			
		IMD	CAT. PESADO	LLANO (L)	ONDULAD (S)	ACCIDENTAD(A)	MUY ACCID. (M)
CLASIFICACIÓN	REGIONAL BÁSICA	>5000	T-1	2x7/10,5	2x7/10,5	-	-
		>2000	T-2	7/10	7/10	7/9	7/8
		>1000	T-31	7/10	7/9	7/8	6/8
		<1000	T-32	7/9	7/8	6/7	6/7
	COMARCAL	>5000	T-2	2x7/10,5	-	-	-
		>1000	T-31	7/9	7/9	7/8	6/7
		>500	T-32	7/8	7/8	6/7	6/7
		<500	T-41	6/7	6/7	6/7	6/7
	LOCAL	>250	T-41	6/7	6/7	6/6	6/6
		<250	T-42	6/6	6/6	5/5	5/5

Tabla 28 - Secciones tipo. Características mínimas deseables.

JERARQUÍA CLAVE		TRÁFICO		SECCIÓN DE FIRME	SECCIÓN TIPO EN FUNCIÓN DEL TIPO DE TERRENO			
		IMD	CAT. PESADO		LLANO (L)	ONDULAD(S)	ACCIDENTAD(A)	MUY ACCID. (M)
CLASIFICACIÓN	REGIONAL BÁSICA	>2000	T-2	231	7/9	7/9	7/8	7/8
		>1000	T-31	3111	7/9	7/9	7/9	6/7
		<1000	T-32	3211	6/8	6/8	6/7	6/6
	COMARCAL	>1000	T-31	3111	6/8	6/8	6/7	6/6
		>500	T-32	3211	6/7	6/7	6/6	6/6
		<500	T-41	4111	6/7	6/6	6/6	6/6
	LOCAL	>250	T-41	4111	6/7	6/6	6/6	6/6
		<250	T-42	4211	6/6	6/6	5/5	5/5

Tabla 29 - Secciones tipo. Características mínimas tolerables.

Velocidad específica

Se ha establecido entre 120 y 80 km/h para las autovías y carreteras de doble calzada y entre 90 y 50 km/h para la Red Regional Básica. Para la Red Comarcal se establece entre 80 y 40 km/h y entre 60 y 40 km/h para la Red Local. No se han utilizado velocidades inferiores porque a menos de 40 km/h el concepto de velocidad específica pierde su sentido.

JERARQUÍA CLAVE		TRÁFICO	SECCIÓN TIPO FUNCIÓN DEL TIPO DE TERRENO			
		IMD	LLANO (L)	ONDULADO (S)	ACCIDENTADO (A)	MUY ACCID. (M)
CLASIFICACIÓN	BÁSICA	>5000	120	120	-	-
		>2000	90	80	70	60
		>1000	90	80	60	50
		<1000	80	70	50	50
	COMARCAL	>5000	120	100	-	-
		>1000	80	70	50	50
		>500	80	60	50	50
		<500	80	60	40	40
	LOCAL	>250	60	60	60	40
		<250	60	50	40	40

Tabla 30 - Velocidades específicas por tipo de vía (km/h)

Radio mínimo

Como consecuencia de la velocidad específica resultan los siguientes valores para el radio mínimo para cada tipo de red.

En autovías y carreteras de doble calzada con velocidad específica de 120 km/h el radio mínimo será de 700 m, pudiéndose reducir el mismo para velocidades específicas menores en aplicación de la Norma 3.1-I.C.

En la Red Básica oscila, entre los 350 m en terreno llano con IMD superior a 1.000 y los 85 m en terreno muy accidentado con IMD inferior a 1.000. Para la Red Comarcal estos valores son 265 m para terreno llano y cualquier IMD y 50 m para terreno muy accidentado con IMD menor de 500. De la misma manera para la Red Local estos valores van de 130 en terreno llano a 40 m para terreno muy accidentado, en ambos casos para cualquier nivel de tráfico.

Pendiente máxima

Los valores oscilan entre el 4% y el 10% en función del tipo de carretera, tipo de terreno e IMD según se puede observar en el cuadro adjunto. Estos valores que hasta hace pocos años se podían considerar excesivos, no lo son en la actualidad ya que el aumento de potencia de los motores, tanto en vehículos ligeros como pesados, ha sido muy grande.

En el caso de autovías y carreteras de doble calzada, el valor máximo de la inclinación será el 6%.

Calzada mínima

La anchura de la calzada mínima es de 7 m salvo para terrenos muy accidentados en la Red Regional Básica y Comarcal y de 6 m para IMD>500 vehículos en la Comarcal. Esta anchura mínima se reduce a 5 m en la Red Local en terreno accidentado y muy accidentado.

Arcén mínimo

Es de 0.50 m en la Red Básica, pudiendo no existir en el resto de las categorías, dependiendo de las características del terreno y la intensidad de tráfico.

En las autovías el arcén derecho será de 2,50 m y el izquierdo de 1,00 m o 1,50 m según determine el estudio de visibilidad.

Firmes

La sección de firme está acorde con lo especificado para el resto de las características en la Instrucción de Carreteras Norma 6.1-IC, Firmes.

Limitación de carga

No existe limitación de carga en ningún tipo de red e independientemente del tipo de terreno o el nivel de tráfico.

CARACTERÍSTICAS	Ud	CLASIFICACIÓN DE LA RED												
		REGIONAL BÁSICA												
IMD	vh/día	IMD>5000	5000>IMD>2000				2000>IMD>1000				IMD<1000			
TERRENO	-	LL/S	LL	S	A	M	LL	S	A	M	LL	S	A	M
VELOCIDAD ESPECÍFICA	km/h	>80	90	80	70	60	90	80	60	50	80	70	50	50
RADIO MÍNIMO EN PLANTA	m	700	350	265	190	130	350	265	150	90	265	190	85	85
PENDIENTE MÁXIMA	%	6	3	4	6	6	3	4	6	7	4	5	7	9
CALZADA MÍNIMA	m	7	7	7	7	7	7	7	7	6	7	7	6	6
ARCENES MÍNIMOS	m	2,50 y 1,00	1,5	1,5	1	0,5	1,5	1	0,5	1	1	0,5	1	1
PLATAF. ESTRUCTURAS	m	10,5	10	10	9	8	10	9	8	8	9	8	7	7
SECCIÓN DE FIRME	nº	131	231				3111				3211			
LIMITACIÓN CARGA	t	NO	NO				NO				NO			

Tabla 31 - Características mínimas para carreteras de la Red Básica

CARACTERÍSTICAS	Ud	CLASIFICACIÓN DE LA RED												
		COMARCAL												
IMD	vh/día	IMD>5000	5000>IMD>1000				1000>IMD>500				IMD<500			
TERRENO	-	LL/S	LL	S	A	M	LL	S	A	M	LL	S	A	M
VELOCIDAD ESPECÍFICA	km/h	>80	80	70	60	50	80	60	50	50	80	60	40	40
RADIO MÍNIMO EN PLANTA	m	700	265	190	90	60	265	130	85	60	265	130	60	50
PENDIENTE MÁXIMA	%	6	4	5	6	7	4	6	8	8	5	6	8	10
CALZADA MÍNIMA	m	7	7	7	7	6	7	7	6	6	6	6	6	6
ARCENES MÍNIMOS	m	2,50 y 1,00	1	1	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	1	0,5	0,5	0	0
PLATAF. ESTRUCTURAS	m	10,5	9	9	8	7	8	8	7	7	7	7	7	7
SECCIÓN DE FIRME	nº	131	3111				3211				4111			
LIMITACIÓN CARGA	t	NO	NO				NO				NO			

Tabla 32 - Características mínimas para carreteras de la Red Comarcal

CARACTERÍSTICAS	Ud	CLASIFICACIÓN DE LA RED							
		LOCAL							
IMD	vh/día	IMD>250				IMD<250			
TERRENO	-	LL	S	A	M	LL	S	A	M
VELOCIDAD ESPECÍFICA	km/h	60	60	40	40	60	50	40	40
RADIO MÍNIMO EN PLANTA	m	130	130	50	50	130	85	40	40
PENDIENTE MÁXIMA	%	5	7	8	10	6	8	10	10
CALZADA MÍNIMA	m	6	6	5	5	6	6	5	5
ARCENES MÍNIMOS	m	0,5	0,5	0,5	0	0	0	0	0
PLATAF. ESTRUCTURAS	m	7	7	7	7	7	7	7	7
SECCIÓN DE FIRME	nº	4111				4211			
LIMITACIÓN CARGA	t	16t				16t			

Tabla 33 - Características mínimas para carreras de la Red Local

9.3.2 Criterios de servicio y ambientales

Todas las categorías de la Red deben proporcionar al usuario el más alto grado de seguridad y confort dentro de las características geométricas recomendadas, e integrarse en un entorno ambiental sin perturbarlo. Para ello se aconsejan una serie de normas y criterios, siempre recomendables en el proyecto y construcción de cualquier tramo de carretera, que se pueden agrupar atendiendo a los siguientes aspectos:

9.3.2.1 Seguridad

Señalización y protección

Como norma de seguridad se estudiará el acondicionamiento y reposición de la señalización existente, disponiendo la colocación de barreras de seguridad y balizamiento en cuantos puntos se considere necesarios.

El diseño de los elementos de señalización, balizamiento, drenaje y otras obras complementarias se realizará teniendo en cuenta sus posibles efectos sobre los usuarios de la carretera en caso de accidente, con especial atención a la existencia de elementos que pudieran producir lesiones graves a ciclistas y motoristas. No obstante, deberá adaptarse a la normativa en materia de seguridad vial que se encuentre vigente en cada momento.

Control y señalización de accesos

Las incorporaciones de las carreteras se dotarán con las reglamentarias vías de aceleración y deceleración, conforme a la Norma 3.1 IC (Trazado) de la Instrucción de Carreteras, que permitan la incorporación o salida de la misma con la mínima perturbación del tráfico. Como parte de las obras de acondicionamiento, se procederá a la reordenación de los accesos, eliminando los innecesarios.

Supresión de pasos a nivel

Ninguna carretera de nueva construcción cruzará a nivel el ferrocarril, y se suprimirán los antiguos pasos fuera de uso.

Estudio de Tramos de Concentración de Accidentes (TCA)

Cuando quepa la posibilidad de que la carretera haya sido el motivo de que en algún punto de la misma se hayan sucedido dos o más accidentes con víctimas, se estudiará modificar las características de la misma para mejorar el índice de seguridad de los tramos peligrosos.

Tramos deslizantes

Se tratará o renovará el pavimento con bajo coeficiente de rozamiento.

Iluminación

Se iluminarán las travesías y los tramos de carretera que acceden a núcleos de población donde la Dirección General de Infraestructuras considere necesario, así como los de alto índice de peligrosidad nocturna, para ello se promoverán acuerdos para la conservación, mantenimiento y explotación de dichas obras con los Ayuntamientos afectados.

Zonas de descanso

Se promoverá la implantación de áreas de recreo, parada y reposo en espacios utilizables y adecuados en todos los itinerarios de la red básica, con una cadencia que dependerá del nivel de servicio de cada carretera.

9.3.2.2 Niveles de servicio

Velocidad media de la circulación

Todos los tramos e itinerarios de la red de carreteras deben adecuarse para la velocidad media de circulación, considerando un vehículo ligero medio del parque nacional. Esta velocidad mejorará

tanto más el nivel de servicio cuantas menos oscilaciones sufra a lo largo del itinerario, permitiendo lo más posible el mantenimiento de una conducción homogénea y sin sobresaltos.

Variantes de población

El proyecto de estas variantes se ejecutará teniendo en cuenta el planeamiento urbano de cada núcleo, con un trazado lo suficientemente alejado del mismo como para lograr su permanencia en el medio rural a muy largo plazo, limitando totalmente los accesos a las mismas, manteniendo un aceptable nivel de servicio y evitando en lo posible su conversión, de nuevo, en travesía. En función de su conflictividad y de la categoría de la red a que pertenezcan, se la asignará, para su ejecución, una mayor o menor prioridad de ejecución de forma que, en el período de vigencia del Plan se hayan suprimido las travesías más conflictivas de la Red.

Intersecciones

Todas las intersecciones de la Red de Carreteras se proyectarán con las características funcionales y geométricas aconsejadas en la Norma 3.1 IC (Trazado) de la Instrucción de Carreteras. En la Red Regional Básica, las intersecciones serán en “T” o “Y” canalizadas, y las actualmente en servicio, que no cumplen estas condiciones, se procurará su remodelación hasta adaptarlas a los tipos mencionados.

En proyectos de autovías, carreteras de doble calzada o carreteras convencionales con IMD superiores a 5.000 vehículos se estudiará la sustitución de las intersecciones por enlaces a distinto nivel, o por glorietas a nivel (cuando éstas mejoren las condiciones actuales de seguridad en la vía, conforme a los estudios técnicos elaborados por la Dirección General de Infraestructuras).

En zonas urbanas se permitirá la construcción de glorietas para la ordenación del tráfico por motivos de accidentalidad.

En los casos en que sea necesario por motivos de seguridad vial, las intersecciones en cruz y, excepcionalmente, las intersecciones en T se sustituirán por glorietas, proyectándose con las características funcionales y geométricas aconsejadas en las “Recomendaciones sobre glorietas” del Ministerio de Fomento.

9.3.2.3 Vías singulares

Carriles para vehículos lentos

Se preverán vías lentas en los tramos de la Red Regional Básica que, con una longitud mayor de 500 m, tengan rampas con pendiente superior al 6% e IMD mayor de 3.000 vehículos. Estos carriles tendrán una anchura de 3,50m, con arcén de 1,00 m.

Vías de servicio

Cuando exista la posibilidad de circulación de un número importante de vehículos agrícolas, aunque sea de forma estacional, se estudiará la factibilidad de construir carriles o vías especiales independientes de la calzada, de 3,00 m de anchura mínima.

Tercer carril

En ningún caso se dispondrá de tercer carril central como vía de adelantamiento común a ambas direcciones.

Carril ciclista

Se podrá disponer de varias maneras:

- *Carril bici bidireccional separado con cuneta:* En una calzada de doble sentido y con dos carriles de circulación. En uno de los márgenes de la calzada se encuentra el carril bici, separado del resto de tráfico rodado por una cuneta, pero sin presencia de elementos de contención. Ancho del carril bici de al menos 3 metros.
- *Carril bici bidireccional segregado* en calzada de doble sentido y dos carriles de circulación. En la misma plataforma se encuentra el carril bici segregado del resto de tráfico rodado y protegido mediante elementos de contención (bordillo elevado o bionda). Ancho del carril bici de al menos 3 metros.

9.3.2.4 Medio ambiente

Integración paisajística

El acondicionamiento de carreteras que discurran por alguno de los espacios naturales protegidos pertenecientes a la Red Natura 2000 declarados en La Rioja, deberá proyectarse realizando una evaluación de las repercusiones medioambientales de la actuación e incluyendo en el proyecto el diseño de las medidas correctoras o compensatorias.

Con carácter general se utilizará en la mayor medida posible las infraestructuras preexistentes, adaptando los parámetros de diseño al entorno y a los valores ambientales de la zona de actuación.

Tanto las carreteras de nueva construcción como las variantes de población se diseñarán de forma que queden integradas en el paisaje y reduzcan al mínimo la intrusión visual. Además, se promoverá realizar actuaciones puntuales en aquellas carreteras que tienen un atractivo especial en cuanto a contemplación del paisaje circundante, fundamentalmente situadas en los espacios naturales, en áreas de alta calidad paisajística o en zonas con presencia de elementos del patrimonio histórico-artístico que fomenten el uso de la carretera como atractivo turístico:

realización de miradores, pequeñas áreas de descanso o recreativas, restauración de fuentes, señalización de itinerarios, etc.

Travesías

Todas las carreteras de nueva construcción, en general, no atravesarán poblaciones salvo justificación socioeconómica; éstas, junto con las travesías existentes, se acondicionarán de forma que las perturbaciones acústicas, vibraciones y contaminación atmosférica sean mínimas.

Mercancías peligrosas

Los itinerarios por los que circulan frecuentemente mercancías peligrosas serán sometidos a un meticuloso estudio en cuanto a sus características de trazado, estado del firme y seguridad vial.

9.4 NECESIDADES ACTUALES Y FUTURAS

Para poder valorar las actuaciones, se han tenido en cuenta tanto las necesidades en el escenario actual como en el escenario futuro (Do Nothing 2030), según diferentes criterios. Se explican a continuación que aspectos se han considerado.

9.4.1 Estado y geometría

Se han identificado aquellos tramos que no cumplen con unas características mínimas considerables, ya sea según el estado del firme, de la señalización, o las características geométricas.

Para el análisis del estado del firme, se diferenciarán tramos urbanos e interurbanos. Para el análisis geométrico, se estudiará según la calzada, la plataforma y el trazado. Este aspecto se ha tenido en cuenta solo en el escenario actual, ya que no variará en un futuro.

9.4.2 Niveles de servicio

Se han considerado aquellos tramos que presentan niveles de servicio D y C, tanto en el escenario actual como en el futuro. Para valorarlo, se diferenciará en el nivel C si el tramo es urbano o interurbano.

9.4.3 Travesías y variantes

Se ha incluido el análisis pormenorizado de las travesías con peor puntuación en cuanto a conflictividad se refiere y, por lo tanto, de las travesías que peores condiciones de seguridad vial presentan en función de la categorización realizada.

La valoración de las travesías y variantes de los tramos existentes analizados se ha asignado de acuerdo con el nivel de conflictividad (NC) obtenido, tanto en el escenario actual como en el futuro

(2030). En cuanto a los umbrales establecidos para este bloque, se han distinguido tres categorías graduadas: por encima de 140, entre 140-100 y por debajo de 100.

9.4.4 Accesibilidad y territorio

En base a los resultados obtenidos en la fase de diagnóstico y las necesidades detectadas, se han considerado 19 relaciones de movilidad que no satisfacen el criterio de umbrales máximos de tiempo establecidos, es decir, que desde un núcleo no se superen los 30 minutos hasta su centro de salud asignado y los 60 minutos a su hospital de referencia. Estas 19 relaciones de movilidad se traducen en 104 tramos de carretera afectados.

Para valorarlo, tanto en el escenario actual como en el futuro, se ha considerado el tiempo perdido por el total de viajes diarios, la población afectada y el número de núcleos afectados por tiempo en exceso. Además, se diferenciará entre tramo urbano e interurbano.

Por otra parte, el tiempo perdido por el total de viajes diarios también se ha tenido en cuenta dentro de otros aspectos, como es el estado del firme, la geometría o el trazado.

9.4.5 Seguridad vial

Se establece como criterio la necesidad de actuar en los TCAs y TAPMs identificados en los informes anuales de Seguridad Vial, especialmente en los TCAs ya identificados en informes anteriores, para reducir el número de accidentes, así como conseguir reducir los índices de peligrosidad y mortalidad de éstos.

Por otro lado, se tendrán en cuenta actuaciones destinadas a resolver los problemas detectados en el Estudio de “*Auscultación, valoración y planificación de las actuaciones de conservación en la Red de carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja*” llevado a cabo en 2014 por la Dirección General de Infraestructuras

Este aspecto solo se considerará en el escenario actual.

9.5 VALORACIÓN MULTICRITERIO Y PRIORIZACIÓN DE TRAMOS CON NECESIDADES

Se ha realizado un análisis multicriterio para evaluar las actuaciones necesarias de la Red de Carreteras existente, de acuerdo a una valoración asignada por parte del Consultor:

- 0: Necesidad detectada Prescindible
- 1: Necesidad detectada Básica
- 2: Necesidad detectada Necesaria
- 3: Necesidad detectada Urgente

Los pesos para la valoración multicriterio para cada necesidad actual y futura se asignan en función de las siguientes necesidades:

- Estado

La priorización con respecto al estado del firme, se ha categorizado principalmente diferenciando dos tipos de tramos, interurbanos y urbanos. La actuación asociada a esta necesidad es el refuerzo del firme.

La valoración asignada a los tramos interurbanos se ha realizado en referencia al tiempo perdido por el total de viajes diarios efectuados (t) mientras que, para los tramos urbanos, en función del tipo de carretera a la que pertenece y la intensidad de tráfico (IT) que transcurre por el tramo.

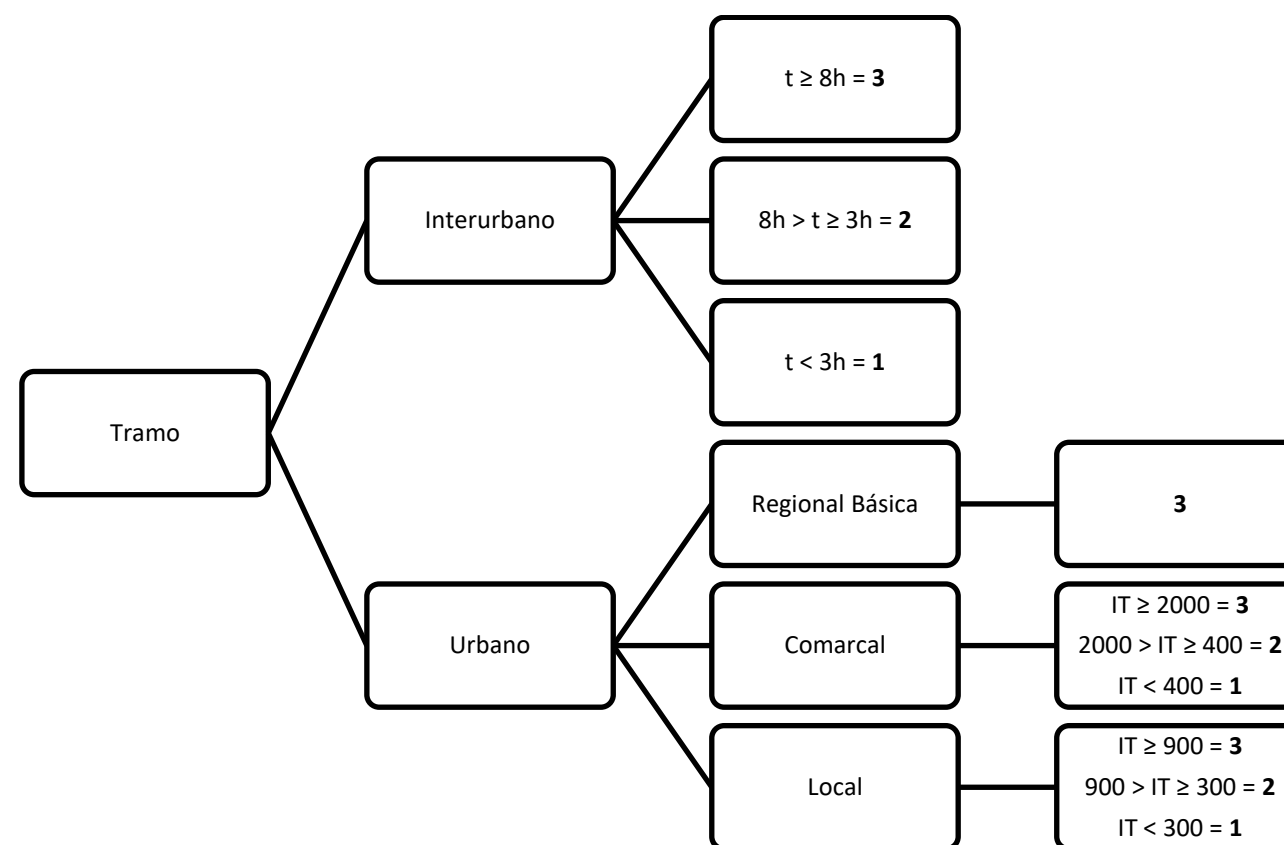


Tabla 34 - Valoración multicriterio por estado

Fuente: Elaboración propia

- Geometría

Se han considerado tres grupos a la hora de valorar los tramos de carreteras en los que por geometría no cumplen las características aceptables.

El primer grupo contiene los tramos de carretera que no cumplen las características mínimas aceptables en cuanto a calzada y plataforma se refiere, para cada tipo de

carretera, terreno y rango de IMD. La diferencia entre el ancho existente y el objetivo de las calzadas y plataformas de estos tramos es mayor de 25 y 30 centímetros respectivamente. La actuación asociada a esta necesidad es el acondicionamiento, mejora y ensanche de carretera. La valoración de este grupo se realiza a partir de los valores obtenidos de tiempo perdido por el total de viajes diarios (t) o la intensidad de tráfico (IT) dependiendo de si el tipo de carretera es interurbana o urbana.

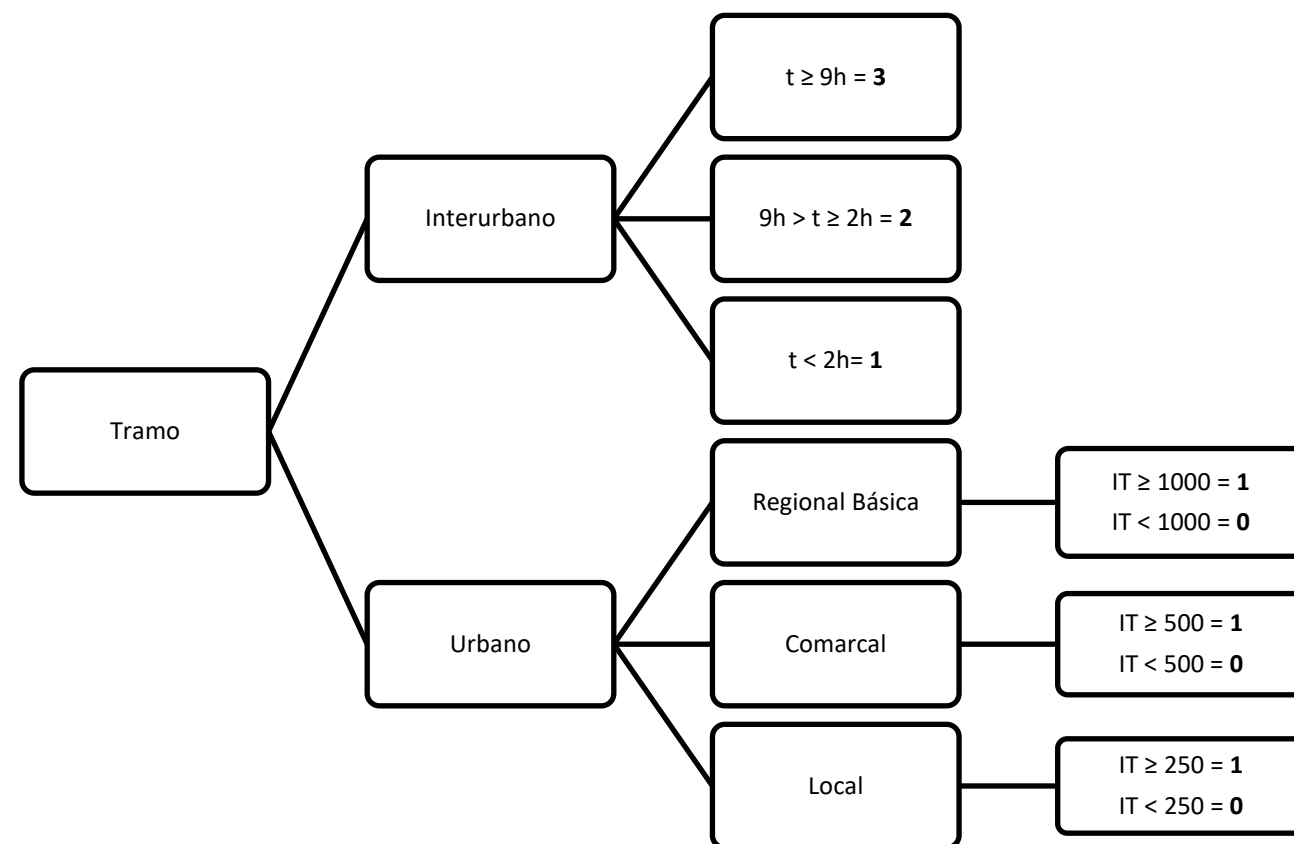


Tabla 35 - Valoración multicriterio por geometría – NO Calzada / NO Plataforma

Fuente: Elaboración propia

El segundo grupo lo conforman los tramos de carretera que no cumplen con las características mínimas aceptables en cuanto a plataforma, pero sí a calzada. La diferencia entre la plataforma existente y la objetivo para estos tramos es mayor a 30 centímetros. La actuación asociada a esta necesidad es el acondicionamiento, mejora y ensanche de carreteras. Para este grupo se valora de acuerdo al valor del tiempo perdido por el total de viajes diarios (t) independientemente del tipo de carretera.

Tiempo perdido por el total de viajes diarios (t)	Valoración
≥ 10h	1
< 10h	0

Tabla 36 - Valoración multicriterio por geometría – Sí Calzada / NO Plataforma

Fuente: Elaboración propia

El tercer y último grupo es al que pertenecen aquellos tramos de carretera que no cumplen con las características mínimas aceptables en cuanto a calzada, pero sí a plataforma. La diferencia entre la calzada existente y la objetivo para estos tramos es mayor a 25 centímetros. La actuación asociada a esta necesidad es la repavimentación (conservación de firmes). A todos estos tramos se le ha asignado un valor de 0.

- Trazado**

Se han considerado los tramos que presentan radios inferiores al mínimo aceptable en más de un 10% de su longitud. Se han valorado estos tramos en función de los valores obtenidos de tiempo perdido por el total de viajes diarios (t).

Tiempo perdido por el total de viajes diarios (t)	Valoración
≥ 2,5h	2
< 2,5h	1

Tabla 37 - Valoración multicriterio por trazado

Fuente: Elaboración propia

- Travesías y variantes**

La valoración de las travesías y variantes de los tramos existentes analizados se ha asignado de acuerdo al nivel de conflictividad (NC) obtenido.

Nivel de Conflictividad (NC)	Valoración
≥ 140	3
140 > NC ≥ 100	2
< 100	1

Tabla 38 - Valoración multicriterio por travesías y variantes

Fuente: Elaboración propia

- Niveles de Servicio

La priorización de acuerdo a los niveles de servicio de los diferentes tramos de la Red de Carreteras de La Rioja son los siguientes:

Nivel de Servicio (NS)	Valoración
Nivel D	3
Nivel C (interurbano)	2
Nivel C (urbano)	1

Tabla 39 - Valoración multicriterio por niveles de servicio

- Accesibilidad

Se han priorizado los tramos existentes en función del tiempo perdido por el total de viajes diarios (t), la población afectada y por último el número de núcleos afectados por tiempo de recorrido en exceso (NTE) a la hora de la valoración final. Los valores NTE son el porcentaje calculado a partir de los tiempos de recorrido obtenidos en el modelo macroscópico con respecto a los límites máximos de los umbrales definidos para hospitales (60 min) y centros de salud (30 min) más cercanos. Al ser algunas de las rutas con deficiencias en la accesibilidad comunes entre núcleos, se ha calculado el valor de las rutas afectadas por porcentaje de exceso de tiempo (RNTE) para optimizar la evaluación y valoración de los tramos con necesidades. Se ha calculado la valoración como el máximo valor de la comparación entre los valores de población y RNTE, en base a un valor t calculado por tramo.

	Población ≥ 350	Población ≥ 150	Población < 150	RNTE ≥ 6	RNTE ≥ 2	RNTE < 2
t ≥ 6	3	2	1	3	2	1
t < 6	2	1	1	2	1	1
t = 0	1	1	1	1	1	1

Tabla 40 - Valoración multicriterio por accesibilidad

Fuente: Elaboración propia

9.6 CRITERIOS DE ASIGNACIÓN DE ACTUACIONES EN FUNCIÓN DE LAS NECESIDADES

Las actuaciones consideradas dependiendo de las necesidades que presentan los diferentes tramos que conforman la Red Regional de Carreteras de La Rioja son las siguientes:

Necesidad	Actuación
Estado	Refuerzo de firme
Geometría	Refuerzo de firmes, ensanche y mejoras de trazado
Trazado	Ensanche y mejoras de trazado
Travesías y variantes	Variante de población, mejora de travesías.
Niveles de Servicio	Ensanche y mejoras de trazado, duplicación de calzada
Accesibilidad	Refuerzo de firmes, ensanche y mejoras de trazado, duplicación de calzadas o nueva carretera

Se explican a continuación las tipologías de actuación consideradas:

9.6.1 Actuaciones en carreteras existentes

Uno de los objetivos del Plan es dotar al conjunto de la red de carreteras de las condiciones que garantizan el confort y la seguridad en los desplazamientos, en función de las características del tráfico y del entorno, homogeneizando los tramos pertenecientes a un mismo itinerario y a una misma categoría de red. Para ello se propone la mejora de todos aquellos tramos de carretera que no alcanzan unas determinadas características mínimas tolerables (estado, geometría, trazado, niveles de servicio...) hasta alcanzar unos valores deseables que se definen más adelante. Se dividirán en diferentes tipos de actuación:

- Ensanches y mejoras de trazado: el objetivo principal de estos tipos de actuación es conseguir una sección transversal y unas características de trazado homogéneas a lo largo del itinerario considerado, para conseguir una conducción más eficiente, segura, y reducir los tiempos de recorrido.
- Mejoras en travesías: después del análisis de travesías, se propone la ordenación y acondicionamiento de aquellas travesías que presente un mayor nivel de conflictividad, mejorando el entorno urbano y la confluencia entre tráfico rodado y el peatonal.
- Refuerzos de firme (primer, segundo y tercer orden): el objetivo de esta actuación es recuperar las características superficiales del firme.

Dada la singular configuración geomorfológica y ambiental de la región, la propuesta de estándares mínimos se realiza por debajo de los parámetros establecidos en la norma 3.1.-IC (Trazado), habiéndose optado en general por la remodelación de los viales existentes frente a la creación de nuevas infraestructuras.

9.6.2 Variantes de población

Se propone la ejecución de una variante en aquellas poblaciones que, tras el análisis de travesías, presenten una travesía con niveles alto de conflictividad, es decir, represente un mayor grado de conflicto latente. Tienen como objeto absorber parte del tráfico de ellas para, entre otros aspectos, hacerlas más seguras.

9.6.3 Nuevas carreteras y desdoblamientos

Después del análisis exhaustivo sobre accesibilidad y territorio, se ha determinado la necesidad de nuevas carreteras y desdoblamientos de calzada, con el objeto de mejorar la accesibilidad a aquellas poblaciones que no cumplen los umbrales máximo establecidos. Se han tenido en cuenta, por una parte, algunas actuaciones ya consideradas en el Plan Regional de Carreteras vigente y, por otra, las diferentes observaciones recibidas en el marco del proceso de consultas previas a la emisión del documento de alcance.

En el anejo “Análisis territorial de la red y de accesibilidad” se ha analizado cada una de ellas con detalle, explicando porque muchas de ellas finalmente no serán consideradas para la priorización de actuaciones de la Red Objetivo.

Estas actuaciones tienen como objetivo la mejora de las condiciones generales de circulación del tráfico, la seguridad vial y simultáneamente la capacidad de aquellas carreteras autonómicas que sirven de comunicación entre grandes núcleos de población.

La construcción de carreteras de doble calzada no sólo supone un aumento en la capacidad de la vía y por tanto en la mejora del nivel de servicio, sino que produce efectos inmediatos sobre la seguridad vial al evitarse los choques frontales.

El desdoblamiento supone también una apuesta de futuro en la estrategia de ordenación del territorio regional, conectando entre sí y con la red de alta capacidad los municipios situados en los corredores. No obstante, el desdoblamiento o transformación en autovías de las carreteras requiere de la elaboración previa de estudios de viabilidad en los que se determine tanto su trazado idóneo como su viabilidad considerando los factores técnicos, ambientales y económicos.

9.6.4 Otras actuaciones

9.6.4.1 Actuaciones de mejora de la seguridad vial

En cuanto a seguridad vial se prevé necesario llevar a cabo las actuaciones en todos los TCAs y TAPMs identificados en los informes anuales de Seguridad Vial, especialmente en los TCAs ya identificados en informes anteriores.

Se trata de actuaciones tanto reactivas como preventivas de mejora de la seguridad vial de la Red, tales como:

- Acondicionamientos de intersecciones
- Construcción de glorietas
- Canalización de accesos
- Actuaciones en travesías
- Ensanchamientos de calzada
- Variantes de población
- Desdoblamientos
- Mejoras de trazado
- Etc.

Por otro lado, se prevén actuaciones sistémicas de mejora de la seguridad vial que incluyen la instalación de equipamientos, señalización y balizamiento en diversas intersecciones y puntos singulares, el acondicionamiento y protección de accesos, la instalación de sistemas continuos de protección de motoristas SPM, la instalación de señales y carteles indicadores de presencia de fauna silvestre, etc. y actuaciones derivadas igualmente de informes trimestrales e informes anuales de seguridad vial para la mejora de la seguridad vial.

Por último, se prevén actuaciones destinadas a resolver los problemas detectados en el Estudio de “Auscultación, valoración y planificación de las actuaciones de conservación en la Red de carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja” llevado a cabo en 2014 por la Dirección General de Infraestructuras, como son:

- Rehabilitación y refuerzos de firme
- Instalación de sistemas de contención
- Instalación de señalización horizontal, señalización vertical y balizamiento

9.6.4.2 Medidas para fomentar la movilidad sostenible

Aquí se proponen actuaciones para fomentar la movilidad ciclista, especialmente por desplazamientos obligados (trabajo, estudios, etc.). Se proponen rutas ciclistas, en especial carriles bici anexos a calzadas de carreteras autonómicas, entre aquellos municipios que actualmente no disponen de carril bici y que generan una demanda global de viajes mayor a 50 viajes diarios, en un radio de distancia entre ellos menor a 5 kilómetros.

9.6.4.3 Medidas de acción contra el ruido

Se proponen aquellas medidas definidas en los Planes de Acción contra el Ruido (PAR) de los grandes ejes viarios de La Rioja Fase III (noviembre 2021). Algunos ejemplos de estas actuaciones son:

- Limitar velocidad de circulación.
- Construcción de glorietas como elemento inductor a reducción de velocidad.

- Colocación de elementos de control y paneles de aviso de velocidad.
- Desviación de tráfico ligero por polígonos.
- Colocación de asfalto fonoreductor.
- Colocación pantalla acústica.

Las revisiones de los planes de acción en materia de contaminación acústica deben revisarse y, en su caso, modificarse, cada cinco años a partir de la fecha de su aprobación. Por tanto, durante el periodo de vigencia del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030, habrá que tener en cuenta dos de estas revisiones.

9.6.4.4 Conservación ordinaria y vialidad invernal

Se incluyen también las operaciones periódicas de mantenimiento de carreteras, como por ejemplo la reposición de señalización horizontal y vertical, desbroces, bacheos, etc., considerando además la reposición de los diversos vehículos y maquinaria utilizada para las operaciones de conservación y explotación de obras.

9.7 ACTUACIONES NECESARIAS PARA ALCANZAR LA RED OBJETIVO Y VALORACIÓN DE LAS MISMAS

Finalmente, la Red Objetivo incluye las actuaciones que se mencionan a continuación, además de ensanches y mejoras de trazado, mejora de travesías y refuerzos de firme, seguridad vial y vías ciclistas. En la página siguiente pueden verse todas ellas localizadas en un plano.

Nuevas carreteras

Carretera	Tramo
LR-261	LR-476 y LR-484 (Zarzosa). Carretera de Unión de Valles
LR-340	Castroviejo a Torrecilla
LR-438	LR-232 (Brieva) a Ventrosa
LR-465	Hornillos de Cameros y LR-261

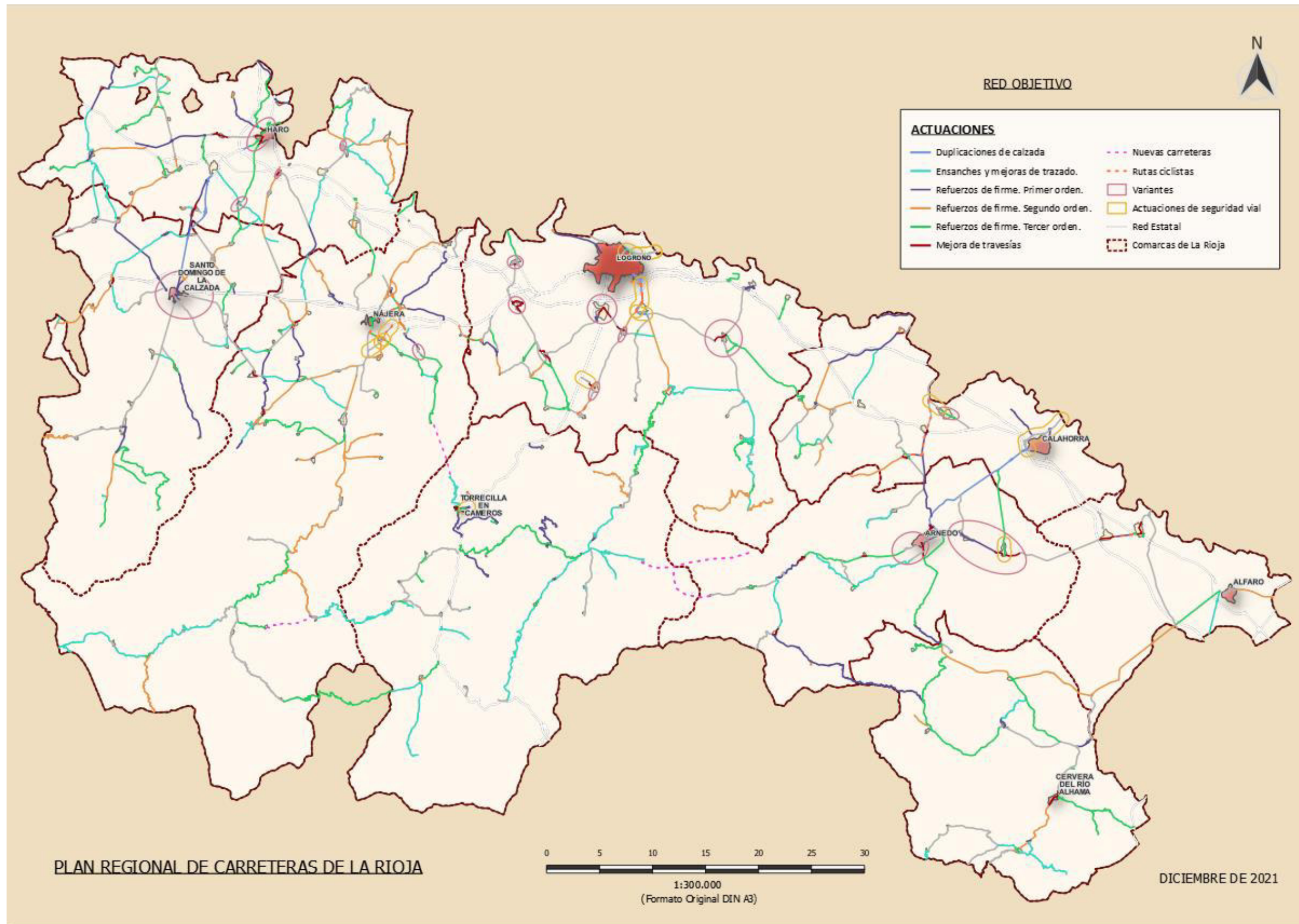
Duplicaciones de calzada

Carretera	Tramo Inventario	Tramo
LR-111	LR-111_13	SANTO DOMINGO LR308
LR-111	LR-111_14	LR308 N126
LR-111	LR-111_15	A68 HARO
LR-123	LR-123_17	LR115 LR585
LR-123	LR-123_18	LR585 LR134
LR-134	LR-134_01	LR123 LR281
LR-134	LR-134_02	LR281 LR282
LR-134	LR-134_03	LR282 AP68
LR-134	LR-134_04	AP68 CALAHORRA
LR-250	LR-250_02	LR443 LR255
LR-250	LR-250_03	LR255 LR259
LR-250	LR-250_04	LR259 LR345
LR-443	LR-443_01	LA PORTALADA LR250

Variantes

Carretera	Tramo Inventario	Tramo
LR-133	-	ESTE DE CALAHORRA
LR-111	LR-111_12	SANTO DOMINGO DE LA CALZADA
LR-111	LR-111_16	HARO
LR-115	LR-115_13	ARNEDO OESTE
LR-115	LR-115_16	QUEL
LR-115	LR-115_17	QUEL AUTOL
LR-115	LR-115_18	AUTOL
LR-137	LR-137_06	NAVARRETE
LR-137	LR-137_10	FUENMAYOR
LR-203	LR-203_04	ZARRATON
LR-207	LR-207_02	OLLAURI
LR-210	LR-210_03	SAN VICENTE DE LA SONSIERRA
LR-254	LR-254_04	LARDERO

Carretera	Tramo Inventario	Tramo
LR-255	LR-255_02	ALBERITE
LR-255	LR-255_04	ALBELDA DE IREGUA
LR-259	LR-259_1_02	MURILLO RIO DE LEZA (2ª fase)
LR-280	LR-280_02	PRADEJON
LR-340	LR-340_1_04	MANJARRES



9.8 MODIFICACIONES DE TITULARIDAD, JERARQUÍA Y ORDENACIÓN DE LA RED EXISTENTE

Para alcanzar la propuesta, además de llevar a cabo las actuaciones planteadas, en algunas ocasiones será necesario un cambio de titularidad o jerarquía en tramos que no cumplan con la funcionalidad de su categoría.

Por una parte, se propondrá la incorporación a la Red Autonómica de tramos cuya titularidad corresponde al Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana pero que presentan una utilización mayormente regional, y aquellos pertenecientes a los Ayuntamientos pero que dan continuidad a itinerarios regionales. Por otra parte, se planteará la cesión a los Ayuntamientos de aquellas carreteras de uso exclusivamente municipal. Finalmente, se propondrán cambios de jerarquía dentro de la propia Red Autonómica.

9.8.1 Cambios de titularidad

Transferencias del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Se enumeran a continuación las carreteras o tramos de carreteras, cuya titularidad corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y que tienen una utilización preferentemente regional, completan los itinerarios autonómicos o conectan las carreteras regionales a la Red de Carreteras del Estado, y que en consecuencia, podrían ser objeto de transferencia. Se ha incluido el código propuesto para su incorporación a la Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

- LR-111 Carretera N-126.
- LR-125 Antiguos tramos de la N-120 retirados del itinerario principal tras el desdoblamiento, que dan continuidad a la red de carreteras autonómica y que se encuentran pendientes de transferencia a la CAR.
- LR-126 Antiguos tramos de la N-232 retirados del itinerario principal debido a la construcción de variantes que dan continuidad a la red de carreteras autonómica y que se encuentran pendientes de transferencia a la CAR.
- LR-134 Nuevo ramal entre la N-232 (junto al centro comercial) y la glorieta del hospital.
- LR-136 Nuevo ramal entre la antigua N-120 y LR-427 (acceso a Huércanos).
- LR-208 Nuevo ramal de enlace con la N-232.
- LR-308 Variante de Grañón.
- LR-324 De la N-232 (Variante de Tirgo) a LR-307 (Cuzcurrita).

No obstante, se entiende que cada una de las carreteras objeto de transferencia deberá considerarse de manera individualizada, debiendo procederse a la formalización de los oportunos acuerdos entre las administraciones implicadas.

Incorporaciones de Ayuntamientos

Igualmente, se enumeran a continuación las carreteras o tramos de carreteras pertenecientes a las antiguas carreteras N-120 y N-232 que, habiendo sido cedidos en su momento a los ayuntamientos, dan continuidad a las carreteras autonómicas y son, por lo tanto, susceptibles de cesión a la Comunidad Autónoma de La Rioja. También se han identificado algunos viales municipales cuya incorporación ha sido propuesta por los ayuntamientos y que una vez acondicionadas sus características su utilización complementa la red de carreteras autonómica, o aquellos otros en los que se apoyará en un futuro la construcción de nuevas carreteras.

- LR-125 Antiguos tramos de la N-120 cedidos a los ayuntamientos tras el desdoblamiento, que dan continuidad a la red de carreteras autonómica y que se encuentran pendientes de acuerdo de cesión a la CAR.
- LR-126 Antiguos tramos de la N-232 cedidos a los ayuntamientos después de la construcción de variantes que dan continuidad a la red de carreteras autonómica y que se encuentran pendientes de acuerdo de cesión a la CAR.
- LR-318 Tramo desde San Vicente de la Sonsierra a LR-124.
- LR-429 Tramo de Bezares a LR-113.

Cesiones al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Se propone la cesión de la siguiente carretera desde el gobierno autonómico al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana:

- LR-132 Acceso al Aeropuerto de Logroño-Agoncillo

Cesiones a Ayuntamientos

Se propone la cesión de las carreteras de uso exclusivamente municipal, en especial aquellos cuya matrícula comienza por el número cinco a los Ayuntamientos correspondientes debido a que se trata de travesías y vías urbanas, o viales que facilitan la comunicación interna del municipio.

Propuesta de descatalogación:

- LR-131 De la N-111 a la A-13 (Logroño).
- LR-307 Tramo de la N-232 a la LR-324.
- LR-382 Pasan al Ayuntamiento. De Arnedo a Santa Eulalia Bajera.
- LR-419 Pasan al Ayuntamiento. De Alesanco a Torrecilla sobre Alesanco.
- LR-441 Tramo urbano en Logroño.
- LR-443 Tramo de la antigua LR-250 desde LO-20 a La Portalada (Logroño).
- LR-482 De Calahorra (LR-134) a Murillo de Calahorra.
- LR-495 De la N-232 a la LR-115 (Rincón de Soto).
- LR-501 De la LR-308 a Grañón.
- LR-502 De la LR-111 a la estación de Castañares de Rioja.
- LR-506 De la LR-200 en Tomantos al puente sobre el Río Tirón.
- LR-507 De la N-232 a la estación de San Asensio.

- LR-509 De la LR-514 en Uruñuela a Somalo.
- LR-514 De la LR-113 a la LR-113 (Travesía de Uruñuela).
- LR-515 De la LR-208 a la LR-208 (Travesía San Asensio).
- LR-541 De la LR-137 a la LR-137 (Travesía de Entrena)
- LR-542 De N-232 frente a la LR-137 a la LR-543 (Travesía de Fuenmayor).
- LR-543 De la N-232 a la LR-251 (Travesía de Fuenmayor).
- LR-547 De la N-111 a Torrecilla en Cameros (barrio de Barruelo).
- LR-548 De la LR-245 a Muro de Cameros.
- LR-549 De la LR-466 a Rabanera.
- LR-551 De la LR-259 a la LR-261 (nuevo tramo consecuencia de la Variante de Murillo).
- LR-552 De la LR-261 en Murillo de Río Leza a LR-259 (nuevo tramo consecuencia de la Variante de Murillo).
- LR-553 De la LR-260 a la estación de ferrocarril de Alcanadre.
- LR-583 Travesía de Arnedo (antigua LR-123) entre la LR-115 y la LR-123 (glorieta variante).
- LR-584 Travesía de Arnedo (antigua LR-115).
- LR-585 De la LR-123 a la LR-584 (travesía de Arnedo).
- LR-586 De la N-232 a la LR-495 por la travesía de Rincón de Soto.
- LR-590. De la LR-390 a Navajún.
- LR-591. De la LR-285 en Ventas del Baño a LR-289.
- LR-593. De la LR-123 a Baños de la Albotea.
- LR-594. De la LR-123 a Cabretón.
- LR-551 Nuevo tramo tras la construcción de la Variante de Murillo. De la LR-259 a la LR-261 (en Murillo de Río Leza).
- LR-552 Nuevo tramo tras la construcción de la Variante de Murillo. De la LR-261 en Murillo de Río Leza a LR-259.

No obstante, se entiende que cada una de las carreteras objeto de cesión a los ayuntamientos deberá considerarse de manera individualizada, debiendo establecerse las condiciones concretas en los correspondientes acuerdos entre las administraciones implicadas.

9.8.2 Cambios de jerarquía y reordenaciones

La denominación y jerarquización de las carreteras autonómicas debe corresponder con la existencia de itinerarios que abarcan más de una carretera o tramos diferentes de varias carreteras.

Asimismo, algunas actuaciones realizadas por el Ministerio en sus carreteras, han provocado transformaciones en las carreteras autonómicas dando continuidad a itinerarios antes inconexos.

- LR-113 Reordenación. De L.P. de Burgos a N-232 en Cenicero por Canales de la Sierra, Villavelayo, Mansilla, Tabladas, Anguiano, Bobadilla, Baños de Río Tobía, Mahave, Variante de Tricio y Variante de Uruñuela.
- LR-136 Reordenación. De LR-113 a A-12 por Nájera.
- LR-301 Reordenación. De la LR-209 a LR-209 por Galbárruli.
- LR-403 Reordenación. De la LR-301 a Castilseco.
- LR-430 Pasa a denominarse LR-324. De Arenzana de Abajo a Tricio.

10 PROGRAMAS Y VALORACIÓN DE ACTUACIONES

10.1 INTRODUCCION

Una vez definida la Red Objetivo, se realiza una valoración entre todas las actuaciones consideradas para priorizar aquellos tramos que más necesidades presenten y que menos impacto en el medioambiente tengan, siempre dentro de un límite presupuestario definido por el Gobierno de La Rioja para el horizonte temporal definido para esta Revisión del Plan. Las posibles actuaciones propuestas como resultados del estudio de la Red de Carreteras de La Rioja se dividen en los siguientes grupos:

- Duplicaciones de calzada.
- Variantes de población.
- Mejoras de travesía.
- Refuerzos de firme.
- Ensanche y mejora de trazado.

En lo relativo a la justificación de las inversiones, se han valorado en función de precios unitarios y partidas alzadas, aplicables a los distintos procesos constructivos. Estos precios se actualizan a cada año en el que se realiza la actuación.

Con respecto a la programación de inversiones, se ha realizado el cálculo y medición de los siguientes parámetros para cada actuación:

- Intensidad Media Diaria (IMD)
- Tipo de terreno
- Sección (real/óptima)
- Nivel de Servicio
- Accesibilidad
- Accidentalidad
- Velocidad

Debido al elevado coste económico que supone la ejecución de las actuaciones, se ha establecido un orden de prioridad en función de la problemática, necesidad y rentabilidad social que producirá cada actuación en particular.

10.2 PROGRAMAS DE ACTUACIÓN

La presente propuesta para el Plan Regional de Carreteras de La Rioja contempla el mantenimiento de los tres grandes Programas determinados en *la Ley 8/2000, de 28 de diciembre, del Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja*, estructurando así las

actuaciones en torno a dos conceptos como son: Infraestructura nueva y Conservación o Reposición.

10.2.1 Programa de actuaciones para la construcción, acondicionamientos, y ensanches y mejoras de la Red Autonómica de La Rioja

Este Programa recoge el cuadro de financiación en función de la categoría de la Red de Carreteras de La Rioja, con desglose de la Red Regional y distribución del coste económico de las actuaciones dentro del plazo del Plan.

Estas actuaciones conllevan la modificación total o parcial de las características geométricas de las carreteras para adecuarlas a las condiciones de planificación que prevé el Plan de Carreteras.

Dentro de este programa se recogen los siguientes subprogramas:

- Acondicionamientos, ensanches y mejoras de trazado: el objetivo principal de estos tipos de actuación es conseguir una sección transversal y unas características de trazado homogéneas a lo largo del itinerario considerado.
- Nuevas carreteras: tipo de actuación propuesta en aquellos casos donde se detecten problemas de accesibilidad justificados, así como actuaciones concretas en los corredores actuales para acondicionar los parámetros de diseño a la funcionalidad de la carretera.
- Variantes de población: tienen como objeto evitar las discontinuidades que imponen determinadas travesías absorbiendo parte del tráfico de paso.
- Desdoblamientos de calzada: estas actuaciones tienen como objetivo la mejora de las condiciones generales de circulación del tráfico, la seguridad vial y simultáneamente la capacidad de aquellas carreteras autonómicas que sirven de comunicación entre grandes núcleos de población.

10.2.2 Programa de actuaciones en medio urbano, de conservación ordinaria, de seguridad vial y de movilidad sostenible de la Red Autonómica de La Rioja

Dentro de este Programa se recoge el cuadro de financiación según el tipo de actuación dentro del plazo del Plan.

Estas actuaciones tienen como objetivo principal el mantenimiento de las carreteras en las adecuadas condiciones de comodidad y seguridad, sin modificación alguna de las características geométricas, evitando así la descapitalización del patrimonio viario.

Dentro de este programa se recogen los siguientes subprogramas:

- Mejora de travesías: se incluye la ordenación y acondicionamiento de aquellos tramos de carreteras en los que al menos en uno de sus márgenes existen edificaciones consolidadas que forman parte del entramado urbano de la localidad y donde coexisten el tráfico rodado con el peatonal.

- Refuerzos y renovación de firmes: la finalidad de los refuerzos que se utilizan es evitar el agotamiento de la capacidad estructural del firme por la acción del tráfico vehicular. También se incluye un pequeño ensanche en aquellas carreteras que tengan un ancho menor a 5 metros. En cuanto a la renovación de firmes, se incluyen las actuaciones sobre tramos de la Red de Carreteras cuyo objetivo es la recuperación de las características superficiales del firme.
- Actuaciones de movilidad sostenible: Se incluyen aquí actuaciones para fomentar la movilidad ciclista, especialmente por desplazamientos obligados (trabajo, estudios, etc.). Se proponen rutas ciclistas entre aquellos municipios que generan una demanda global de viajes mayor a 50 viajes diarios y en un radio de distancia entre ellos menor a 5 kilómetros.
- Seguridad vial: se pretende dar solución a aquellos tramos de concentración de accidentes (TCA), tratándose de actuaciones concentradas en el espacio de alta rentabilidad por su contribución a la disminución de accidentes y de las víctimas humanas en carretera. También se incluyen la previsión de actuaciones frente fenómenos naturales (tormentas, desprendimientos...) que pueden producir cortes de carreteras y problemas en la funcionalidad de la red.
- Medidas de acción contra el ruido: Se incluyen aquellas medidas definidas en los Planes de Acción contra el Ruido (PAR) de los grandes ejes viarios de La Rioja Fase III (noviembre 2021).
- Conservación ordinaria y vialidad invernal: incluye las operaciones periódicas de mantenimiento de carreteras como por ejemplo la reposición de señalización horizontal y vertical, desbroces, bacheos, etc. También incluye partidas anuales basadas en el gasto real que se produce en cada ejercicio presupuestario. Además, considera la reposición de los diversos vehículos y maquinaria utilizada para las operaciones de conservación y explotación de obras.
- Medidas en autopista AP-68: se incluyen las aportaciones que debe realizar el Gobierno de La Rioja para la utilización de la autopista AP-68 (antes de su liberalización a partir del 10 de noviembre de 2026) como alternativa a la carretera N-232 dentro del ámbito regional con el objetivo de mejorar las comunicaciones internas regionales.

10.2.3 Programa de actuaciones preparatorias y complementarias para el desarrollo del Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja

Se recoge la distribución temporal del coste económico de redacción de proyectos y de expropiación de los terrenos y reposición de los servicios necesarios para realizar los dos programas mencionados anteriormente.

Dentro de este programa se recogen los siguientes subprogramas:

- Estudios, proyectos y seguimiento ambiental, con un porcentaje del 5,5%.
- Expropiaciones y reposición de servicios, el cual representa un porcentaje del 8,5%.

10.3 VALORACIÓN DE LAS ACTUACIONES

Una vez se han definido los diferentes tipos de actuaciones, se procede a establecer las ratios de valoración a aplicar.

10.3.1 Criterios de medición

En el caso de existir estudios informativos, proyectos redactados u obras en ejecución, se han tenido en cuenta los presupuestos consignados para los mismos, o en las anualidades futuras previstas en los contratos. Los criterios considerados para la fijación de las ratios de valoración son los siguientes:

Tipo de actuación

Su medición es por kilómetro, diferenciando los casos fundamentalmente posibles:

- Duplicaciones de calzada
- Variantes de población
- Ensanche y mejora de trazado
- Mejoras de travesía
- Refuerzos de firme
- Seguridad Vial

Clase de Red

Según la Ley 2/1991, de 7 de marzo, la Red de Carreteras de La Rioja se divide en:

- Red Regional Básica
- Red Comarcal
- Red Local

Tráfico

La Intensidad Media Diaria (IMD) vehicular es un factor importante en cuanto a sección transversal y estructura del firme. Los rangos de IMD establecidos a la hora de establecer los costes son:

- $IMD \geq 2000$ veh/día
- $2000 \geq IMD > 1000$
- $1000 \geq IMD > 500$
- $500 \geq IMD > 250$
- $IMD < 250$

Tipo de terreno

Según la Norma 3.1 – IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras, los tramos de carretera según las condiciones orográficas son de tipo:

- Llano
- Ondulado
- Accidentado
- Muy accidentado

10.3.2 Precios unitarios

Los precios han sido fijados en función de la experiencia existente en relación con obras de similares características y/o actuaciones llevadas a cabo por la Dirección General de Infraestructuras durante los últimos años.

Con el fin de poder llegar a un coste unitario por kilómetro de actuación, contemplando de forma ordenada y racional todo el abanico de posibilidades que surgen al cruzar las distintas variables que intervienen, se han adoptado unos criterios de medición simples, pero reales para cada una de las grandes partidas en que se ha descompuesto la valoración de la misma.

A efectos de medición y valoración de las actuaciones se tienen en cuenta los siguientes capítulos:

- Movimientos de tierras
- Drenaje y desagües
- Firms
- Estructuras
- Señalización, balizamiento y defensas
- Impacto ambiental
- Reposición de servicios

Con los criterios de medición expuestos, y aplicando los precios unitarios correspondientes, se han obtenido los siguientes costes por kilómetro de actuación:

Actuación	Red	IMD (veh/día)	Categoría tráfico pesado	TIPO DE TERRENO							
				Llano		Ondulado		Accidentado		Muy accidentado	
				Sección	Coste*	Sección	Coste*	Sección	Coste*	Sección	Coste*
Acondicionamiento, ensanches y mejoras	Regional Básica	>2.000	T-2	7/10	721,29	7/10	783,79	7/9	847,95	7/8	1.211,59
		>1.000	T-31	7/10	710,94	7/9	662,43	7/8	598,26	6/8	1.098,87
		<1.000	T-32	7/9	615,06	7/8	559,94	6/7	590,78	6/7	1.021,10
	Comarcal	>1.000	T-31	7/9	619,13	7/9	662,43	7/8	598,26	6/7	1.002,75
		>500	T-32	7/8	535,75	7/8	559,94	6/7	590,78	6/7	955,27
		<500	T-41	6/7	419,38	6/7	512,60	6/7	581,02	6/7	856,70
	Local	>250	T-41	6/7	419,38	6/7	512,60	6/6	380,88	6/6	492,60
		<250	T-42	6/6	327,85	6/6	417,31	5/5	325,42	5/5	386,71
Nueva carretera	Regional Básica	>2.000	T-2	7/10	2.163,85	7/10	2.351,39	7/9	2.543,88	7/8	3.634,75
		>1.000	T-31	7/10	2.132,83	7/9	1.987,31	7/8	1.794,77	6/8	3.296,60
		<1.000	T-32	7/9	1.845,16	7/8	1.679,82	6/7	1.772,33	6/7	3.063,32
	Comarcal	>1.000	T-31	7/9	1.238,25	7/9	1.324,88	7/8	1.196,51	6/7	2.005,51
		>500	T-32	7/8	1.071,50	7/8	1.119,88	6/7	1.181,55	6/7	1.910,54
		<500	T-41	6/7	838,75	6/7	1.025,21	6/7	1.162,04	6/7	1.713,40
	Local	>250	T-41	6/7	419,38	6/7	512,60	6/6	380,88	6/6	492,60
		<250	T-42	6/6	327,85	6/6	417,31	5/5	325,42	5/5	386,71
Variantes	Regional Básica	>2.000	T-2	7/10	3.067,82	7/10	3.492,76	7/9	3.894,19	-	-
		>1.000	T-31	7/10	2.854,00	7/9	3.410,21	7/8	3.573,22	-	-
		<1.000	T-32	7/9	2.832,58	7/8	3.217,88	6/7	3.315,32	-	-
	Comarcal	>1.000	T-31	7/9	2.625,67	7/9	3.147,89	7/8	3.280,07	-	-
		>500	T-32	7/8	2.324,78	7/8	2.759,32	6/7	3.060,30	-	-
		<500	T-41	6/7	2.075,24	6/7	2.566,99	6/6	2.806,64	-	-
	Local	>250	T-41	6/7	2.075,24	6/7	2.353,07	5/6	2.770,77	-	-
		<250	T-42	-	-	-	-	-	-	-	-
Autovías	Todas	> 5.000	T-1	2 x7/10,5	4.090,42	2 x7/10,5	4.767,61	-	-	-	-

Tabla 41 – Coste unitario de refuerzo de firme (x 1.000€/km)

Actuación	IMD (Veh/día)	Categoría tráfico pesado	SECCIÓN TIPO						
			7/10	7/9	7/8	6/8	6/7	6/6	5/5
Refuerzo	>2.000	T-2	270,48	243,43	216,39	216,39	189,34	162,29	
	>1.000	T-31	202,85	182,56	162,28	162,28	141,99	121,71	
	>500	T-32			114,20	114,20	99,92	85,65	
	>250	T-41				95,17	83,28	71,38	
	<250	T-42				100,17	87,65	75,13	62,61

Tabla 42 – Coste unitario de la conservación del firme (x 1.000€/km)

Actuación	IMD (Veh/día)	Categoría tráfico pesado	SECCIÓN TIPO						
			7/10	7/9	7/8	6/8	6/7	6/6	5/5
Refuerzo	>2.000	T-2	142,76	128,48	114,21				
	>1.000	T-31	118,96	107,07	95,17	95,17	83,28		
	>500	T-32			76,13	76,13	66,61		
	>250	T-41				57,11	49,97	42,83	
	<250	T-42					44,70	38,32	31,93

Tabla 43 – Coste unitario de las travesías (x 1.000€/km)

Actuación	Concepto	Coste	Total
Travesía	Acerado	98,75	474,01
	Afirmado	302,84	
	Iluminación	32,92	
	Varios	39,50	

Asimismo, se tienen en cuenta los costes fijos correspondientes a la conservación ordinaria, vialidad invernal, seguridad vial y actuaciones urgentes, que se han calculado utilizando datos de gastos reales en los últimos años:

- Conservación ordinaria y vialidad invernal: 37.541.540,15 €
 - o Maquinaria y vehículos: 130.000,00 €
 - o Actuaciones urgentes: 1.000.000,00 €
- Seguridad vial: 13.834.373,98 €

Además, se tienen en cuenta los siguientes costes:

- Plan de Acción contra el ruido: 2.808.632,57 €
- Actuaciones de Movilidad Sostenible: 4.046.156,53 €

Por otra parte, el coste del peaje en sombra de la autopista AP-68, correspondiente a la Comunidad Autónoma, según el convenio suscrito con la Administración General del Estado y la sociedad concesionaria, se consigna de la siguiente manera:

AÑO	Gobierno de La Rioja (€)
2022	5.899.840,60
2023	6.053.646,64
2024	6.311.625,43
2025	6.571.423,02
2026	6.090.128,02
2027	158.250,00

Por último, se ha tenido en cuenta el coste, medido en tanto por ciento de la inversión, de los estudios, proyectos, informes, ensayos y reposición de servicios:

- Estudios y proyectos 4,0 %
- Laboratorio e informes técnicos 1,0 %
- Expropiaciones 7,5 %
- Reposición de servicios 1,0 %
- Seguimiento ambiental 0,5 %

10.3.3 Relación de proyectos redactados

Para la valoración de las actuaciones, se ha utilizado en los casos en los que se dispone de datos, los presupuestos correspondientes a proyectos y estudios informativos redactados por la Dirección General de Infraestructuras y que se desglosan a continuación.

ACTUACIÓN	COSTE	COMENTARIO
Variante de Murillo de Río Leza (2ª fase) ha sido adjudicada por 6.553.632,41 € + 1.376.262,81 € (IVA), este presupuesto incrementado en un 10% se puede tener en cuenta en el cuadro	6.553.632,41 € + 1.376.262,81 € (IVA)	Se tendrá en cuenta este presupuesto incrementado en un 10% (8.722.884,74 €)
Duplicación/Camino de Servicio LR-250 (2 tramos). Entre la LR-43 y la LR-255, y entre la LR-255 y la LR-259.	701.550,75 €	
Variante de Santo Domingo de la Calzada (LR-111)	6.798.136,80 €	
Variante Arnedo (LR-115)	22.000.000,00 €	
Variante Lardero (LR-254)	2.700.000,00 €	
Variante Pradejón (LR-280)	9.900.000,00 €	
LR-134 Variante Este de Calahorra / Caminos de servicio en variante actual	601.627,71 €	Caminos de servicio
	23.200.000,00 €	Variantes Este de Calahorra
Variante Fuenmayor (LR-137 y LR-251)	7.245.961,87 €	
LR-136 Caminos de servicio Tramos: N-120 LR-429 LR-430 y LR-113	800.000,00 €	
Mejora de la travesía de Cervera del Río Alhama (LR-123)	2.222.782,90 €	
Mejora de la travesía Torrecilla en Cameros (LR-340)	369.930,17 €	Se quiere construir una glorieta, pero no remodelación de la travesía o refuerzo del firme
Mejora de la travesía Arnedillo (LR-115)	617.796,00 €	
Ensanche y mejora / acondicionamiento del tramo Mansilla Tabladas (LR-113)	700.000,00 €	Coste por kilómetro
Carriles bici	601.627,71 €	90.000 €/km

Tabla 44 - Relación de proyectos redactados.

Fuente: Elaboración propia.

10.3.4 Metodología para la valoración de actuaciones

Las actuaciones se han priorizado desde el punto de vista de la necesidad de mejora o nueva construcción del tramo de carretera afectado, así como de la disponibilidad presupuestaria y los impactos en el medioambiente de las mismas.

I. Priorización de los tramos seleccionados

En la Red Objetivo se asigna una valoración asignada por el Consultor para evaluar las actuaciones necesarias en función de unas necesidades (0 – necesidad detectada prescindible, 1 – básica, 2 – necesaria, 3 – urgente). Una vez asignada la valoración en el análisis multicriterio para cada tramo de la red, se aplican los pesos en función de las siguientes necesidades:

- Estado actual: 1,00
- Geometría: 3,00
- Trazado: 1,00
- Nivel de Servicio: 1,50
- Travesía: 1,00
- Variante: 1,00
- Accesibilidad: 1,50
- Accidentalidad: 2,00

El sumatorio de las valoraciones por cada necesidad aplicándose su peso correspondiente determinará la valoración final de cada tramo de carretera. Por lo tanto, a mayor valoración, mayor necesidad de actuación.

Del listado de todos los tramos de carreteras, se han distinguido dos tipos de categorías. La primera teniendo en cuenta aquellos tramos que presentan como mínimo una valoración multicriterio urgente (3) en alguna de las necesidades mencionadas anteriormente. La segunda categoría corresponde al resto de tramos que presentan necesidades, pero ninguna de urgencia. Finalmente, se clasifican primero los tramos de carreteras de primera categoría en orden descendente (de mayor valoración a menor), seguido de los tramos de segunda categoría.

II. Análisis en detalle de las actuaciones

Existen determinados tramos, sobre todo rurales, donde la geometría y el estado de la carretera no son óptimos y por tanto en el listado de priorización aparecen en las primeras posiciones, sin embargo, el flujo vehicular por esas carreteras es muy escaso. En esta segunda fase, se han analizado las actuaciones con más valoración en función de su utilidad y repercusión en el futuro, valorando la IMD por esos tramos, la accesibilidad, la población beneficiada tras la ejecución de la actuación o el coste de la misma, entre otros.

Dentro de esta fase, también se tendrán en cuenta la existencia de proyectos cuya ejecución depende de actuaciones previas de otras administraciones y que por lo tanto deben ser aplazados hasta que las obras necesarias sean llevadas a cabo. Además, se han tenido en cuenta aquellos proyectos en los que la tramitación administrativa se encuentra muy avanzada y para los que el presupuesto de obra está ya fijado, así como alternativas de nuevas carreteras.

III. Selección y programación de las actuaciones

Por último, se recoge el listado de actuaciones indicando el tipo de actuación a realizar en los tramos y su coste de ejecución. Además, se repartirá a lo largo de los años del Plan las diferentes actuaciones en función del presupuesto. En el caso de actuaciones con un presupuesto elevado, las obras se realizan progresivamente en tramos de longitudes de la carretera menores y, por tanto, el presupuesto final también se divide.

Otro de los criterios seguidos en la metodología ha sido la coherencia a la hora de planificar e invertir en una carretera. De esta manera se actuará en la carretera completa en aquellos casos en los que uno de los tramos de la carretera obtenga la puntuación necesaria para incluirla en el listado final de actuaciones, sin dejar ningún tramo de ésta sin acondicionar.

Asimismo, en la priorización de las inversiones se han tenido en cuenta los siguientes criterios:

- En primer lugar, para las actuaciones relativas a 'Ensanches y Mejoras', se han priorizado las que ya estaban planificadas o pendiente de ejecución y aquellas que en las que el ancho de plataforma era inferior a 5 metros. Por otro lado, se ha realizado un reparto del presupuesto para las distintas clases de red existentes: 38,3% correspondiente a actuaciones en la Red Básica, un 33,3% para la Red Comarcal y un 28,3% para la Red Local.
- En relación a los 'Refuerzos de Firme', nuevamente se han priorizado las obras que ya estaban planificadas o pendiente de ejecución y las actuaciones en función del estado en el que se encuentra el firme (en primer lugar aquellos casos con un estado muy deficiente).
- Para las actuaciones relativas a 'Mejoras de Travesía', también se han priorizado las obras que ya estaban planificadas o pendiente de ejecución.
- Por último, cabe mencionar que para aquellas actuaciones relativas a 'Mejoras de Travesía' y a 'Ensanches', las cuales no pueden ser planificadas debido a las limitaciones presupuestarias de sus respectivos capítulos, se ha optado por incluirlas en el capítulo de Refuerzo de firme, programándose y ordenándose para su realización conforme a la metodología de ese capítulo.

10.4 RESUMEN DE ACTUACIONES DEL PLAN DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030

A continuación, se incluyen las actuaciones propuestas para su ejecución en el periodo de vigencia del Plan Regional de Carreteras, agrupadas según su tipología, ordenadas teniendo en cuenta el código de cada carretera, e indicando la inversión necesaria de carácter orientativo que se ha previsto para su ejecución:

En la siguiente página también se puede ver un plano con la localización de estas.

TABLA RESUMEN DE ACTUACIONES DEL PLAN 2022-2030 SEGÚN SU TIPOLOGÍA

- Duplicaciones de carreteras

Actuación	Importe (€)
LR-250_02 (Tramo LR-443 LR-255)	11.862.220,09 €
LR-443_01 (Tramo LA PORTALADA LR-250)	1.636.168,29 €

- Variantes

Actuación	Importe (€)
LR-111_12 (Tramo SANTO DOMINGO DE LA CALZADA)	6.798.136,80 €
LR-115_13 (Tramo ARNEDO OESTE)	22.000.000,00 €
LR-259_1_02 (Tramo MURILLO RIO DE LEZA (2ª fase)	8.722.884,74 €

- Ensanches y mejoras del trazado

Actuación	Importe (€)
LR-113_01 (Tramo L.P. BURGOS LR-437)	508.068,18 €
LR-113_02 (Tramo LR-437 CANALES)	3.172.472,25 €
LR-113_04 (Tramo CANALES VILLAVELAYO)	1.990.918,34 €
LR-113_06 (Tramo VILLAVELAYO LR-334)	307.204,02 €
LR-113_07 (Tramo LR-334 MANSILLA)	2.693.942,92 €
LR-113_09 (Tramo MANSILLA TABLADAS)	2.882.991,55 €
LR-115_03 (Tramo ENCISO LR-484)	2.911.687,18 €
LR-250_15 (Tramo TERROBA LR-478)	3.298.286,10 €
LR-250_16 (Tramo LR-478 SAN ROMAN DE CAMEROS)	209.167,28 €
LR-250_18 (Tramo SAN ROMAN DE CAMEROS LR-466)	534.538,59 €

Actuación	Importe (€)
LR-250_19 (Tramo LR-466 JALON DE CAMEROS)	488.056,98 €
LR-250_21 (Tramo JALON DE CAMEROS CABEZON DE CAMEROS)	2.869.937,25 €
LR-250_23 (Tramo CABEZON DE CAMEROS LAGUNA DE CAMEROS)	1.493.221,94 €
LR-250_25 (Tramo LAGUNA DE CAMEROS LR-457)	7.622.985,14 €
LR-250_26 (Tramo LR-457 N-111)	25.630,22 €
LR-301_03 (Tramo GALBARRULI LR-403)	613.452,90 €
LR-304_02 (Tramo HERRAMELLURI LR-305)	2.850.260,75 €
LR-304_03 (Tramo LR-305 LR-405)	399.971,06 €
LR-304_06 (Tramo TREVIANA N-232)	2.078.228,19 €
LR-308_05 (Tramo N-120 LR-201)	1.204.062,90 €
LR-308_06 (Tramo LR-201 VILLALOBAR DE RIOJA)	816.334,38 €
LR-318_05 (Tramo N-232A A SAN VICENTE DE LA SONSIERRA (VARIANTE ESTE))	260.337,92 €
LR-323_02 (Tramo GRAÑON MORALES)	1.393.831,76 €
LR-325_02_2 (Tramo STO DOMINGO MANZANARES DE RIOJA)	801.312,83 €
LR-325_03 (Tramo MANZANARES DE RIOJA)	228.065,96 €
LR-325_04 (Tramo MANZANARES DE RIOJA LR-204)	449.967,98 €
LR-429_05 (Tramo BEZARES A SANTA COLOMA)	459.046,39 €

- Refuerzos de firme

Actuación	Importe (€)
LR-115_04 (Tramo LR-484 LR-485)	130.633,49 €
LR-115_05 (Tramo LR-485 ARNEDILLO)	465.230,93 €
LR-115_16 (Tramo QUEL)	361.365,42 €
LR-115_17 (Tramo QUEL AUTOL)	527.983,01 €
LR-115_21 (Tramo ALDEANUEVA N-232)	396.793,34 €
LR-123_13 (Tramo LR-487 TURRUNCUN)	460.057,09 €
LR-123_14 (Tramo TURRUNCUN)	38.947,99 €
LR-123_17 (Tramo LR-115 LR-585)	339.726,77 €

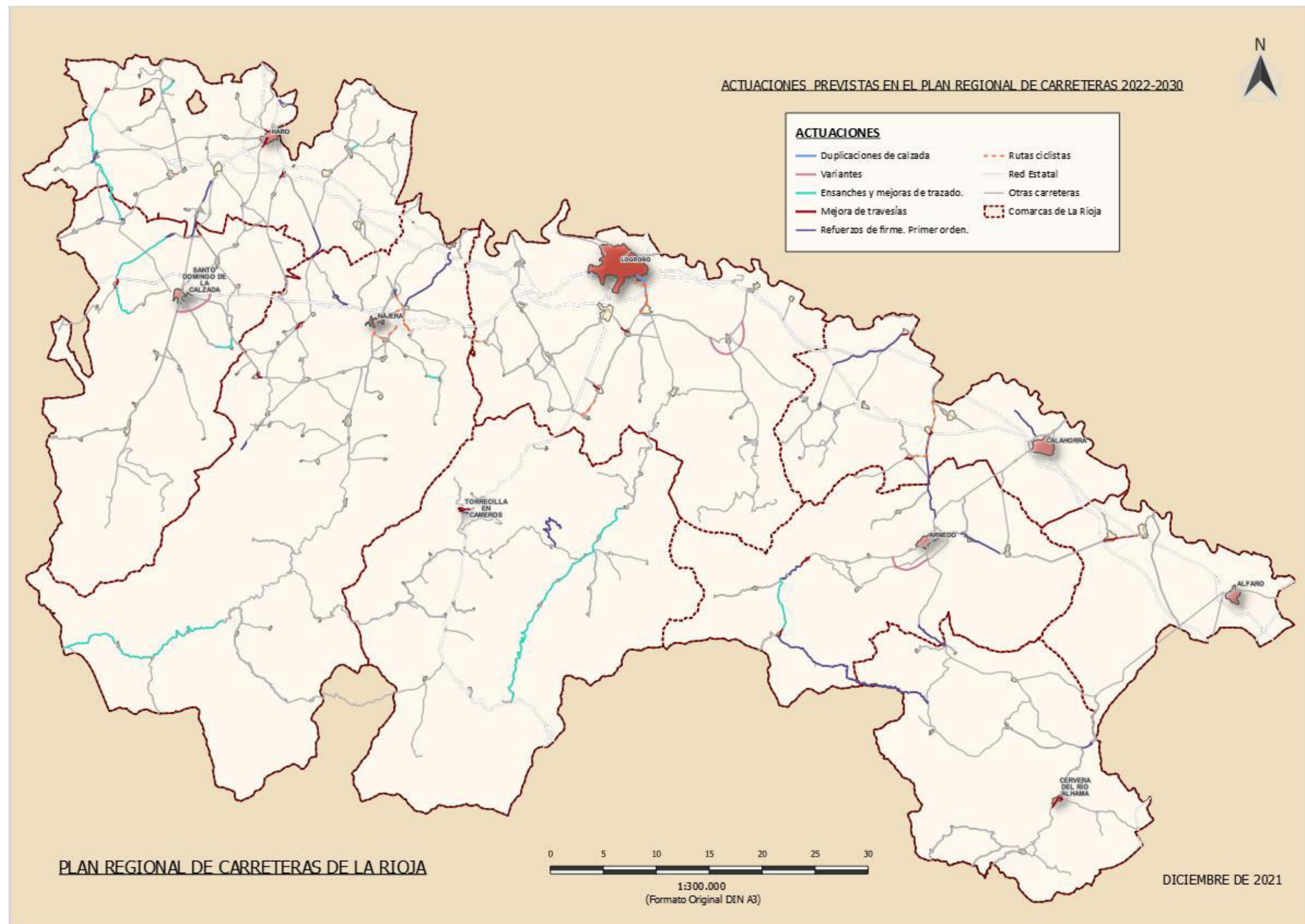
Actuación	Importe (€)
LR-123_18 (Tramo LR-585 LR-134)	209.894,88 €
LR-123_19 (Tramo LR-134 LR-483)	696.214,08 €
LR-123_20 (Tramo LR-483 LR-381)	294.552,11 €
LR-123_21 (Tramo LR-381 LR-481)	506.337,51 €
LR-123_22 (Tramo LR-481 EL VILLAR)	489.297,31 €
LR-124_3_01 (Tramo L.P. ALAVA BRIÑAS (TR3))	42.253,03 €
LR-124_3_03 (Tramo BRIÑAS N-124 (TR3))	107.109,86 €
LR-260_01 (Tramo CORERA)	20.699,71 €
LR-260_03 (Tramo N-232 LR-259)	441.094,69 €
LR-260_04 (Tramo LR-259 ALCANADRE)	242.816,20 €
LR-285_2_03 (Tramo LR-289 LR-123)	268.319,23 €
LR-286_01 (Tramo LR-115 ENCISO)	58.061,17 €
LR-286_02 (Tramo ENCISO EL VILLAR)	514.256,09 €
LR-286_03 (Tramo EL VILLAR)	49.766,72 €
LR-286_04 (Tramo EL VILLAR LR-490)	358.735,10 €
LR-286_05 (Tramo LR-490 NAVALSAZ)	371.176,78 €
LR-286_06 (Tramo NAVALSAZ)	60.134,78 €
LR-286_07 (Tramo NAVALSAZ LR-283)	2.587.869,36 €
LR-304_01 (Tramo HERRAMELLURI)	10.518,33 €
LR-304_04 (Tramo LR-405 TREVIANA)	23.290,58 €
LR-304_05 (Tramo TREVIANA)	47.582,90 €
LR-305_01 (Tramo LEIVA)	40.570,69 €
LR-308_07 (Tramo VILLALOBAR DE RIOJA)	60.104,72 €
LR-313_01 (Tramo N-120 HORMILLA)	167.551,66 €
LR-313_02 (Tramo HORMILLA)	94.664,94 €
LR-313_04 (Tramo LR-315 LR-314)	350.734,51 €
LR-321_03 (Tramo HUERCANOS N-232)	457.046,32 €
LR-322_04 (Tramo LR-113 LR-514)	45.829,85 €
LR-422_02 (Tramo LUGAR DEL RIO)	39.443,72 €
LR-463_01 (Tramo LR-245 TORRE EN CAMEROS)	406.332,96 €

Actuación	Importe (€)
LR-465_01 (Tramo LR-464 HORNILLOS DE CAMEROS)	365.010,97 €
LR-482_01 (Tramo CALAHORRA MURILLO DE CALAHORRA)	262.087,33 €
LR-504_01 (Tramo LR-111 CASTAÑARES)	173.868,39 €
LR-504_03 (Tramo CASTAÑARES LR-111)	202.846,46 €
LR-547_01 (Tramo N-111 TORRECILLA EN CAMEROS)	23.791,45 €

- Actuaciones en medio urbano. Mejoras de travesía

Actuación	Importe (€)
LR-115_02 (Tramo ENCISO)	469.271,88 €
LR-115_06 (Tramo ARNEDILLO)	617.796,00 €
LR-115_20 (Tramo ALDEANUEVA DE EBRO)	687.317,40 €
LR-123_05 (Tramo CERVERA DEL RIO ALHAMA)	2.222.782,90 €
LR-123_23 (Tramo EL VILLAR DE ARNEDO)	255.966,48 €
LR-203_01 (Tramo HARO)	426.610,80 €
LR-204_09 (Tramo VILLAR DE LA TORRE)	379.209,60 €
LR-206_04 (Tramo ALESANCO)	526.153,32 €
LR-207_02 (Tramo OLLAURI)	274.926,96 €
LR-254_06 (Tramo ALBERITE)	355.509,00 €
LR-256_02 (Tramo ALBELDA DE IREGUA)	374.469,48 €
LR-259_1_02 (Tramo MURILLO RIO DE LEZA)	630.435,96 €
LR-260_05 (Tramo ALCANADRE)	331.808,40 €
LR-284_01 (Tramo CERVERA DEL RIO ALHAMA)	1.250.000,00 €
LR-304_08 (Tramo FONCEA)	199.085,04 €
LR-306_01 (Tramo HARO)	199.085,04 €
LR-308_03 (Tramo GRAÑON)	383.949,72 €
LR-340_2_02 (Tramo TORRECILLA EN CAMEROS)	369.930,17 €
LR-480_01 (Tramo TUDELILLA)	421.870,68 €
LR-504_02 (Tramo CASTAÑARES DE RIOJA)	857.961,72 €
LR-541_02 (Tramo ENTRENA)	461.058,90 €
LR-583_01 (Tramo TRAVESIA DE ARNEDO)	682.577,28 €

Actuación	Importe (€)
LR-585_01 (Tramo LR-123 ARNEDO)	3.857.459,21 €



11 EVALUACIÓN ECONÓMICO FINANCIERA

11.1 RECURSOS NECESARIOS

En el apartado anterior se han resumido las actuaciones en la red de carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma de La Rioja. La inversión necesaria para materializar dichas actuaciones utilizando precios del año 2021 asciende a 225.725×10^3 € distribuidos según los siguientes conceptos:

- Duplicaciones de calzada: 13.498×10^3 €
 - Red Comarcal: 11.862×10^3 €
 - Red Local: 1.636×10^3 €
- Variantes: 37.521×10^3 €
 - Red Básica: 28.798×10^3 €
 - Red Comarcal: 8.722×10^3 €
- Ensanches y mejoras de trazado: 42.563×10^3 €
 - Red Básica: 14.467×10^3 €
 - Red Comarcal: 16.541×10^3 €
 - Red Local: 11.554×10^3 €
- Refuerzos de firme: 12.810×10^3 €
 - Red Básica: 5.066×10^3 €
 - Red Comarcal: 4.973×10^3 €
 - Red Local: 2.711×10^3 €
- Mejoras en las travesías: 16.235×10^3 €
 - Red Básica: 4.253×10^3 €
 - Red Comarcal: 4.174×10^3 €
 - Red Local: 7.807×10^3 €

Además, será necesario destinar aproximadamente 58.231×10^3 € a otras operaciones como seguridad vial, conservación ordinaria y vialidad invernal, etc., según se muestra a continuación:

- Seguridad vial: 13.834×10^3 €
- Conservación ordinaria y vialidad invernal: 37.542×10^3 €
- Plan de Acción contra el ruido: 2.808×10^3 €
- Actuaciones de Movilidad Sostenible: 4.046×10^3 €

El presupuesto inicial, en el año base, será de aproximadamente 22.200.000,00 €, cantidad que deberá incrementarse progresivamente con el fin de adecuar la inversión al incremento de tráfico previsible, que producirá en consecuencia un deterioro progresivo en la red de carreteras, y que puede estimarse en una primera aproximación al incremento del PIB anual de La Rioja.

Se ha previsto también el coste de las medidas destinadas a facilitar el uso de la autopista AP-68 en los desplazamientos regionales, consignando la parte asumida por la Comunidad Autónoma, conforme a lo convenido entre la Administración General del Estado, la sociedad concesionaria y la propia Comunidad Autónoma de La Rioja para el periodo 2022 – 2027, que asciende aproximadamente a 31 mil €.

Por último, será preciso destinar un 5,5% de la inversión en obra nueva para la redacción de estudios y proyectos, control y vigilancia de obras y seguimiento ambiental. También se estima necesaria una cantidad aproximada del 8,5% de la inversión en concepto de expropiaciones y reposición de servicios.

11.2 FINANCIACIÓN

Los recursos necesarios que figuran en el punto anterior, suponen un importante esfuerzo económico si se tiene en cuenta la capacidad inversora actual de la comunidad autónoma. Independientemente del plazo de ejecución del Plan, el cumplimiento de los objetivos de estabilidad presupuestaria, hace necesaria la utilización de fondos adicionales que no provengan exclusivamente del Gobierno de La Rioja.

A continuación, se hace una breve descripción de las diferentes formas de financiación utilizables, describiéndose brevemente sus ventajas e inconvenientes y su posible aplicación en función del tipo de actuación:

- **Fondos propios de la Comunidad Autónoma de La Rioja.** Será la principal fuente de financiación, debiendo soportar la mayor parte de la inversión a lo largo de los años de vigencia del Plan Regional de Carreteras. Estos fondos pueden provenir de partidas presupuestarias (financiación presupuestaria clásica) o bien otras fórmulas de financiación pública que puedan ser gestionadas por el sector privado.

La financiación mediante el sistema habitual de pago de las anualidades durante el año de ejecución, parece la más adecuada para la realización de obras de ampliación de carreteras, refuerzo del firme, actuaciones puntuales o de conservación... El reducido importe de la mayoría de estas obras, así como el elevado número de condicionantes externos para la ejecución de los trabajos, que deben realizarse con la carretera en servicio, limitan en gran medida la participación de la iniciativa privada.

- **Sistemas de Financiación Privada** como alternativa al anterior, a los que se puede recurrir a inversiones realizadas por la iniciativa privada, que serían recuperadas mediante el pago fraccionado de los costes por parte de la Administración durante el periodo de funcionamiento de la infraestructura (concesiones). Este sistema es eficaz y además tiene la ventaja de que no carga excesivamente el presupuesto de las administraciones públicas, aunque condiciona la capacidad inversora de ejercicios futuros. La utilización de este método de financiación resulta especialmente interesante en las obras o conjuntos de obras de mayor envergadura, en las que un elevado número de usuarios pueda hacer

atractiva la inversión y el riesgo que ésta conlleva, es decir en las variantes de las carreteras con mayor tráfico y autovías.

- **Aportaciones de otras Administraciones y entidades privadas**, recibidas como consecuencia de convenios de colaboración con la Administración General del Estado, comunidades autónomas vecinas, entidades locales o sociedades privadas que asuman parcial o totalmente la financiación de determinadas obras cuyos beneficios exceden la mejora de la Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja. Debe no obstante señalarse, que las aportaciones durante el periodo de ejecución anterior han sido reducidas, a pesar de existir algunas notables excepciones.

12 PROGRAMACIÓN DE INVERSIONES

En el cuadro siguiente se incluye una propuesta de programación de inversiones habiéndose previsto su desarrollo entre 2022 – 2030, teniendo en cuenta la capacidad económica de la comunidad autónoma y el probable calendario de aprobación del Plan. También se han tenido en cuenta otros aspectos como son el incremento anual del PIB o el coste del peaje de la autopista AP-68.

12.1 Consideraciones

La cantidad inicial consignada para el año 2022 se eleva a 22.200.000,00 €. Se ha considerado un incremento anual del PIB en relación a la inversión necesaria en los capítulos de seguridad vial, conservación y ordinaria vialidad invernal, como reflejo de la tendencia natural de incremento del tráfico en la red de carreteras. El incremento anual del PIB se ha obtenido mediante la función PRONÓSTICO a partir de los datos publicados en el INE (entre 2000 y 2019). Los resultados del incremento anual del PIB obtenidos son los que se muestran a continuación:

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Incremento anual PIB	-	1,81%	1,78%	1,75%	1,72%	1,69%	1,66%	1,63%	1,61%

Tabla 45 - Incremento anual del PIB.

También se ha previsto el coste del peaje en sombra de la autopista AP-68 hasta el día 10 de noviembre de 2026 (fecha de la liberación de la autopista), correspondiente a la Comunidad Autónoma, según el convenio suscrito con la Administración General del Estado y la sociedad concesionaria.

Tabla 46 – Inversiones previstas Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030

Programa de actuaciones para la construcción, acondicionamientos, y ensanches y mejoras de la Red Autonómica de La Rioja

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	TOTAL
Acondicionamientos, ensanches y mejoras	1.750.000,00 €	3.492.870,74 €	3.572.769,49 €	3.652.668,23 €	4.259.337,01 €	6.339.235,76 €	6.419.134,50 €	6.499.033,25 €	6.578.931,99 €	42.563.980,97 €
Autovías/Desdoblamientos	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	3.374.597,09 €	3.374.597,09 €	3.374.597,09 €	3.374.597,09 €	13.498.388,37 €
Nuevas carreteras	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	500.000,00 €	500.000,00 €
Variantes	3.550.000,00 €	3.997.561,18 €	4.068.651,61 €	4.139.742,04 €	4.210.832,48 €	4.281.922,91 €	4.353.013,34 €	4.424.103,77 €	4.495.194,21 €	37.521.021,54 €
TOTAL	5.300.000,00 €	7.490.431,92 €	7.641.421,10 €	7.792.410,27 €	8.470.169,49 €	13.995.755,76 €	14.146.744,94 €	14.297.734,11 €	14.948.723,29 €	94.083.390,88 €
ACUMULADO	5.300.000,00 €	12.790.431,92 €	20.431.853,02 €	28.224.263,29 €	36.694.432,78 €	50.690.188,54 €	64.836.933,47 €	79.134.667,58 €	94.083.390,88 €	

Programa de actuaciones en medio urbano, de conservación ordinaria, de seguridad vial y de movilidad sostenible de la Red Autonómica de La Rioja

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	TOTAL
Actuaciones en medio urbano	5.330.000,00 €	1.282.927,42 €	1.305.742,30 €	1.328.557,18 €	1.351.372,05 €	1.374.186,93 €	1.397.001,81 €	1.419.816,68 €	1.445.631,56 €	16.235.235,94 €
Refuerzos y renovación del firme	800.000,00 €	1.421.056,74 €	1.445.148,47 €	1.469.240,20 €	1.493.331,92 €	1.517.423,65 €	1.541.515,38 €	1.565.607,10 €	1.557.278,96 €	12.810.602,42 €
Actuaciones de Movilidad Sostenible	56.000,00 €	900.000,00 €	900.000,00 €	350.000,00 €	356.010,44 €	362.020,87 €	368.031,31 €	374.041,74 €	380.052,18 €	4.046.156,53 €
Seguridad vial	960.000,00 €	1.515.000,00 €	1.541.941,93 €	1.568.883,86 €	1.595.825,78 €	1.622.767,71 €	1.649.709,64 €	1.676.651,57 €	1.703.593,50 €	13.834.373,98 €
Plan de Acción contra el Ruido	300.000,00 €	300.000,00 €	300.000,00 €	300.000,00 €	300.000,00 €	327.158,14 €	327.158,14 €	327.158,14 €	327.158,14 €	2.808.632,57 €
Conservación ordinaria y vialidad invernal	2.700.000,00 €	4.100.000,00 €	4.172.912,15 €	4.245.824,30 €	4.318.736,44 €	4.391.648,59 €	4.464.560,74 €	4.537.472,89 €	4.610.385,04 €	37.541.540,15 €
Medidas en autopista AP-68	5.899.840,60 €	6.053.646,64 €	6.311.625,43 €	6.571.423,02 €	6.090.128,02 €	158.250,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	31.084.913,71 €
TOTAL	16.045.840,60 €	15.572.630,81 €	15.977.370,28 €	15.833.928,55 €	15.505.404,66 €	9.753.455,90 €	9.747.977,01 €	9.900.748,12 €	10.024.099,37 €	118.361.455,29 €
ACUMULADO	16.045.840,60 €	31.618.471,41 €	47.595.841,69 €	63.429.770,23 €	78.935.174,89 €	88.688.630,79 €	98.436.607,80 €	108.337.355,92 €	118.361.455,29 €	

Programa de actuaciones preparatorias y complementarias para el desarrollo del Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autonómica de La Rioja

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	TOTAL
Estudios, proyectos y seguimiento ambiental	350.000,00 €	411.973,76 €	420.278,16 €	428.582,57 €	465.859,32 €	769.766,57 €	778.070,97 €	786.375,38 €	822.179,78 €	5.233.086,50 €
Expropiaciones y reposición de servicios	500.000,00 €	636.686,71 €	649.520,79 €	662.354,87 €	719.964,41 €	1.189.639,24 €	1.202.473,32 €	1.215.307,40 €	1.270.641,48 €	8.046.588,22 €
TOTAL	850.000,00 €	1.048.660,47 €	1.069.798,95 €	1.090.937,44 €	1.185.823,73 €	1.959.405,81 €	1.980.544,29 €	2.001.682,78 €	2.092.821,26 €	13.279.674,72 €
ACUMULADO	850.000,00 €	1.898.660,47 €	2.968.459,42 €	4.059.396,86 €	5.245.220,59 €	7.204.626,39 €	9.185.170,69 €	11.186.853,46 €	13.279.674,72 €	

INVERSIONES TOTALES

Actuaciones	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	TOTAL
Obra nueva	5.300.000,00 €	7.490.431,92 €	7.641.421,10 €	7.792.410,27 €	8.470.169,49 €	13.995.755,76 €	14.146.744,94 €	14.297.734,11 €	14.948.723,29 €	94.083.390,88 €
Conservación	16.045.840,60 €	15.572.630,81 €	15.977.370,28 €	15.833.928,55 €	15.505.404,66 €	9.753.455,90 €	9.747.977,01 €	9.900.748,12 €	10.024.099,37 €	118.361.455,29 €
Preparatorias	850.000,00 €	1.048.660,47 €	1.069.798,95 €	1.090.937,44 €	1.185.823,73 €	1.959.405,81 €	1.980.544,29 €	2.001.682,78 €	2.092.821,26 €	13.279.674,72 €
TOTAL	22.195.840,60 €	24.111.723,20 €	24.688.590,33 €	24.717.276,26 €	25.161.397,88 €	25.708.617,46 €	25.875.266,24 €	26.200.165,01 €	27.065.643,92 €	225.724.520,89 €
ACUMULADO	22.195.840,60 €	46.307.563,80 €	70.996.154,12 €	95.713.430,38 €	120.874.828,26 €	146.583.445,72 €	172.458.711,95 €	198.658.876,97 €	225.724.520,89 €	

INVERSIONES REALES

Actuaciones	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	TOTAL
Inversiones reales	16.296.000,00 €	18.058.076,56 €	18.376.964,90 €	18.145.853,24 €	19.071.269,86 €	25.550.367,46 €	25.875.266,24 €	26.200.165,01 €	27.065.643,92 €	194.639.607,18 €
Medidas en la AP-68	5.899.840,60 €	6.053.646,64 €	6.311.625,43 €	6.571.423,02 €	6.090.128,02 €	158.250,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	31.084.913,71 €

El cuadro de Inversiones del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030 es una previsión basada en un orden de prioridad, pero **no es vinculante** en cuanto a la programación de las actuaciones que se proponen

13 RESULTADOS DEL PLAN

13.1 CONSIDERACIONES GENERALES

En el año 1984 el Estado transfirió a la Comunidad Autónoma de La Rioja 757,2 km. de carreteras además de un conjunto de medios personales y materiales. Esto tuvo que sumarse a los 603,5 km. de carreteras de la Diputación y a los medios de que disponía al efecto dicho organismo provincial. Así, según la Ley de Carreteras 2/91, de 7 de Marzo, de la Comunidad Autónoma, el Gobierno de La Rioja tenía que gestionar un total de 1.357,7 km de carreteras, clasificadas en las categorías que figuran en la tabla que se incluye a continuación.

JERARQUÍA DE LA RED DE CARRETERAS DE LA RIOJA (Año 1991)	TIPO DE RED	Longitud (km)
	RED REGIONAL BÁSICA	279,72
	RED COMARCAL	351,43
	RED LOCAL	726,55
	TOTAL	1.357,70

Tabla 47 - Jerarquía de la Red de Carreteras de La Rioja en el año 1991

Posteriormente, por ajustes y actuaciones diversas, la longitud de red regional sufrió pequeñas modificaciones, siendo actualmente la recogida en la tabla que sigue.

JERARQUÍA DE LA RED DE CARRETERAS DE LA RIOJA (Año 2021)	TIPO DE RED	Longitud (km)
	RED REGIONAL BÁSICA	290,82
	RED COMARCAL	483,05
	RED LOCAL	674,41
	TOTAL	1.448,28

Tabla 48 - Jerarquía de la Red de Carreteras de La Rioja en el año 2021.

Manejar el presupuesto anual, hacer la previsión de gastos e inversión para años sucesivos y gestionar la de red de carreteras necesita una previsión y planificación, para lo cual el instrumento adecuado es el Plan Regional de Carreteras. Así, el Plan es necesario para:

- Conocer la funcionalidad de las distintas carreteras y su incidencia en la ordenación del territorio y en los flujos regionales de transporte.
- Clasificar las carreteras de acuerdo con unos criterios predeterminados.
- Adecuar la oferta a la demanda en función del tráfico y de la situación real de las infraestructuras que la componen.
- Definir los objetivos que se pretenden alcanzar y establecer las actuaciones para su logro.
- Coordinar las actuaciones en las carreteras de la región con las de las comunidades limítrofes.
- Integrar las redes de carreteras de distintos niveles en un sistema suprarregional en cuanto a funcionalidad y calidad de servicio.
- Programar las inversiones y gastos para optimizar la rentabilidad social de los mismos.

La red de carreteras de La Rioja no es un sistema aislado en sí mismo, sino que forma parte de la red general al estar conectada con la red del Estado y con las carreteras de comunidades autónomas colindantes por lo que cualquier planificación debe ser compatible con las previsiones y directrices que dicten las Administraciones superpuestas o vecinas y con los planes de transporte y ordenación territorial.

13.2 ACTUACIONES PREVISTAS 2022-2030

Las actuaciones previstas para el periodo 2022-2030 se pueden resumir en los siguientes datos concretos:

Red Básica

- 24,8 km de ensanche y mejoras de trazado
- 8,0 km de nuevas variantes
- 24,8 km de refuerzo de firme
- 5,0 km de mejoras de travesía

Red Comarcal

- 25,1 km de ensanche y mejoras de trazado
- 5,8 km de nuevas variantes
- 2,9 km de duplicaciones de calzada
- 27,2 km de refuerzo de firme
- 7,5 km de mejoras de travesía

Red Local

- 28,3 km de ensanche y mejoras de trazado
- 38,4 km de refuerzo de firme
- 0,4 km de duplicaciones de calzada
- 11,1 km de mejoras de travesía

Con estas actuaciones, la longitud prevista de la red de carreteras a la finalización del Plan se muestra en la siguiente tabla:

TIPO DE RED	Longitud (km)
RED REGIONAL BÁSICA	293,94
RED COMARCAL	484,696
RED LOCAL	674,41
TOTAL	1.453,05

Tabla 49 – Longitud de la Red al final del Plan.

13.3 SITUACIÓN DE LA RED AL FINAL DEL PLAN

Con la finalización del presente Plan Regional, puede considerarse que la práctica totalidad de la red principal (Regional Básica y Comarcal) habrá sido acondicionada para las circunstancias actuales de circulación, pues todas ellas habrán sido objeto de al menos una actuación de acondicionamiento o mejora desde el año 2000, año inicial del Plan Regional de Carreteras vigente.

Ello supone:

- Una mejora en los trazados en planta y alzado, así como de la sección transversal que, en el caso de las nuevas actuaciones, se adaptarán a los parámetros de planificación adoptados.
- Que toda la red principal (Regional Básica y Comarcal) disponga de un pavimento de mezcla bituminosa, prácticamente en su totalidad en caliente.
- Una adecuada señalización vertical y horizontal, así como una mejora sustancial de balizamiento.

En lo que se refiere a la sección transversal, parámetro de referencia ya que permite una mejor comparación con la situación inicial, que se ha indicado en el epígrafe correspondiente, la situación final deseable es la indicada en la tabla adjunta.

Red	<6m	6-7m	>7m	Longitud (km)
Regional Básica	16,9	22,06	254,98	293,94
Comarcal	108,71	57,33	318,656	484,696
Total	125,61	79,39	573,636	778,64
Red	<5m	5-6m	>6m	Longitud (km)
Local	89,48	104,92	163,73	358,13
Accesos	61,87	89,76	140,44	292,07
Travesías	1,85	3,75	18,61	24,21
Total	153,2	198,43	322,78	674,41

Tabla 50 – Red de carreteras de La Rioja ancho plataforma por tipo de carretera

Fuente: Elaboración propia

Accesibilidad

El *Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030* tiene como objetivo contribuir con la mayor eficiencia posible al desarrollo socioeconómico en la Comunidad Autónoma de la Rioja, basando su propuesta en la mejora de las infraestructuras viarias que favorecen relaciones entre sus núcleos de población, sin olvidar la mejora de la accesibilidad a todas las cabeceras comarcales y las ciudades más importantes de la Comunidad Autónoma, así como también la mejora de la accesibilidad a lugares de La Rioja que presentan características de notable o deseable afluencia

turística o económica. Son objetivos y criterios directores de este Plan una buena conectividad territorial de todos los núcleos habitados de La Rioja y una mejor y más equilibrada distribución territorial de la población con una red jerarquizada y estructurada, que vertebré todas las comarcas de La Rioja.

Con la modelización realizada (24 horas de un Día Laborable Tipo) de los diferentes escenarios, Do Nothing 2030, Do Minimum 2030 y Do Something 2030, se han podido comparar los diferentes tiempos de recorrido y corroborar la mejora que supone, en cuanto a accesibilidad se refiere, la realización del Plan frente a no llevarlo a cabo.

Se corrobora la mejora en la accesibilidad en diferentes sentidos. Por una parte, se muestran a continuación los mapas de isócronas de tiempo hacia los principales hospitales de La Rioja, en el escenario futuro Do Something 2030, donde se muestran los tiempos de recorrido en franjas de 5 minutos.

Por otra parte, comparando el escenario Do Nothing con el Do Something, es decir, el escenario correspondiente a la realización del Plan, se estima que el **tiempo total de viaje** entre cada uno de los núcleos urbanos y su equipamiento más cercano se reducirá de 50.022 a 49.406 minutos. Esto se traduce en un ahorro de 616 minutos.

Para poder entender mejor estos datos y tener una visión más global, se hará un breve análisis sobre el ahorro anual que supone, entre escenarios, en términos de tiempo, emisiones y consumo de combustible y su ahorro económico correspondiente.

Para ello, por una parte, se calculan los minutos ahorrados anualmente para ambos escenarios (minutos ahorrados en un día x 365 días). Por otro, se consultan los datos obtenidos en el apartado 7.2 *Valoración de las distintas alternativas y criterios del Estudio Ambiental Estratégico*, donde se estima la futura huella de carbono emitida en cada escenario y el consumo de combustible anual.

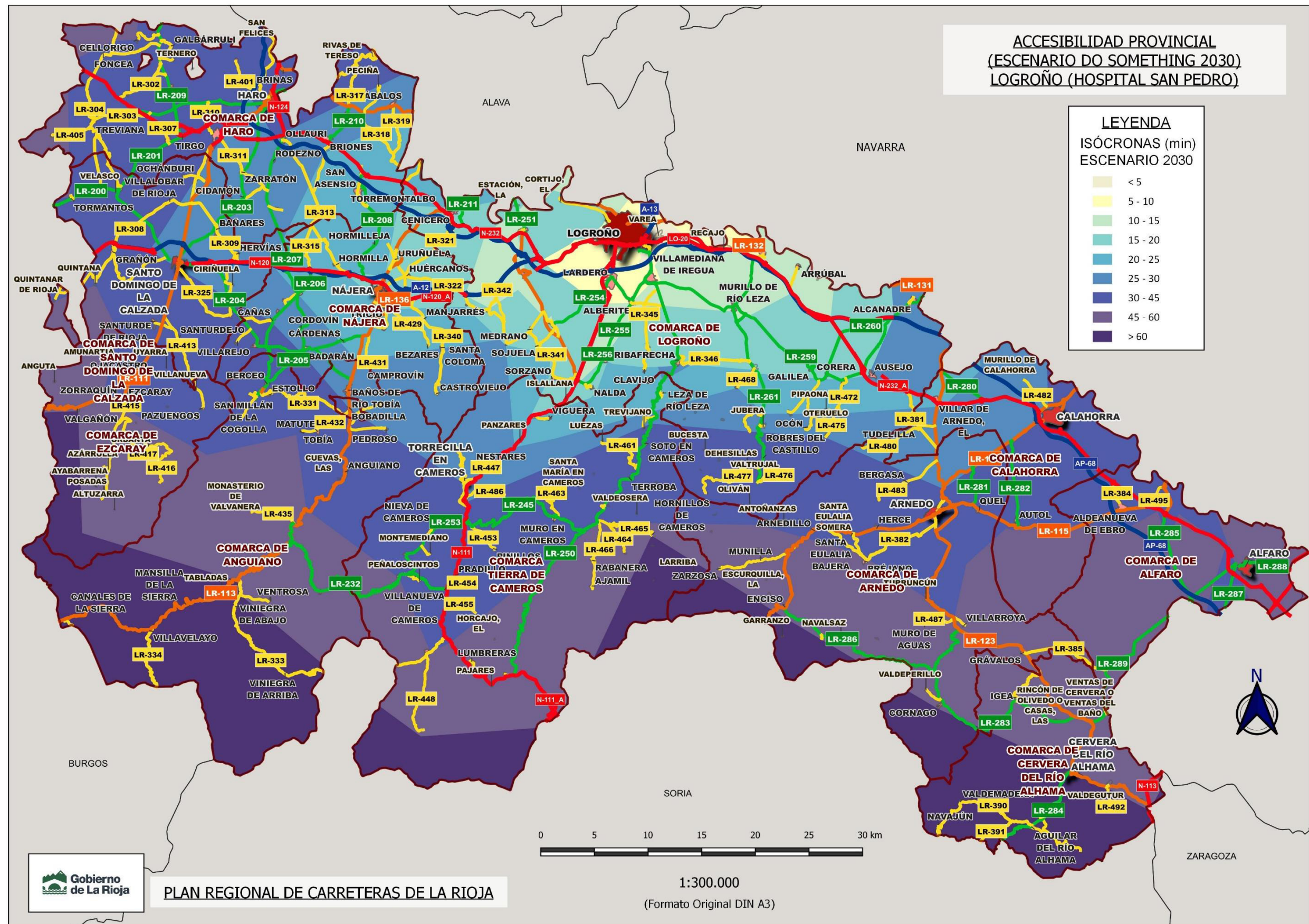
	Do Nothing 2030	Do Something 2030	Ahorro anual
Tiempo de recorrido anual (min)	18.258.030	18.033.190	224.840 min
Emisiones anuales (Tn Co2/año)	1877,75	1.866,28	11,47 Tn CO₂/año
Consumo de combustible anual (Tn/año)	361.155,57	359.400,40	1.755,17 Tn/año

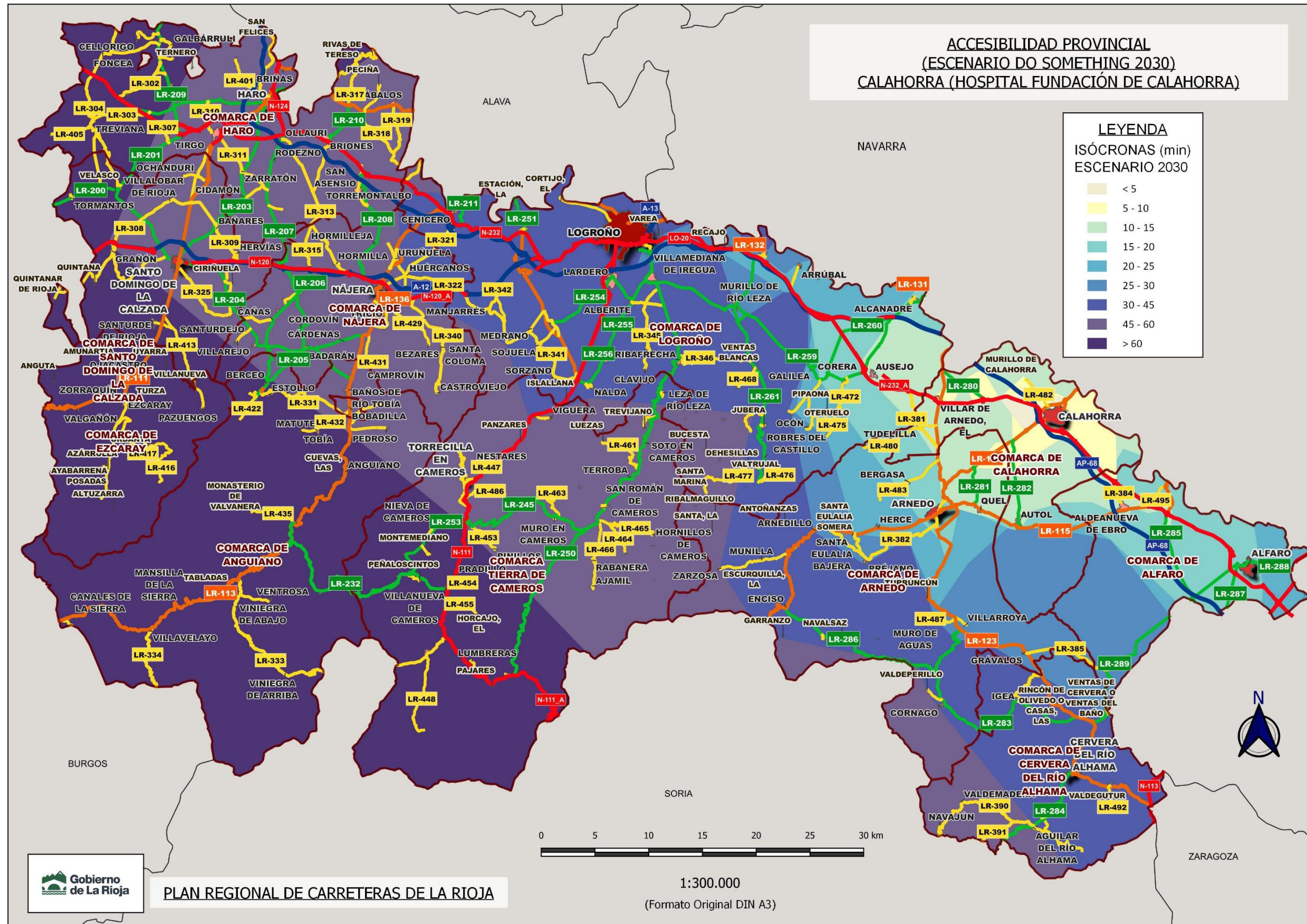
Tabla 51 - Ahorros anuales.

Fuente: Elaboración propia

Como se puede observar, con la ejecución del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030, el ahorro anual se reduce considerablemente tanto en términos de tiempo, como de emisiones de gases de efecto invernadero, como de consumo de combustibles fósiles, reduciendo los efectos del cambio climático.

Por otra parte, al obtener un acortamiento de los tiempos de viaje, algunas de las zonas con peor accesibilidad que superaban el umbral máximo marcado de 30 minutos para llegar a su equipamiento más cercano, con la ejecución del plan ya no superarían ese límite.





14 PLAN DE SEGUIMIENTO Y CONTROL

Con el objetivo de poder evaluar los resultados de las actuaciones propuestas y constatar la evolución de los objetivos marcados, el Plan de Carreteras de La Rioja establece una serie de Indicadores para el Control y Seguimiento del Plan, cuya estructura es acorde con las propuestas de actuación.

Estos indicadores constituyen instrumentos de evaluación y seguimiento de la implantación de las propuestas del plan, además de ofrecer información de forma sintética, específica y susceptible de comparar en distintos escenarios:

El conjunto de los indicadores definidos ofrecerá una visión de la situación global en el contexto determinado que se esté evaluando. Así pues, realizando un control y seguimiento periódico de estos parámetros, se podrán evaluar los efectos de la implantación de las actuaciones propuestas en el Plan de Carreteras y detectar posibles desviaciones negativas, lo cual facilitará la adopción de medidas correctoras adicionales o complementarias que contribuyan a asegurar el cumplimiento de los objetivos marcados. Así, estos indicadores se encargarán de medir el grado de adaptación de la Red de Carreteras a los criterios y objetivos del Plan.

Para cada uno de los aspectos objeto de diagnóstico, se establecerán los correspondientes indicadores encargados de traducir dichos aspectos a variables cuantitativas o cualitativas que permiten realizar la correspondiente evaluación del grado de cumplimiento. Estos indicadores deberán representar de manera fiel la variable que se pretende evaluar y facilitar el seguimiento de la efectividad de las propuestas del Plan.

Los indicadores se seleccionan de acuerdo con los resultados de la fase de diagnóstico, por tanto, adaptados a las características de la red de carreteras de La Rioja y su problemática, siendo de este modo representativos de las propuestas de actuación. Asimismo, en su elección se ha considerado que sean parámetros accesibles, sencillos de obtener, significativos, comprensibles y sensibles a los cambios, tanto sean negativos como positivos.

14.1 INDICADORES DE REALIZACIÓN

Tras un análisis exhaustivo del ámbito del Plan Regional de Carreteras, una vez conocidos los condicionantes existentes en el mismo, jerarquizado los impactos previsibles y las medidas a aplicar para conseguir una compatibilidad del plan con el entorno en el que se enmarca, es necesario para garantizar la eficacia de las medidas propuestas un seguimiento de las mismas.

Para efectuar dicho seguimiento, se requiere del establecimiento de los siguientes indicadores, de manera que permitan medir anualmente el progreso en la ejecución de las medidas y actuaciones previstas en el Plan, así como sus efectos en el entorno.

A continuación, se presentan los indicadores de seguimiento específicos para cada tipo de actuación:

Nuevas carreteras

INDICADORES	
NC1	Porcentaje de presupuesto ejecutado de las actuaciones del Plan referentes a nuevas carreteras. NC1= (€ ejecutado/€ totales para nuevas carreteras)*100
NC2	Kilómetros de nuevas carreteras ejecutadas
NC3	Población beneficiada por la nueva carretera (suma de habitantes de los núcleos que conecta)

Duplicaciones de calzada

INDICADORES	
DC1	Porcentaje de presupuesto ejecutado de las actuaciones del Plan referentes a duplicaciones de calzada. DC1= (€ ejecutado/€ totales para duplicaciones de calzada)*100
DC2	Kilómetros de duplicaciones de calzada ejecutada respecto al total planteado

Variantes de población

INDICADORES	
VP1	Porcentaje de presupuesto ejecutado de las actuaciones del Plan referentes a nuevas variantes de población VP1= (€ ejecutado/€ totales para nuevas variantes)*100
VP2	Kilómetros de variantes ejecutadas respecto al total planteado
VP3	Población beneficiada por las variantes realizadas (suma de habitantes de los núcleos a los que afecta)

Mejora de travesías

INDICADORES	
MT1	Porcentaje de presupuesto ejecutado de las actuaciones del Plan referentes a mejoras en travesías MT1= (€ ejecutado/€ totales para travesías)*100
MT2	Kilómetros de travesías mejoradas respecto al total planteado
MT3	Población beneficiada por las travesías mejoradas (suma de habitantes de los núcleos a los que afecta)

Refuerzos de firme

INDICADORES	
RF1	Porcentaje de presupuesto ejecutado de las actuaciones del Plan referentes a refuerzos de firme RF1= (€ ejecutado/€ totales para refuerzos de firme)*100
RF2	Kilómetros de refuerzos de firme ejecutados respecto al total planteado

Ensanches y mejoras de trazado

INDICADORES	
EMT1	Porcentaje de presupuesto ejecutado de las actuaciones del Plan referentes a ensanches y mejoras de trazado EMT1= (€ ejecutado/€ totales para ensanches y mejoras)*100
EMT2	Kilómetros de ensanches y mejoras de trazado ejecutados respecto al total planteado

Seguridad vial

INDICADORES	
SV1	Porcentaje de presupuesto ejecutado de las actuaciones del Plan referentes a mejoras en la seguridad vial SV1= (€ ejecutado/€ totales para seguridad vial)*100

Movilidad sostenible

INDICADORES	
MS1	Porcentaje de presupuesto ejecutado de las actuaciones del Plan referentes a nuevas vías ciclistas. MS1= (€ ejecutado/€ totales para vías ciclistas)*100
MS2	Kilómetros de nuevas vías ciclistas ejecutadas

Conservación ordinaria y vialidad invernal

INDICADORES	
CO1	Porcentaje de presupuesto ejecutado de las actuaciones del Plan referentes a conservación ordinaria y vialidad invernal CO1= (€ ejecutado/€ totales para conservación)*100

Actuaciones preparatorias

INDICADORES	
PR1	Porcentaje del presupuesto destinado a estudios, proyectos y seguimiento ambiental respecto al total PR1= (€ ejecutado/€ totales para estudios)*100
PR2	Porcentaje del presupuesto destinado a expropiaciones y reposición de servicios respecto al total PR2= (€ ejecutado/€ totales para expropiaciones)*100

14.2 INDICADORES DE RESULTADO Y CUMPLIMIENTO DE LOS ODS (OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE)

La Red de carreteras de La Rioja constituye una infraestructura esencial para el desempeño de las actividades de relación y transporte de la región. En consecuencia, el objetivo principal del Plan es contribuir a la adecuada articulación y vertebración de La Rioja, acelerando el proceso de ordenación del territorio y el progreso socioeconómico de sus ciudadanos y procurando que las condiciones de accesibilidad en cada comarca no sean nunca un impedimento al referido proceso.

Este objetivo principal del Plan se divide en los siguientes objetivos generales señalados en la Red Objetivo:

- OG1. Eficiencia económica
- OG2. Equidad social
- OG3. Desarrollo armónico del territorio
- OG4. Uso del territorio
- OG5. Calidad de vida
- OG6. Integración nacional
- OG7. Organización y gestión
- OG8. Desarrollo sostenible
- OG9. Movilidad sostenible
- OG10. Movilidad segura

Por otra parte, en 2015 la ONU aprobó la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible, una oportunidad para que los países y sus sociedades emprendan un nuevo camino con el que mejorar la vida de todos, sin dejar a nadie atrás. La Agenda cuenta con 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible, que incluyen desde la eliminación de la pobreza hasta el combate al cambio climático, la educación, la igualdad de la mujer, la defensa del medio ambiente, el transporte sostenible o el diseño de nuestras ciudades. De los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible, el presente Plan Regional de Carreteras de La Rioja se relaciona en mayor medida con los siguientes objetivos:

- ODS 3. Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades.
- ODS 8. Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos.
- ODS 9. Construir infraestructura resiliente, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.
- ODS 11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

- ODS 13. Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.

La relación del Plan con estos objetivos se explica en cómo se contribuirá a las metas que persiguen los ODS mencionados. Entre las diferentes propuestas de actuación incluidas en el Plan, destaca:

- Las propuestas de actuación definidas en el Plan ocasionarán importantes mejoras en seguridad vial, las cuales se traducirán con un importante descenso de la accidentalidad.
- El Plan posibilitará una importante modernización tecnológica de las vías de comunicación de La Rioja. En este sentido, los avances en las infraestructuras y la creación de nuevas vías en la red de carreteras, llevarán asociadas mejoras en los tiempos comerciales del transporte de mercancías y mejoras en la accesibilidad, lo que se traducirá en una mayor producción.
- Mejora de la infraestructura básica para asegurar la existencia de vías de comunicación fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, apoyando el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.
- Se facilita el acceso de todas las personas a un sistema de transporte seguro y a servicios básicos a través de la red de carreteras, como pueden ser centros educativos o centros de atención hospitalaria. Además, se mejorará la comunicación de todos los núcleos urbanos, evitando la marginación de áreas rurales o de áreas más alejadas.
- El Plan de Carreteras incorporará medidas relativas al cambio climático, como por ejemplo la mejora de la calidad del aire con la reducción de los gases de efecto invernadero mediante la creación de nuevos itinerarios ciclistas y peatonales, así como la mejora o adecuación de algunos de los ya existentes.

➤ Indicadores de seguimiento para el cumplimiento de los objetivos

Para comprobar la consecución de los objetivos generales del Plan y de los ODS mencionados anteriormente, se propone una serie de indicadores de seguimiento. Estos serán comunes a diversos objetivos ya que entre ellos existe amplia relación, como se podrá ver más adelante.

Estos indicadores, junto con los indicadores de realización y los establecidos para el seguimiento de efectos territoriales y ambientales expuestos en el Estudio Ambiental Estratégico, permitirán obtener una visión global de la evolución y el cumplimiento del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030.

A continuación, se presentan los indicadores de seguimiento según diferentes temáticas:

Niveles de servicio

INDICADORES	
NS1	Porcentaje de kilómetros en toda la Red con niveles de servicio A o B
NS2	Porcentaje de kilómetros en toda la Red con niveles de servicio C o D
NS3	Porcentaje de kilómetros en toda la Red con niveles de servicio E o F

Evolución de la población

INDICADORES	
PL1	Evolución de la población rural (< 10.000 habitantes) respecto a la población urbana (> 10.000 habitantes)

Accesibilidad

INDICADORES	
UM1	Número de núcleos de población (>25 habitantes) que superan el umbral de tiempo de acceso a su centro de salud u hospital

Accidentabilidad

INDICADORES	
ACC1	Número de accidentes ocurridos en la Red de Carreteras de La Rioja

Características mínimas aceptables

INDICADORES	
CMA1	Porcentaje de kilómetros de la Red con el ancho de plataforma menor a la establecida en la Red Objetivo
CMA2	Porcentaje de kilómetros de la Red con el estado del firme en estado malo o muy malo.
CMA3	Porcentaje de kilómetros de la Red con el estado de la señalización en estado malo o muy malo
CMA4	Porcentaje de kilómetros de la Red con el radio menor al establecido en la Red Objetivo
CMA5	Porcentaje de kilómetros de la Red que hayan aumentado su velocidad máxima permitida

Fomento de la movilidad sostenible

INDICADORES	
CB1	IMD en determinados puntos aforados de la red de carriles bici de la Red Regional de Carreteras de La Rioja

➤ Relación de los indicadores con los objetivos

Como se ha mencionado anteriormente, estos indicadores pretenden medir la consecución de diversos objetivos, ya que existe amplia relación entre ellos. A continuación se muestra la relación que tiene cada bloque de indicadores con los objetivos, tanto con los generales del Plan como con los ODS, indicando si su relación es alta o media.

Indicadores	OBJETIVOS GENERALES DEL PLAN										OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	3	8	9	11	13
Niveles de servicio															
Evolución de la población															
Accesibilidad															
Accidentabilidad															
Características mínimas aceptables															
Movilidad sostenible															

	Relación Alta
	Relación Media

15 ESCENARIO DE NUEVOS ENLACES EN LA AP-68

Como complemento al estudio del Plan de Carreteras de La Rioja, se ha querido estudiar también la situación futura de la Red de Carreteras en el caso de que se incorporen nuevos enlaces en la Autopista AP-68. Se proponen diferentes alternativas para crear nuevas conexiones con esta infraestructura y así poder captar el elevado flujo de tráfico que discurre por las carreteras nacionales y vías locales. Para ello se ha creado un modelo macroscópico con el software VISUM con las diferentes alternativas, y se ha comparado con el escenario base en 2030, es decir, solamente introduciendo en el modelo las actuaciones garantizadas hasta ese año.

Para la definición de las alternativas se recurrirá al estudio “Mejora de funcionalidad de la autopista AP-68 en la Comunidad Autónoma de La Rioja (PP.KK. 77+960 a 201+850)”, donde ya se ha hablado de la problemática que rodea a esta infraestructura y se han definido propuestas de mejora a través de la creación de nuevas conexiones.

Una vez definidas estas alternativas en el modelo macroscópico y comparados los diferentes escenarios, se obtendrán resultados como la diferencia de flujo vehicular o los vehículos-kilómetro que servirán de base para un análisis comparativo más exhaustivo y que permitirá escoger la alternativa óptima. Se analizarán aspectos como la accesibilidad, tiempos de recorrido o emisiones contaminantes.

15.1 ANTECEDENTES

El reducido número de enlaces actuales en la autopista AP-68 ha provocado una mayor utilización de las carreteras nacionales N-124 y N-232 y vías alternativas, con los problemas de accidentalidad y de calidad de vida que esto conlleva.

Vista la siniestralidad ocurrida en las carreteras nacionales, en los últimos años se ha acordado el desvío obligatorio para vehículos pesados hacia la autopista AP-68 en el territorio de La Rioja. Esto ha supuesto un drástico descenso en la accidentabilidad en la carretera nacional N-232, sin embargo, dicha medida no ha sido suficiente para solucionar los problemas que supone el actual sistema de conexiones, si no que ha creado otro problema adicional. Con el desvío obligatorio se obliga a recorridos adicionales que serían innecesarios si se dotara a la autopista de una mayor permeabilidad, lo cual redundaría, en definitiva, a una mejor vertebración del territorio regional.

Por otra parte, las características físicas y las condiciones de trazado en estas vías nacionales y locales impiden desarrollar una velocidad razonable de forma constante, cómoda y segura. Esta disminución en la velocidad de recorrido también se ve reflejada en los tramos correspondientes a travesías, influyendo negativamente en la calidad de vida de sus ciudadanos debido a las molestias sonoras, de emisiones de gases contaminantes, o desde el punto de vista de la seguridad vial.

Conscientes de esta problemática, el Servicio de Carreteras del Gobierno de La Rioja adjudicó, en octubre de 2016, la redacción del denominado “Estudio de mejora de funcionalidad y capacidad de la autopista AP-68 en la Comunidad Autónoma de La Rioja (PP.KK. 77+960 a 201+850)”. En él, se

analizaron las necesidades de conectividad de la autopista AP-68 con el resto de la red viaria teniendo en cuenta los condicionantes del medio físico, ambientales, territoriales, culturales y de funcionalidad y tráfico, así como la normativa vigente en materia de carreteras, cuyos resultados se concretan en una propuesta de construcción o remodelación de varios enlaces en la autopista AP-68.

Posteriormente, en octubre de 2019, se redactó el Informe “Mejora de funcionalidad de la autopista AP-68 en la Comunidad Autónoma de La Rioja (PP.KK. 77+960 a 201+850),” donde se describen las propuestas para la mejora de accesos realizadas en el estudio, estimando también su importe y proponiendo un orden de prioridad para las actuaciones y la puesta en servicio de nuevos enlaces.

Debe también señalarse la previsible situación futura de una autopista libre de peajes a partir del año 2026, lo que repercutirá favorablemente en la permeabilidad, conectividad y utilización de esta infraestructura.

15.2 DEFINICIÓN DE ALTERNATIVAS

A continuación, se procede a analizar cada una de las alternativas mencionadas en el estudio. A mayores, para el análisis comparativo también se tendrá en cuenta la Alternativa 0, es decir, la alternativa “No hacer nada” o Escenario Do Nothing 2030, que corresponde al mantenimiento de la Red actual de carreteras de La Rioja, sin ningún tipo de modificación/actuación nueva, simplemente llevando a cabo aquellas en ejecución o ya aprobadas.

ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2
1. Remodelación del Enlace de Haro (P.K. 87,00)	1. Remodelación del Enlace de Haro (P.K. 87,00)
2. Enlace de Ollauri con la N-232 y la N-124 (P.K. 90,50)	2. Enlace de Briones (P.K. 96,00)
3. Enlace de San Asensio (P.K. 102,00)	3. Enlace de Villamediana (P.K. 131,00)
4. Enlace Villamediana (P.K. 131,00)	4. Enlace de Recajo (P.K. 138,00)
5. Enlace de Recajo (P.K. 138,00)	5. Enlace de Arrúbal (P.K. 146,20)
6. Enlace de Arrúbal (P.K. 146,20)	6. Enlace de Alcanadre (P.K. 157,00)
7. Enlace de Alcanadre (P.K. 157,00)	7. Enlace de Lodosa (P.K. 164,00)
8. Enlace de Lodosa (P.K. 164,00)	8. Enlace de Calahorra (P.K. 174,40)
9. Enlace de Calahorra (P.K. 174,40)	9. Enlace de Aldeanueva (P.K. 187,00)
10. Enlace de Aldeanueva (P.K. 185,00)	10. Enlace con la LR-285 (P.K. 194,50)
11. Enlace con la LR-285 (P.K. 194,50)	

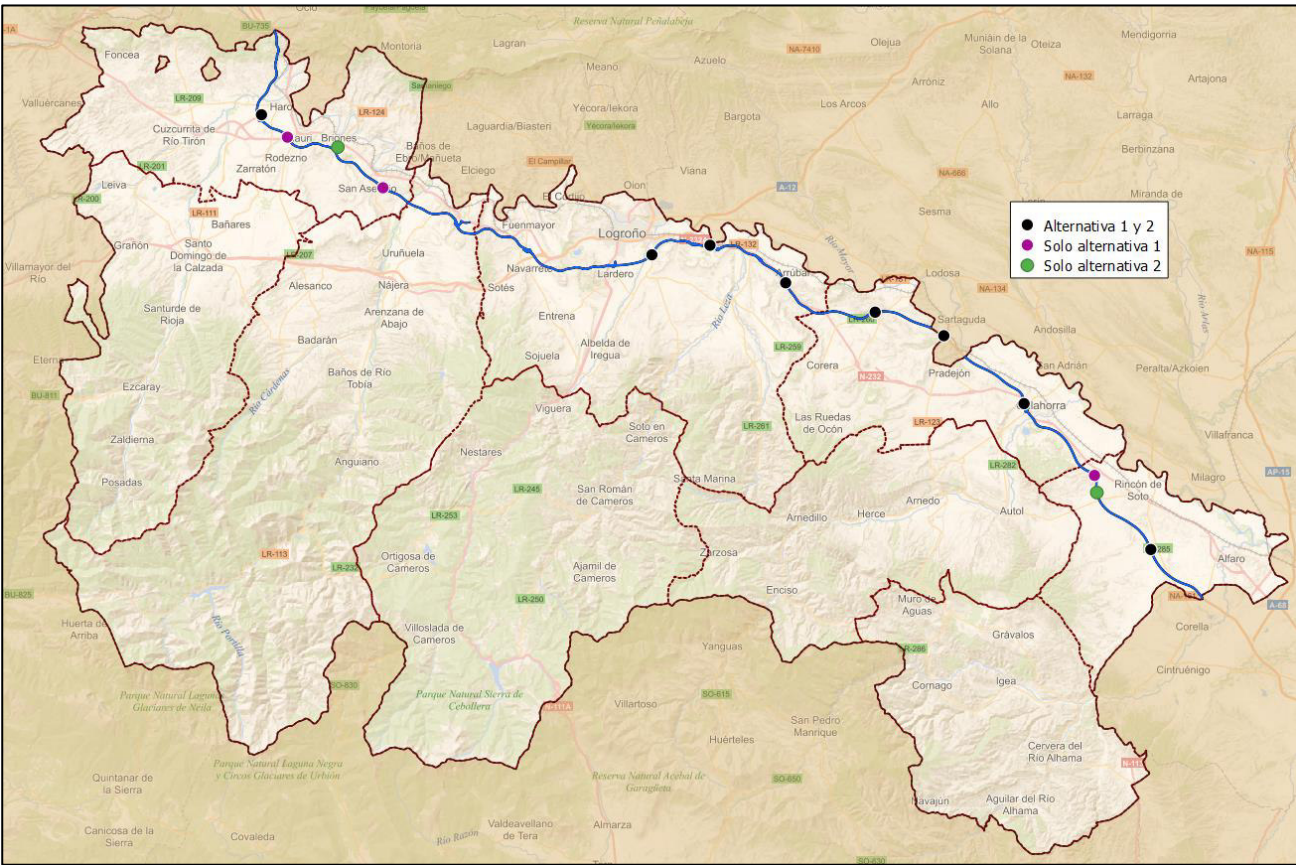


Ilustración 27. Alternativas de nuevos enlaces en la AP-68.

Fuente: Elaboración propia

15.3 COMPARATIVA ENTRE ESCENARIOS

Dichas alternativas se han modelizado, y gracias a los resultados extraídos de el modelo (como vehículos-kilómetro o el flujo diario) es posible la comparación de los diferentes escenarios. Se han comparado según diversos criterios, como son: la accesibilidad y los tiempos de recorrido, las emisiones de gases de efecto invernadero, el consumo de combustible, la accidentabilidad y el ahorro económico.

Además, para poder comparar resultados, se ha llevado a cabo una comparación visual con de cada una de las alternativas con respecto al escenario DN2030, el cual comprende las actuaciones que se encuentran garantizadas para el año horizonte 2030 del plan objeto de este anejo. A continuación, se muestran los resultados visuales de las comparaciones mencionadas para cada una de las alternativas, en color rojo los vehículos diarios perdidos con respecto al DN2030 y en color verde los vehículos diarios ganados para el escenario de cada una de las alternativas con respecto al DN2030:

Diferencia de flujo diario de la alternativa 1 respecto al escenario DN2030

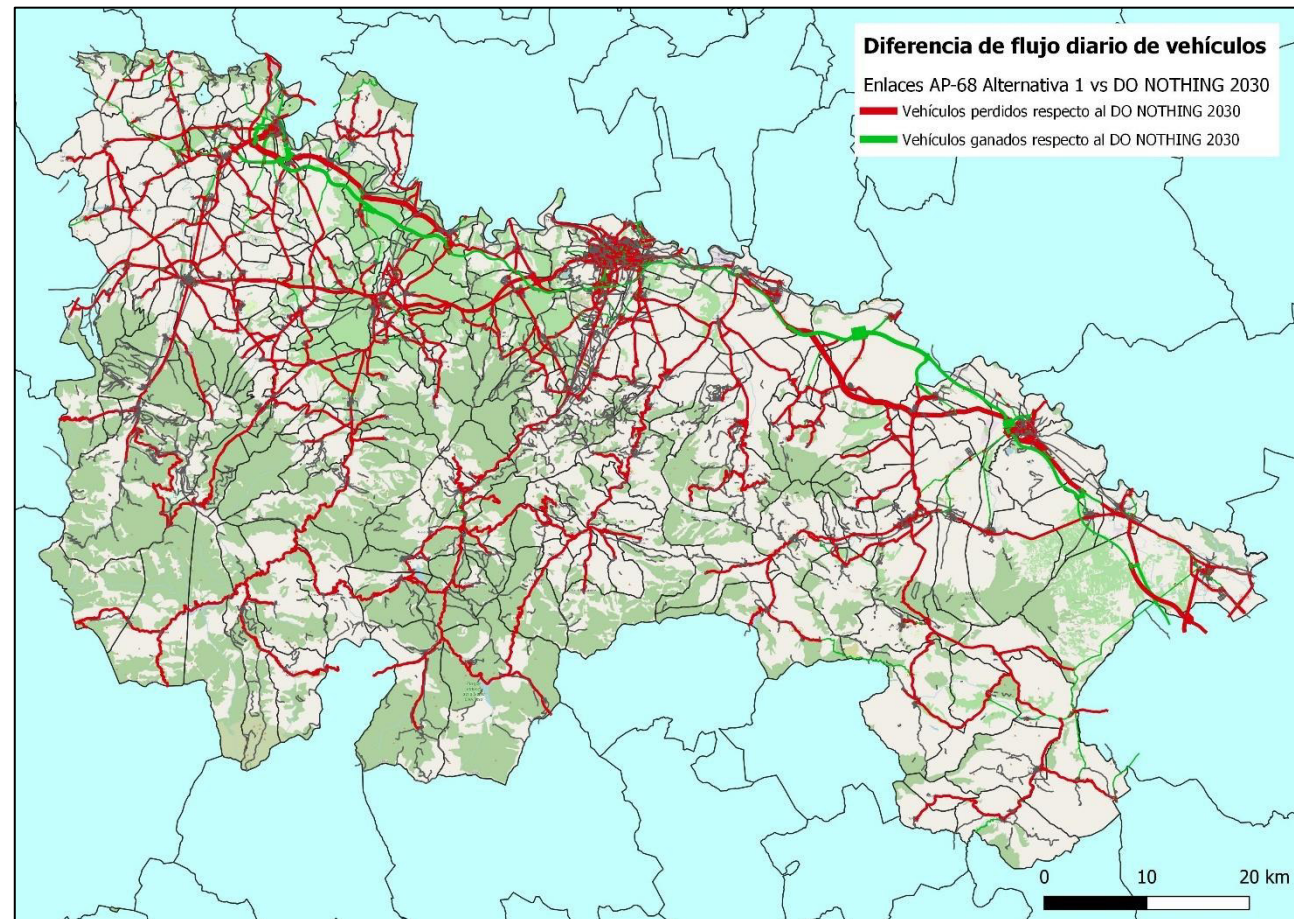


Ilustración 28 – Diferencias de flujo diario vehicular – Alternativa 1 vs DN2030

Fuente: Elaboración propia

Como principal conclusión de esta comparación, se obtiene que la combinación de enlaces en esta alternativa tiene como resultado la ganancia de flujo en gran parte del trazado de la Autopista AP-68 que discurre por la comunidad autónoma de La Rioja. Sin embargo, ciertos tramos como desde Haro hasta la provincia de Burgos o desde el enlace con la LR-285 hasta Comunidad Foral de Navarra pasa lo contrario, y este flujo diario de vehículos se ve reducido en comparación con el escenario Do Nothing 2030.

Por otra parte, hay que destacar que, al aumentar el número de enlaces en esta vía, los vehículos no solo se verán atraídos a utilizar más esta infraestructura, si no que algunos de ellos también los utilizarán como una salida previa al enlace que utilizaban anteriormente, acortando su recorrido al lugar de destino.

Diferencia de flujo diario de la alternativa 1 respecto al escenario DN2030

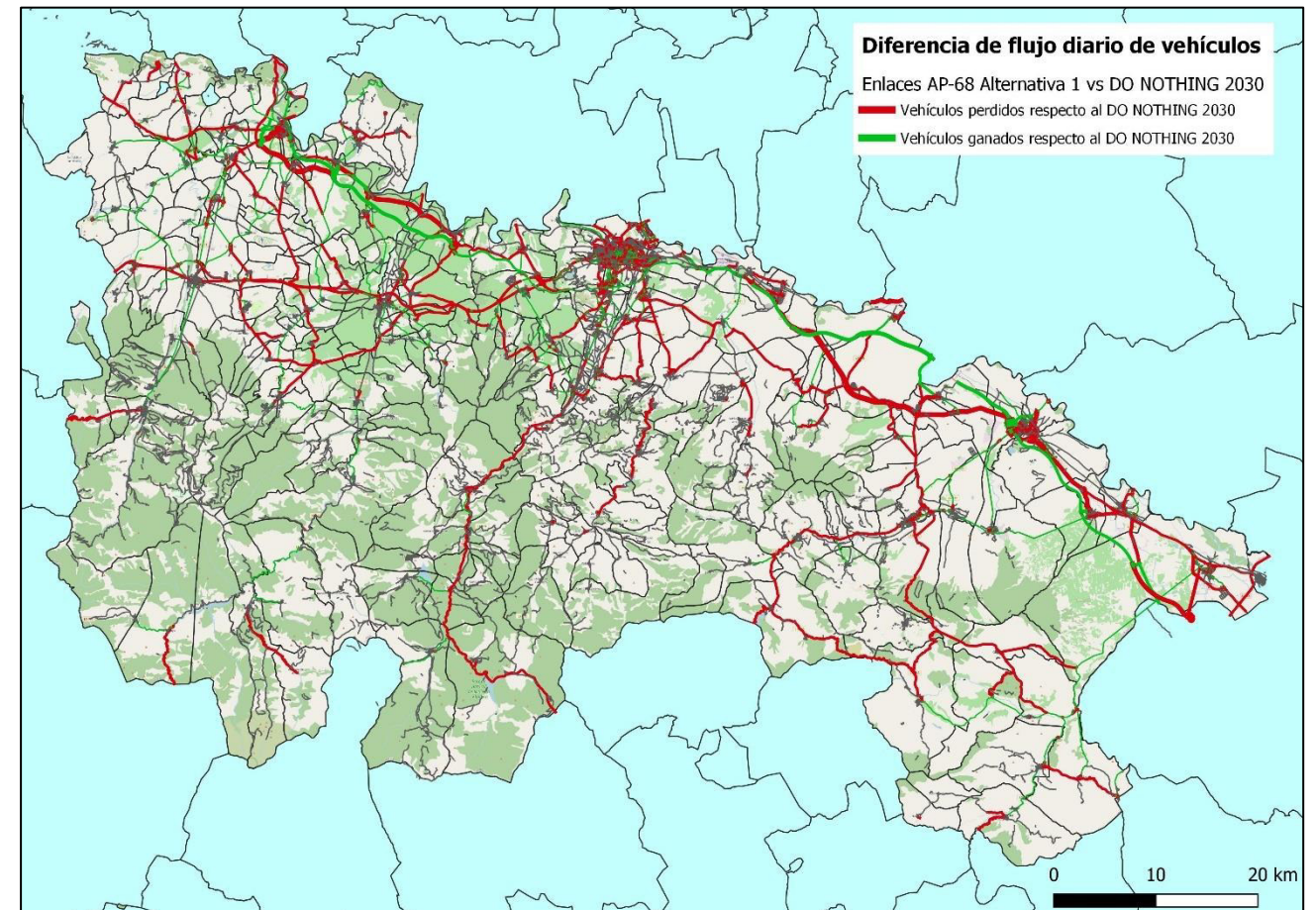


Ilustración 29 – Diferencias de flujo diario vehicular – Alternativa 2 vs DN2030

Fuente: Elaboración propia

Como conclusiones generales de esta alternativa en comparación con la anterior, se obtiene que el flujo de vehículos en general de la red se ven aumentado en muchas de las vías que anteriormente se veían liberadas.

Por otra parte, al igual que ocurría en la alternativa anterior, se obtiene como resultado la ganancia de flujo en gran parte del trazado de la Autopista AP-68 que discurre por la comunidad autónoma de La Rioja. Sin embargo, ciertos tramos como desde Haro hasta la provincia de Burgos o desde el enlace con la LR-285 hasta Comunidad Foral de Navarra pasa lo contrario, y este flujo diario de vehículos se ve reducido en comparación con el escenario Do Nothing 2030.

15.7 CONCLUSIONES

Tras realizar el estudio de varios parámetros para cada uno de los escenarios planteados (escenario “no hacer nada”, escenario en el que se realizan los enlaces de la alternativa 1 y el escenario donde se realizan los enlaces de la alternativa 2), se obtienen las siguientes conclusiones.

Por una parte, el mayor beneficio de la creación de enlaces es el aumento de la vertebración territorial que crea en la Comunidad Autónoma, en especial en toda su zona norte. En este sentido, las actuaciones permiten facilitar la conexión de las comarcas de Haro, Nájera, Ausejo, Pradejón o Cervera del Río Alhama (mejorando entre ellos los tiempos de acceso a los centros de salud). Además, gracias al enlace de Villamediana de Iregua y la mejora del Calahorra, se creará un acceso más directo a los Hospitales de San Pedro (Logroño) y Fundación Hospital de Calahorra, fundamental para las poblaciones más lejanas.

En cuanto a los tiempos de recorrido desde los núcleos a sus equipamientos más cercanos, tanto tiempos totales de recorrido como específicos desde núcleos con problemas de accesibilidad, la alternativa 1 es la que permite reducir más los tiempos de acceso.

Por otra parte, la creación de enlaces permite que los recorridos se acorten ya que facilitan la accesibilidad a las poblaciones. Esto crea distintos beneficios como la reducción de emisiones contaminantes, de consumo de combustible, de accidentes, etc. Además de estos beneficios directos, también se podrán traducir en ahorro económico, así como un aumento en la salud humana y la calidad de vida de la población. En este sentido, la alternativa 1 también resulta la más beneficiosa, ya que es la que menores vehículos-kilometro genera.

No obstante, las diferencias entre las Alternativas 1 y 2 no son significativas, puesto que las diferencias en los resultados obtenidos son escasas. Las mayores diferencias se producen con respecto a la alternativa 0, escenario “no hacer nada”, especialmente en lo que se refiere a la mejor conectividad de la red y mejora de la accesibilidad del territorio, reduciendo además los problemas asociados al paso de los vehículos por los cascos urbanos que serán claramente beneficiados. En cualquier caso, el escenario más favorable deberá determinarse en el estudio que actualmente está llevando a cabo el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el cual se tendrá además en cuenta el resto de actuaciones necesarias en la Red de Carreteras del Estado.

16 ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO (EAE)

En relación con el aspecto ambiental, para la realización del Plan Regional de Carreteras de la Rioja (2022-2030) se ha realizado una evaluación ambiental estratégica ordinaria, en la que se ha incluido un diagnóstico ambiental, paisajístico y cultural, además del territorial, en un espacio más extenso, donde se ha tenido en cuenta la infraestructura verde y los Planes existentes a nivel supramunicipal, apostando por la calidad del entorno y del medio ambiente, la disminución de los consumos energéticos y de la contaminación acústica y el empleo de modos de transporte más eficientes, siendo primordiales las fases de participación pública y ciudadana y la integración de sus determinaciones en las sucesivas fases del Plan.

Además, cabe mencionar que el estudio ambiental estratégico realizado incorpora un breve resumen no técnico en su capítulo final.

**PLAN REGIONAL DE CARRETERAS
DE LA RIOJA 2022-2030**

ANEJO 01. MARCO TERRITORIAL





ANEJO 01. MARCO TERRITORIAL

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	1
2. MEDIO FÍSICO	1
2.1. CLIMATOLOGÍA	1
2.2. GEOMORFOLOGÍA	1
2.3. GEOLOGÍA Y GEOTECNIA	2
2.4. HIDROLOGÍA	3
2.5. ZONAS DE INUNDACIÓN	4
3. ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA	6
3.1. DEMOGRAFÍA.....	6
3.2. ESTRUCTURA ECONÓMICA.....	8
3.3. VIVIENDAS.....	9
3.4. TURISMO.....	9
3.5. ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO	10
3.6. ESPACIOS PROTEGIDOS	12
3.7. SENDEROS Y VÍAS PECUARIAS	14
4. SISTEMA DE TRANSPORTE.....	16
4.1. TRANSPORTE TERRESTRE	16
4.2. TRANSPORTE AÉREO	18
4.3. TRANSPORTE FERROVIARIO.....	18
5. EQUIPAMIENTOS	18
5.1. CENTROS DE ASISTENCIA SANITARIA	18
5.2. CENTROS EDUCATIVOS	19
5.3. SUPERFICIES COMERCIALES	20
5.4. INSTALACIONES DEPORTIVAS.....	20
5.5. BIENES DE INTERÉS CULTURAL	20
APÉNDICE A: NÚCLEOS DE POBLACIÓN.....	22
APÉNDICE B: POBLACIÓN.....	24
APÉNDICE C: TASA DE MOTORIZACIÓN.....	29

APÉNDICE D: VIVENDAS.....	35
APÉNDICE E: MAPA DE SENDEROS	38
APÉNDICE F: CENTROS EDUCATIVOS.....	40
APÉNDICE G: BIENES DE INTERÉS CULTURAL	44

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 - Localización de La Rioja.....	1
Ilustración 2 - Comarcas de La Rioja (Plan de Carreteras 2010)	1
Ilustración 3 - Distribución espacial de los valores de temperatura media anual y estacional en La Rioja (datos en °C)	1
Ilustración 4 - Mapa físico de La Rioja.....	2
Ilustración 5 - Mapa geológico 1:350.000.....	2
Ilustración 6 - Mapa hidrográfico (Gobierno de La Rioja).....	3
Ilustración 7 - Mapa Áreas de Riesgo Potencial Significativo de Inundación – ARPSIs	5
Ilustración 8 – Situación de los municipios de especial relevancia de La Rioja	6
Ilustración 9 – Visor del Sistema de Información Urbanística de La Rioja.....	11
Ilustración 10 – Unidades de paisaje definidas en el Estudio y Cartografía del Paisaje.....	12
Ilustración 11 – Situación de los Espacios Protegidos en La Rioja.....	12
Ilustración 12 – Situación del Parque Nacional Sierra de Cebollera	13
Ilustración 13 – Situación de la Reserva Natural de los Sotos de Alfaro	13
Ilustración 14 – Situación de la Laguna de Urbión	13
Ilustración 15 – Situación de la laguna de Hervías	13
Ilustración 16 – Situación de los espacios de la Red Natura 2000 en La Rioja.....	14
Ilustración 17 – Mapa General de Vías Pecuarias de La Rioja.....	16
Ilustración 18 – Mapa de senderos en La Rioja	39

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 - Aportaciones anuales y mensuales en las estaciones de aforo de la cuenca del Ebro a su paso por La Rioja (Datos 2001/2002)	3
Tabla 2 – Áreas de Riesgo Potencial Significativo de Inundación en La Rioja	5
Tabla 3 – Principales municipios de La Rioja. Población en 2020	6
Tabla 4 - Distribución de la población de La Rioja (01 de Enero de 2020).....	7
Tabla 5 – Índices generales y por ramas de actividad de la cifra de negocios	8
Tabla 6 – PIB pm oferta. Ajustados de estacionalidad y calendario	8

Tabla 7 –Parque vehicular de La Rioja 2019.....	9
Tabla 8 – Establecimiento turísticos, capacidad y tipo de establecimiento	10
Tabla 9 – Porcentaje de municipios y población de La Rioja según el planeamiento	11
Tabla 10 – Espacios Naturales Protegidos de La Rioja.....	12
Tabla 11 – Espacios protegidos Red Natura 2000.....	14
Tabla 12 – Espacios protegidos. Áreas naturales singulares	14
Tabla 13 – Áreas Recreativas de La Rioja	15
Tabla 14 – Líneas de autobús Metropolitano en La Rioja.....	17
Tabla 15 – Líneas de autobús Interurbano en La Rioja	17
Tabla 16 – Paradas de autobús Rural en La Rioja	17
Tabla 17 – Estaciones de tren en La Rioja.....	18
Tabla 18 – Hospitales y Centros de Salud de La Rioja	18
Tabla 19 – Consultorios Médicos de La Rioja.....	19
Tabla 20 – Centros Educativos de La Rioja	19
Tabla 21 – Superficies Comerciales de La Rioja	20
Tabla 22 – Instalaciones Deportivas de La Rioja.....	20
Tabla 23 – Bienes de Interés Cultural de La Rioja.....	21

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Situación de los municipios de especial relevancia de La Rioja	6
Gráfico 2 - Evolución de la población entre 1971 y 2019	7
Gráfico 3 – Distribución de población según grupos de edades en La Rioja	7
Gráfico 4 – Distribución de población en municipios según su sexo en La Rioja	7
Gráfico 5 – Situación de los municipios de especial relevancia de La Rioja	8
Gráfico 6 – Situación de los municipios de especial relevancia de La Rioja	9
Gráfico 7 – Censo de viviendas familiares principales 2001-2011	9
Gráfico 8 –Cantidad de viajeros que visitaron La Rioja 2019.....	10
Gráfico 9 – Porcentaje de municipios y población de La Rioja según el planeamiento	11

1. INTRODUCCIÓN

El marco territorial de aplicación del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030 es la Comunidad Autónoma de La Rioja, que se sitúa en el interior al norte de la Península Ibérica. Desde el punto de vista de organización territorial, La Rioja limita al este con la Comunidad Autónoma de Aragón (provincia de Zaragoza), al norte con el País Vasco (provincia de Álava) y Navarra; y al sur y al oeste con Castilla y León (provincias de Soria y Burgos).



Ilustración 1 - Localización de La Rioja

La Comunidad Autónoma de La Rioja cuenta con una única provincia, la cual se encuentra organizada en 174 municipios. Dado que no cuenta con una división oficial de comarcas y aunque en la actualidad existen 18 mancomunidades en la Comunidad Autónoma de La Rioja, la división territorial más usada establece tres zonas delimitadas por el río Ebro (Rioja Alta, Media y Baja) las cuales coinciden con los partidos judiciales de Haro, Calahorra y Logroño y sus municipios quedan agrupados según la clasificación tradicional compuesta por nueve partidos judiciales (Haro, Santo Domingo de la Calzada, Nájera, Logroño, Torrecilla en Cameros, Calahorra, Arnedo, Alfaro y Cervera del Río Alhama).



Ilustración 2 - Comarcas de La Rioja (Plan de Carreteras 2010)

2. MEDIO FÍSICO

2.1. Climatología

El clima predominante en La Rioja es de tipo mediterráneo continentalizado, sin embargo, la situación geográfica de la región y la variedad de su relieve influyen tres zonas climáticas distintas.

- En el valle del Ebro el clima es mediterráneo continentalizado, con temperaturas moderadas y elevadas precipitaciones debido a la influencia de las masas de aire húmedas del mar.
- En los extremos del Sistema Ibérico se caracteriza por presentar un clima más continental con temperaturas extremas caracterizadas por inviernos fríos y veranos muy calurosos. Las precipitaciones son escasas y predominan en primavera y en otoño.
- En las zonas de mayor altitud el clima de montaña, con temperaturas muy bajas en invierno y suaves en verano. En este clima las precipitaciones son más abundantes y aumentan con la altitud, en los puntos más altos en forma de nieve.

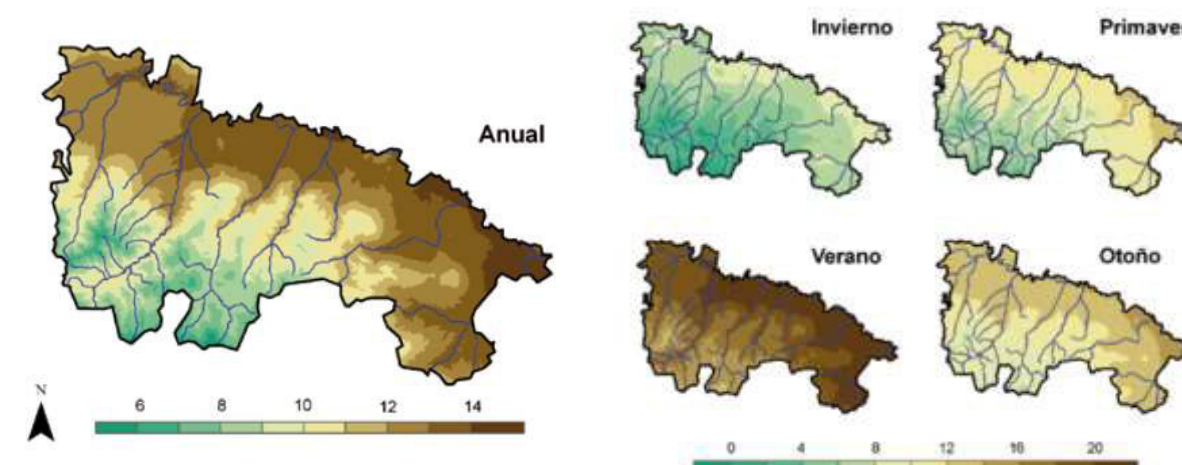


Ilustración 3 - Distribución espacial de los valores de temperatura media anual y estacional en La Rioja (datos en °C)

Fuente: Características espaciales del clima en La Rioja modelizadas a partir de sistemas de información geográfica y técnicas de regresión espacial. DIALNET

2.2. Geomorfología

La Comunidad Autónoma de La Rioja se encuentra localizada en el Valle medio del Ebro y queda delimitada por las montañas del Sistema Ibérico en el Sur, y los Montes Obarenes y la Sierra de Cantabria al Norte.



Ilustración 4 - Mapa físico de La Rioja

Fuente: www.mapasdelmundo.org

Tal y cómo puede observarse en el mapa, el territorio de la región queda estructurado en tres unidades geomorfológicas claramente diferenciadas.

- **Valle del Ebro:** con una altitud entre 300 y 600 metros de altitud, se trata de un terreno llano de suaves pendientes sobre el que se asienta la mayor parte de la población y en el que se concentra el grueso de la actividad económica de la región. El paisaje de esta unidad queda dominado por cultivos agrícolas.
- **Piedemonte:** son sierras de altitud media de 800 metros, con orografía ondulada y situadas en la franja de contacto entre el valle del Ebro y las estribaciones de las sierras Ibéricas.
- **Sierras Ibéricas:** formadas por una serie de sierras alineadas, en sentido O-E, de entre 1.531 y 2.271 metros de altitud máxima, cuentan con un relieve muy accidentado debido a la existencia de fuertes pendientes, en general superiores al 20%. Los usos del suelo dominantes, en este caso, son los ganaderos y forestales. Esta zona está presidida por la gran sierra de la Demanda, los picos de Urbión, la sierra Cebollera y las sierras de Tierra de Cameros. La mayor elevación de la región es el pico de San Lorenzo a 2.271 msnm.

Desde el punto de vista geográfico, estas tres unidades coinciden con tres comarcas: la Rioja Alta, la Rioja Baja y la Sierra. La Rioja Alta ocupa la parte noroeste de las zonas llanas y la parte alta del valle del Ebro, además de los valles bajos de los ríos Tirón, Oja y Najerilla. La Rioja Baja se ubica al este del río Iregua, siguiendo la ribera del Ebro hasta el río Alhama. Por último, la Sierra constituye la zona montañosa localizada en el sur de la región, surcada por los valles altos de los ríos, Oja, Najerilla, Iregua, Leza y Cidacos.

2.3. Geología y geotecnia

La forma geológica de la Comunidad Autónoma de La Rioja queda definida de forma predominante por areniscas, lutitas y calizas, con presencia de cuarcitas y pizarras en algunas zonas localizadas, de margas y yesos en otras o de conglomerados y brechas en las restantes.

Respecto a la geología presente en las zonas de piedemonte, cabe destacar que estas suelen ir asociadas a materiales duros (conglomerados y calizas) dando lugar a roquedos. Y en las sierras Ibéricas, a parte de los materiales nombrados anteriormente, encontramos algunas pizarras, cuarcitas, brechas, vulcanitas, las cuales marcan su diferencia geológica.

Por otro lado, en las zonas de Valle, cabe destacar que en la ribera derecha predominan los conglomerados, areniscas, lutitas, calizas, margas y yesos. La ribera izquierda, a la altura de San Vicente de la Sonsierra, está constituida por calizas cenomanenses, con inclusión de calizas y margas senonenses.

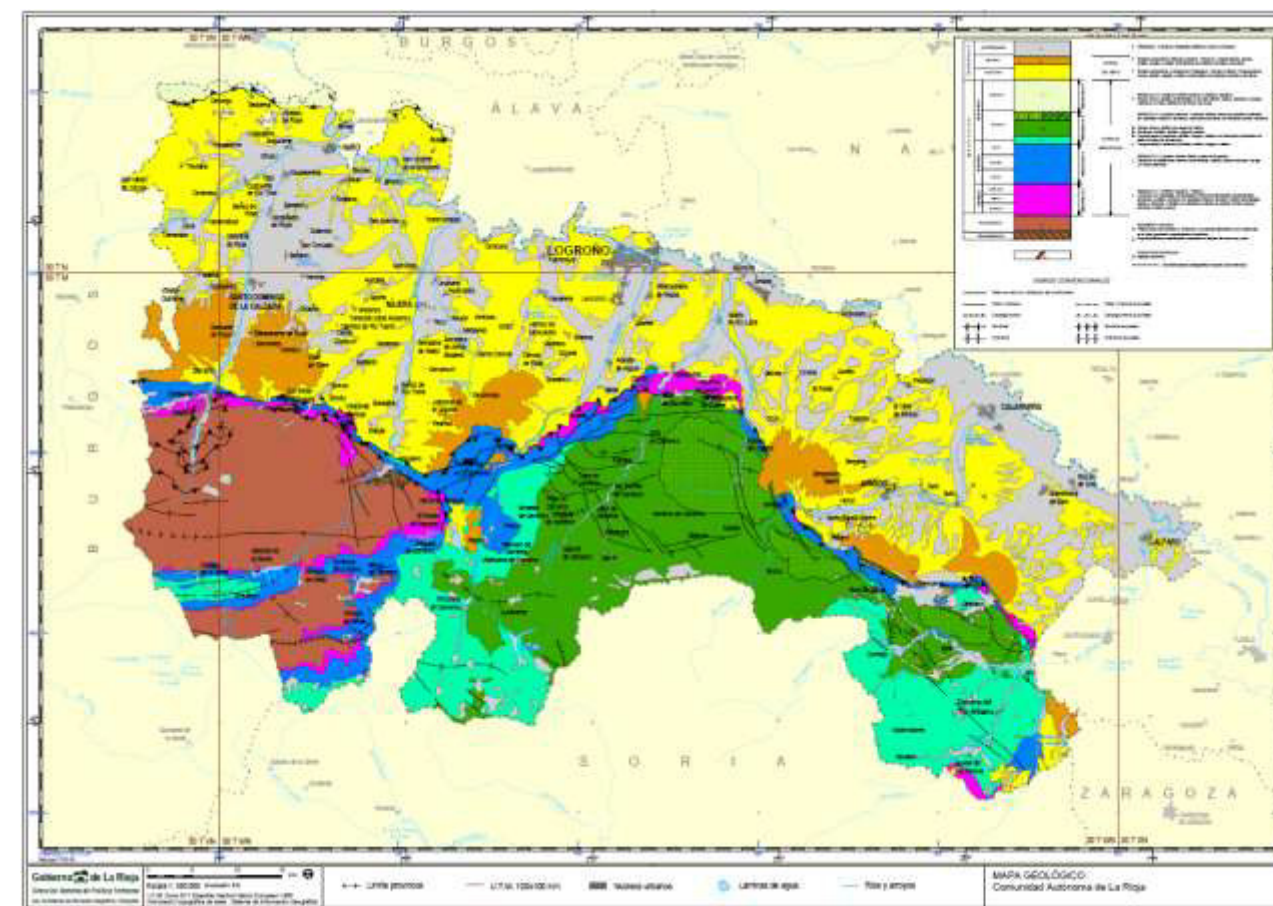


Ilustración 5 - Mapa geológico 1:350.000

Fuente: Gobierno de La Rioja

En la Sierra de la Demanda se encuentran los materiales más antiguos, pertenecientes al Precámbrico que afloran en su borde noreste en el anticlinal de Anguiano (areniscas y esquistos). En el área central los materiales precámbricos están bajo los restos de otras eras, fundamentalmente del Paleozoico (cuarcitas y pizarras del Cámbrico). Al sur afloran conglomerados, areniscas, pizarras y esquistos del Carbonífero. Cabe señalar una pequeña faja de materiales triásicos en los bordes oeste, norte, sur llegando al Urbión y adentrándose en los Cameros.

El Jurásico aparece en La Rioja como un frente carbonatado a modo de cordón. Este cordón recorre el borde Norte entre la Sierra de la Demanda y los Cameros, siendo Torrecilla el centro neurálgico del mismo, continuando hacia Urbión. Torrecilla en Cameros exhibe el mayor espesor de este frente.

En cuanto a las características geotécnicas, se identifican zonas con alta capacidad de carga, con capacidades medias de carga y asentamientos diferenciales y con capacidad baja. Estos últimos terrenos con baja capacidad de carga se deben a la fuerte presencia de yesos en algunas áreas, pudiendo producir asentamientos bruscos por su disolución.

2.4. Hidrología

La Rioja queda adscrita a la Confederación Hidrográfica del Ebro, ocupando esta cuenca la mayor parte de la superficie (5.023 km²) de La Rioja. Además, se localizan 21 km² en una zona al suroeste de la Comunidad Autónoma, cuyo Organismo de Cuenca lo constituye la Confederación Hidrográfica del Duero.



Ilustración 6 - Mapa hidrográfico (Gobierno de La Rioja)

Fuente: Gobierno de La Rioja

El río Ebro recorre La Rioja de oeste a este a lo largo de 195 km, atravesando el angosto canal entre las rocas de las Conchas de Haro y saliendo de la comunidad en Alfaro, a lo largo de la Reserva

Natural de los Sotos del Ebro. Los principales afluentes de La Rioja que discurren por la margen derecha son el Tirón, el Oja, el Najerilla y el Iregua en la parte occidental, siendo los de mayor caudal y regularidad en sus aguas. Por otro lado, en la parte oriental de la provincia se encuentran el Leza, el Cidacos y el Alhama. Todos los afluentes conforman valles fértiles en su parte baja.

2.4.1. CUENCA DEL EBRO

El Valle del Ebro se encuentra limitado por dos elevadas cadenas montañosas: la Cordillera Ibérica con la Sierra de la Demanda y la Sierra de Cameros al sur, y al norte con la Sierra de Cantabria. El emplazamiento de la región hace que las precipitaciones mínimas y los registros térmicos máximos se localicen en el eje de la cuenca. De esta manera y siguiendo el curso del río de noroeste a sureste, los valores de precipitación disminuyen y los térmicos aumentan de forma progresiva, variando en más de 100 mm de Haro a Alfaro.

Además, aunque la variación del caudal en el Ebro no varía significativamente a nivel global en La Rioja, se observan diferencias en las aportaciones conforme se desciende de La Rioja Alta hacia La Rioja Baja.

- En La Rioja Alta el régimen se define como **pluvial oceánico**, con registros de caudales máximos en invierno y mínimos en verano.
- En La Rioja Baja el régimen es **pluvial nival**, estos aportes se caracterizan tanto por lluvias como por nieves. Los registros máximos tienen lugar durante la primavera, tras el deshielo y las aportaciones procedentes de las lluvias; y otro durante el otoño, con la vuelta de las lluvias. El estiaje en verano es más acentuado.

La diferencia entre ellas se encuentra acentuada por los afluentes de la margen izquierda, procedentes de la Cordillera Cantábrica y la Cordillera Pirenaica. La aportación total en La Rioja en régimen natural del río Ebro es de 7.436 hm³/año, (E. Af. 002 Castejón), tal y como se refleja en la siguiente tabla.

Estación de Aforo	MENSUALES (m3/s)												ANUALES	
	Oct	Nov	Dic	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Q med (m3/s)	Apor (hm3/a)
001. E. A.f. Miranda	30.9	53.0	83.3	97.4	103.4	94.8	83.0	56.8	36.4	29.9	28.1	24.7	59.5	1.877
149 E. A.f. El Cortijo	45.3	89.2	149.2	161.4	158.3	151.3	157.1	101.5	64.8	46.4	41.7	37.4	101.3	3.195
120. E. Af. Mendavia	54.3	90.2	138.6	161.5	168.4	158.0	157.1	109.1	78.6	58.1	54.3	48.4	107.1	3.378
053. E. Af. Lodoso	58.0	110.7	226.1	228.7	237.3	230.7	157.5	161.6	100.8	39.8	16.6	19.0	132.9	4.190
002. E. Af. Castejón	115.4	234.0	363.0	378.0	413.9	376.6	350.4	238.6	159.0	80.2	64.0	67.3	235.8	7.436

Tabla 1 - Aportaciones anuales y mensuales en las estaciones de aforo de la cuenca del Ebro a su paso por La Rioja (Datos 2001/2002)

Fuente: Gobierno de La Rioja y elaboración propia

2.4.2. CUENCA DEL OJA-TIRÓN

La cuenca del río Tirón se localiza en la parte final del tramo alto del Ebro, entre las comunidades de Castilla y León (Burgos) y La Rioja. Desde su nacimiento en la Sierra de la Demanda hasta su desembocadura en el río Ebro, tiene una longitud de 63 km y una cuenca vertiente de 1.270 km². La altitud media en la cuenca es 916 msnm, encontrándose la cota máxima en la Sierra de la Demanda, concretamente en la Sierra de San Lorenzo (2.271 msnm) y la mínima en las proximidades de la población de Haro (400 msnm). El río Tirón presenta una dirección hacia el norte y va girando hacia el noreste debido a la ubicación de los Montes Obarenes.

2.4.3. CUENCA DEL NAJERILLA

El río Najerilla tiene una longitud de 72,4 km, desde su nacimiento hasta su desembocadura en el río Ebro, y recoge las aguas de una cuenca vertiente de 1.107 Km². Es el río más caudaloso y con caudales más regulares de los ríos riojanos, ya que nace en la Cordillera Ibérica, en un sistema de lagunas glaciales a unos 2.000 msnm entre las sierras del Neila y Urbión. El curso de este río se dirige hacia el noreste a través de un estrecho valle hasta Anguiano, ensanchándose el valle a partir de esta localidad, pasando por glaciares y terrazas hasta llegar a la desembocadura a una altitud de 405 msnm.

2.4.4. CUENCA DEL IREGUA

El río Iregua nace en la Sierra Cebollera a más de 2.000 metros de altitud, con una longitud de 64 km y una cuenca vertiente de 692 km². La altitud media de la cuenca es de 1.175 msnm, ubicándose su punto más alto en la Mesa (Sierra Cebollera) y el más bajo en la desembocadura en el río Ebro (360 msnm). El río Iregua presenta una dirección dominante de sur a norte, perteneciendo al territorio de La Rioja en el 95 % de su recorrido, únicamente la cabecera de su afluente, el río Mayor, discurre por tierras sorianas.

2.4.5. LEZA-JUBERA

Los ríos Leza y Jubera son los ejes principales de la cuenca del río Leza, que ocupa una extensión de 530 km². El río Leza nace en la Sierra de Cameros, rodeado de cumbres que llegan a los 1.763 metros de altitud y cuenta con una longitud de unos 50 km. Su curso se orienta hacia el norte-noreste hasta desembocar en el río Ebro aguas abajo de Logroño. En la cabecera el río Leza presenta dos pequeños afluentes, siendo su principal afluente el río Jubera. La cuenca limita al sur en cabecera con la cuenca del Iregua y Cidacos. Este límite está formado por un interfluvio que se denomina Valle de Ocón. La altitud media en la cuenca es de 1.100 msnm, encontrándose la cota máxima en las proximidades de su nacimiento en la Sierra de Cameros (1.400 msnm) y la mínima en la desembocadura (340 msnm).

2.4.6. CIDACOS

El río Cidacos ocupa parte de las comunidades de Castilla y León en su cabecera y de La Rioja en su parte media y baja. Este río recorre 79 km desde su nacimiento en la Sierra Montes Claros al este de la Sierra de Cebollera, hasta su desembocadura en Calahorra. A lo largo de su recorrido recoge las aguas de una cuenca vertiente de 677 Km². El curso del río se orienta hacia el noreste. En la cabecera atraviesa un valle cerrado y estrecho, y en La Rioja el valle se ensancha progresivamente. A su llegada a Autol, el río da un giro de 90º hacia su desembocadura en el Ebro en el norte, ampliándose la llanura de inundación.

2.4.7. ALHAMA-LINARES

La cuenca del río Alhama se ubica en las Comunidades Autónomas de Castilla y León, La Rioja, Navarra y Aragón, ocupando el 34,3% de su territorio en La Rioja. La superficie de la cuenca es de 1.253,6 km² y la longitud del río de 78,3 km, desembocando en el río Ebro a la altura de Alfaro. La cota máxima de la cuenca se encuentra en el monte Cayo a 1.709 msnm cercano al nacimiento del río Linares, y el punto más bajo, en la desembocadura a 300 msnm.

2.5. Zonas de inundación

La Confederación Hidrográfica del Ebro en aplicación de los artículos 8, 9 y 10 del R.D. 903/2010, elabora en colaboración con las comunidades autónomas afectadas, los mapas de peligrosidad y de riesgo de inundación de la Demarcación.

Los mapas de peligrosidad comprenden la delimitación gráfica de la superficie anegada por las aguas para la ocurrencia de avenidas con periodos de retorno de 10, 100 y 500 años, definidos como eventos de alta, media y baja probabilidad. Por otra parte, los mapas de riesgo caracterizan el efecto potencial adverso de las crecidas con 50 años de periodo de retorno, permitiendo establecer el grado de exposición al fenómeno de las distintas partes del territorio.

A continuación, se muestra el mapa de las Áreas con Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPSIs) de La Rioja, obtenidas a partir de la evaluación preliminar del riesgo de inundación realizada por las autoridades competentes. Las ARPSIs son las zonas del territorio para donde existe un riesgo potencial de inundación significativo o bien la materialización de dicho riesgo puede considerarse probable como resultado de los trabajos de Evaluación Preliminar del Riesgo de Inundación (EPRI).



Ilustración 7 - Mapa Áreas de Riesgo Potencial Significativo de Inundación – ARPSIs
Fuente: Gobierno de La Rioja

A continuación, se enumeran dichas áreas localizadas en la región de La Rioja.

CÓDIGO DE TRAMO	DESCRIPCIÓN
ALH-09	Río Alhama en Aguilar del Río Alhama
ALH-10	Río Alhama en Cervera del Río Alhama
ALH-11	Río Alhama en Alfaro
BAR-05	Río Aragón en Milagro
BNA-01	Río Najerilla en Anguiano
BNA-02	Río Najerilla en Nájera
BNA-03	Río Tobía en Tobía
BNA-04	Río Cárdenas en San Millán de la Cogolla, Berceo y Estollo
BNA-05	Río Yuso en Arenzana de Arriba y Arenzana de Abajo
BNA-06	Río Tuerto en Torrecilla sobre Alesanco, Alesanco y Azofra
BNA-07	Arroyo de Valdulce en Huércanos
BNA-08	Río Yalde en Uruñuela
CID-01	Río Cidacos en Quel, Arnedo y Autol
CID-02	Río Cidacos en Calahorra

CID-03	Yasa Valeros en Herce
CID-04	Río Cidacos en Arnedillo
CID-05	Río Cidacos en Arnedillo
LEB-01	Arroyo de la Fuente en Navarrete y Fuenmayor
LEB-02	Río Ebro y Arroyo de Yécora o Río Oyón en Logroño y Oyón
LEB-03	Río Ebro en Mendavia, Alcanadre y Agoncillo
LEB-05	Río Ebro en Azagra y Calahorra
LEB-06	Río Iregua en Nalda
LEB-07	Río Iregua en Albelda de Iregua
LEB-08	Río Leza en Soto en Cameros
LEB-09	Río Leza en Ribafrecha
LEB-10	Río Jubera y Río Leza en Murillo de Río Leza
LEB-11	Canal en Corera
LEB-12	Río Iregua en Torrecilla en Cameros
OJA-01	Río Oja o Glera en Villalobar de ríoja, Baños de ríoja, Castañares de ríoja y Tirgo
OJA-02	Arroyo de la Corravía en Ojacastro
OJA-03	Río Tirón y Río Ea en Cuzcurrita de Río Tirón, Tirgo, Cihuri , Anguciana y Haro
OJA-04	Río Oja en Casalarreina
OJA-05	Río Oja y Cíloria en Ezcaray, Valgañón, Zorraquín y Ojacastro

Tabla 2 – Áreas de Riesgo Potencial Significativo de Inundación en La Rioja
Fuente: Confederación Hidrográfica del Ebro y elaboración propia

3. ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA

3.1. Demografía

La Rioja cuenta con una superficie de 5.045 km², siendo una región pequeña dentro de España si se compara con el resto de las Comunidades Autónomas. Su densidad de población es de 62 habitantes por km² (INE 2019), resultando un valor medio en el conjunto del Estado.

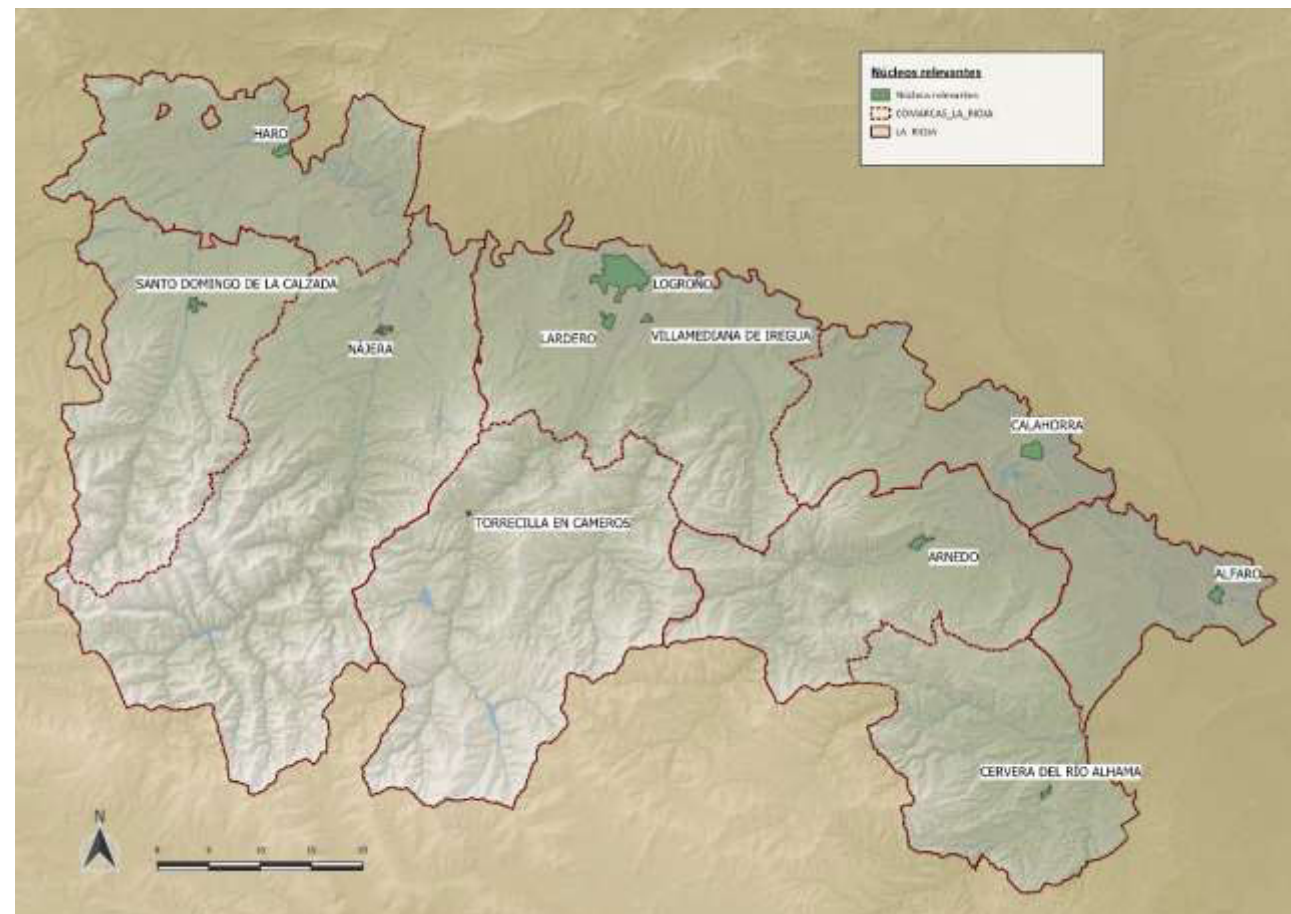


Ilustración 8 – Situación de los municipios de especial relevancia de La Rioja

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Gobierno de La Rioja

La mayoría de la población en La Rioja se concentra en muy pocos núcleos, coincidiendo con las cabeceras de comarca de los nueve partidos judiciales: Haro, Santo Domingo de la Calzada, Nájera, Logroño, Torrecilla en Cameros, Calahorra, Arnedo, Alfaro y Cervera del Río Alhama.

En cada comarca la población de cabecera coincide con el municipio de mayor concentración de población, a excepción de la comarca de Logroño. En esta comarca, hay dos municipios más además de Logroño, que tienen una concentración de población importante en términos generales de la región, Lardero y Villamediana de Iregua.

Municipio	Población
Logroño	152.485
Calahorra	24.531
Arnedo	15.015
Haro	11.557
Lardero	10.813
Alfaro	9.611
Villamediana de Iregua	8.359
Nájera	8.072
Santo Domingo de la Calzada	6.276
Cervera del Río Alhama	2.308
Torrecilla en Cameros	453

Tabla 3 – Principales municipios de La Rioja. Población en 2020

Fuente: INE

Existen 5 municipios con una población superior a los 10.000 habitantes, y solo 9 municipios superan los 5.000 habitantes. Estas cifras indican una alta presencia de núcleos rurales y núcleos en proceso de despoblación entre los 174 municipios de la región. Estos municipios se localizan mayoritariamente al norte de la región, en la zona del valle.

Tal y como se muestra en el gráfico siguiente, 146 de los 174 municipios de La Rioja, cuentan con menos de 1.000 habitantes; 23 con una población que oscila entre 1.001 y 10.000; 4 entre 10.001 y 50.000; y uno, Logroño, con más de 100.000 habitantes (Padrón INE, 01-01-2019).

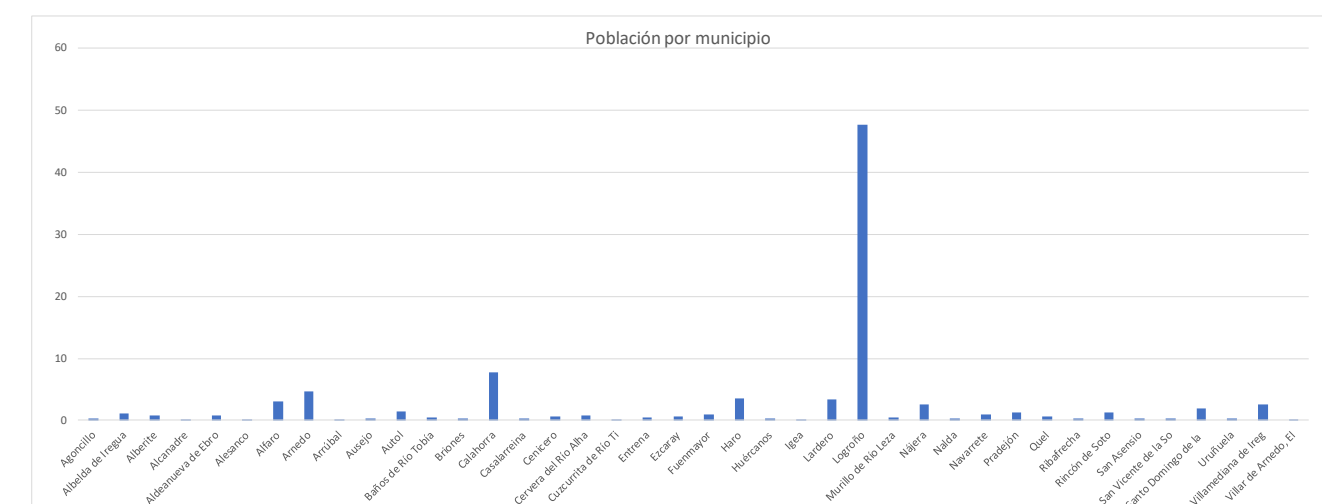


Gráfico 1 – Situación de los municipios de especial relevancia de La Rioja

Fuente: Datos INE 2019 y elaboración propia

En el **Apéndice A** se encuentra un mapa que muestra el rango del número de habitantes y la densidad de población en cada región.

Además, la región se encuentra marcada por el reparto desigual de la población. El 96,23 % de la población en el año 2019 vivía en el Valle del Ebro, tal y como se muestra en la tabla siguiente, registrando una densidad de población de 102,80 hab/km². Por otro lado, las Sierras Ibéricas cuentan con una densidad de población muy baja, con un valor de 5,79 hab/km², hecho que puede verse condicionado entre otras razones, por su orografía escarpada y por el mayor coste de la ejecución de infraestructuras en el mismo.

	Nº MUNICIPIOS	SUPERFICIE (km)	HABITANTES	DENSIDAD (habitantes/km)
VALLE	122	2.965,49	304.865	102,80
SIERRA	52	2.062,42	11.933	5,79

Tabla 4 - Distribución de la población de La Rioja (01 de Enero de 2020)

Fuente: Datos INE 2019 y elaboración propia

Por otra parte, La Rioja cuenta con una población residente de 316.798 habitantes a 1 de enero de 2020, según el Instituto de Estadística de La Rioja y, por lo tanto, una densidad de población de 63,06 hab/km².

A partir del gráfico, se muestra que la población de La Rioja se mantiene más o menos estable, tras un elevado incremento entre el año 2000 y 2008, un periodo de estabilidad entre 2008 y 2014 y un ligero descenso acontecido entre los años 2013 y 2014.

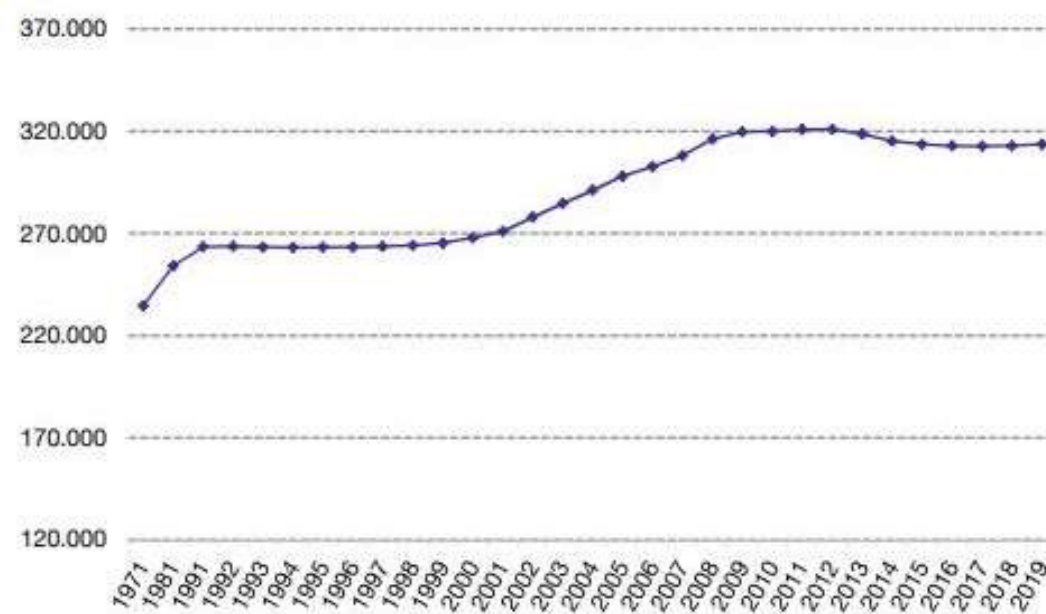


Gráfico 2 - Evolución de la población entre 1971 y 2019

Fuente: Datos INE 2019 e Instituto de Estadística de La Rioja

En el **Apéndice B** se incluye una tabla con la evolución de la población entre los años 2006 y 2020 de los 174 municipios de La Rioja.

La población de La Rioja se compone en un 8,5 % de ciudadanos en edades comprendidas entre los 40 y 44 años, seguidos de los ciudadanos entre 45 a 49 y los de 50 a 54 años con unos porcentajes del 8,1 % y 7,6 % respectivamente.

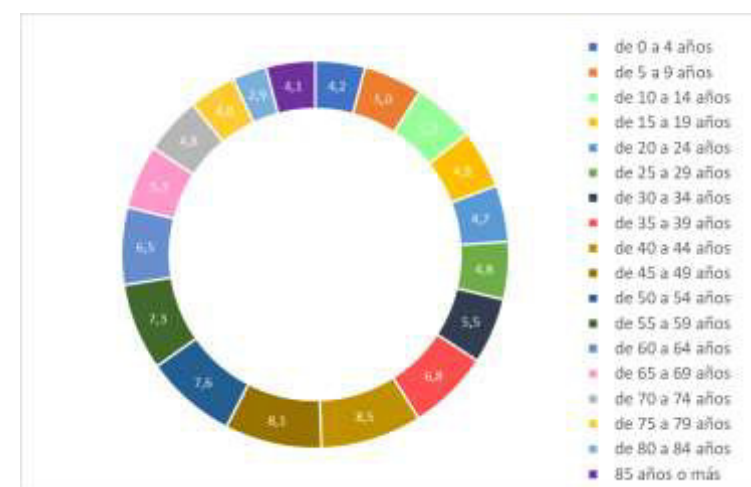


Gráfico 3 – Distribución de población según grupos de edades en La Rioja

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Gobierno de La Rioja

En cuanto a la distribución poblacional según sexos, la población de La Rioja está conformada en un 52 % por hombres y un 48 % de mujeres. La siguiente imagen refleja la distribución según sexos en los municipios riojanos.

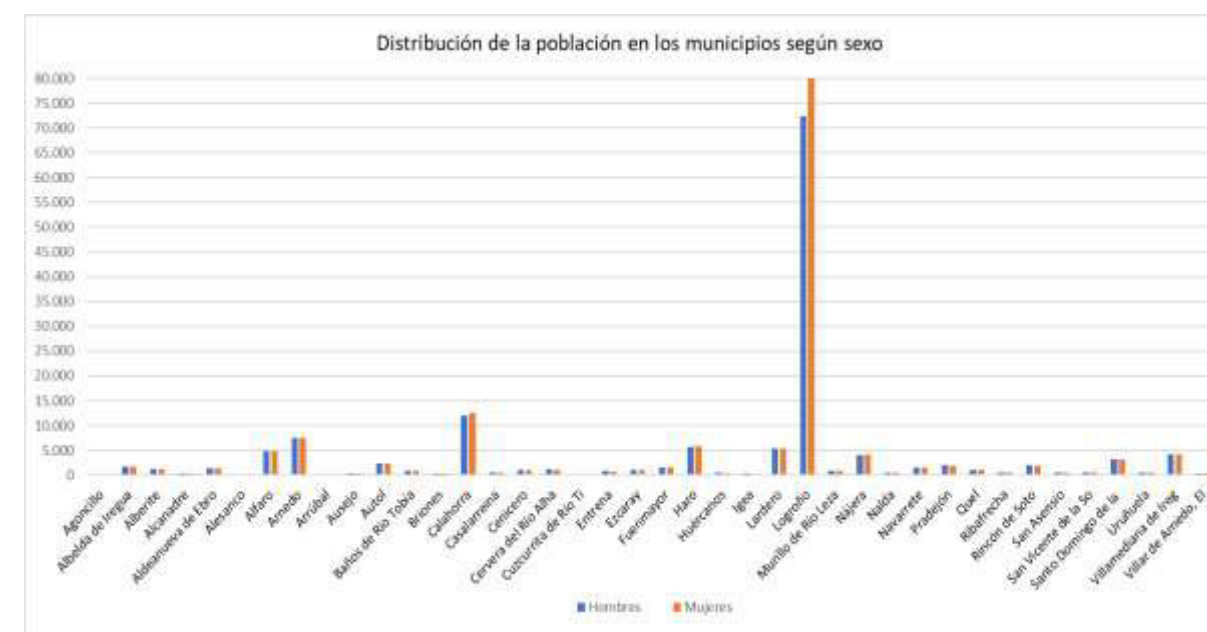


Gráfico 4 – Distribución de población en municipios según su sexo en La Rioja

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Gobierno de La Rioja

3.2. Estructura económica

La estructura económica de La Rioja se ha especializado en sectores concretos a los que ha dotado de gran dinámica y competitividad, caracterizada por la abundancia de las materias primas agrícolas que han impulsado los sectores vinícola y conservero.

Además, se ha visto potenciadas las industrias del calzado en Arnedo, la industria Química en Nájera, y la textil y de fabricación de maquinaria en Logroño.

Su situación estratégica en el valle medio del Ebro beneficia a La Rioja con los flujos que circulan desde las costas cantábricas hacia las mediterráneas.

La Rioja concentra más del 50% de la actividad industrial en su capital, Logroño. Lo que ejerce un efecto negativo en el resto de la provincia.

El sector terciario tiene una gran importancia en la economía riojana, más del 40 % de las empresas riojanas ejercen su actividad en el sector servicios, destacando en la actividad hotelera e inmobiliaria. De acuerdo con los datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística (INE) sobre los Indicadores de Actividad del Sector Servicios (IASS), para enero del 2021 reflejan una variación anual de un 12,5 % en la Rioja y un 16,6 % a nivel nacional en las cifras de negocios de Servicios de Mercado.

Índices generales y por ramas de actividad de la cifra de negocios.								
	La Rioja				España			
	Índice	Var.(%) Mensual	Var.(%) Anual	Var.(%) en lo que va de año	Índice	Var.(%) Mensual	Var.(%) Anual	Var.(%) en lo que va de año
ÍNDICE GENERAL	104,6	-17,3	-12,5	-12,5	96,6	-19,1	-16,5	-16,5
Comercio	110,2	-17,3	-10,2	-10,2	102,2	-18,0	-13,3	-13,3
Otros Servicios	90,5	-17,5	-19,3	-19,3	86,3	-21,3	-22,7	-22,7
-Transp. y almacenamiento	103,4	-10,3	-12,0	-12,0	93,8	-11,1	-19,1	-19,1
-Hostelería	38,2	-35,3	-61,9	-61,9	38,2	-26,8	-60,1	-60,1
-Inf. y comunicaciones	116,9	-12,3	1,0	1,0	99,0	-20,4	-10,4	-10,4
-Act. profes., cient. y técn.	124,4	-26,0	-4,0	-4,0	108,5	-32,8	-10,2	-10,2
-Act. admn. y serv. aux.	98,2	-3,7	-7,8	-7,8	79,2	-14,2	-28,6	-28,6

Tabla 5 – Índices generales y por ramas de actividad de la cifra de negocios

Fuente: Datos Instituto de Estadística de La Rioja

Por otra parte, realizando un análisis por comarcas se puede decir que La Rioja Alta destaca por su oferta en el sector servicios y producción vinícola, así como por la industria artesanal y el turismo. La Rioja Media, por su parte, recoge la mayoría de servicios de Administración y de la actividad industrial. Y la Rioja Baja es señalada por su industria conservera y de calzado, y por su nivel de servicios.

Cabe destacar que el Producto Interior Bruto (PIB) regional en La Rioja presentó un crecimiento del 2,60 % en el año 2018 (INE). A continuación, se muestran el Valor Añadido Bruto (VAB) de La Rioja en el año 2019 por sectores.

CONCEPTO	MILES DE EUROS (2019)
Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca (A)	494.030
Industria (B_E)	2.040.728
Construcción (F)	562.177
Servicios (G_T)	4.886.304
VALOR AÑADIDO BRUTO (VAB)	7.983.239

Tabla 6 – PIB pm oferta. Ajustados de estacionalidad y calendario

Fuente: Datos Instituto de Estadística de La Rioja

A la vista de la tabla, se observa que el sector servicios en el año 2019 representó el 61% de VAB de La Rioja, lo que refleja el peso de este sector sobre su economía. Cabe destacar el importante papel que tiene la industria en la economía y el empleo en la región, ya que representa el 25,56% del VAB en el año 2019.

3.2.1. Tasa de desempleo

La Rioja se encuentra entre las mejores comunidades autónomas en términos de tasa de ocupación, empleo y actividad. La Encuesta de Población Activa (EPA) en el cuarto trimestre del año 2020, refleja un porcentaje del 10,4% en su tasa de paro, mientras que para España esta se encuentra en un 16,4 %.

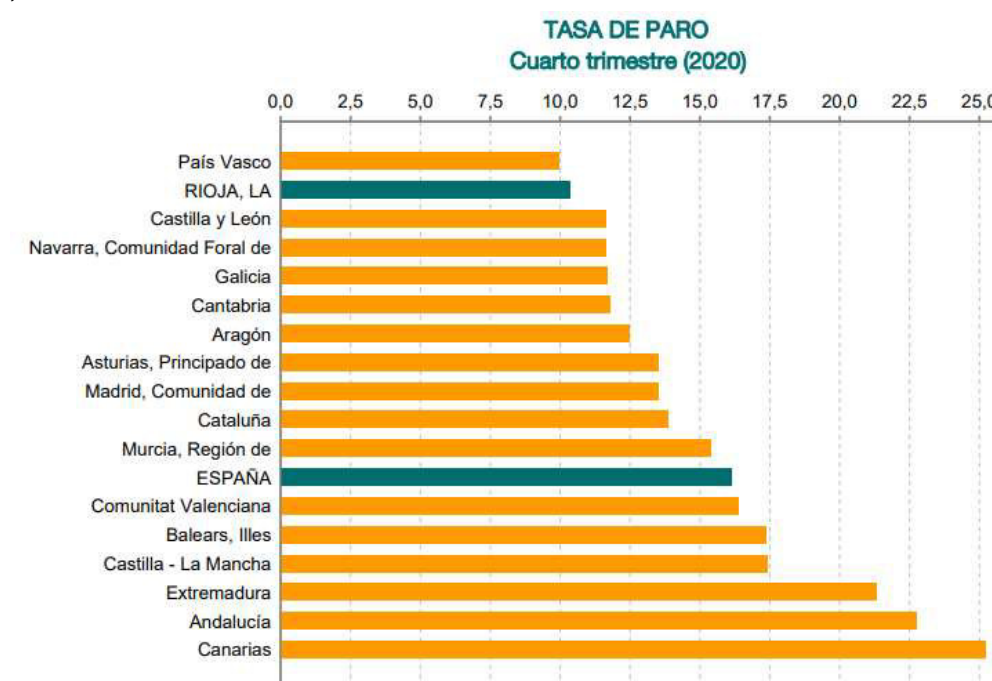


Gráfico 5 – Situación de los municipios de especial relevancia de La Rioja

Fuente: Datos Instituto de Estadística de La Rioja

Al encontrarse La Rioja entre las comunidades con mayor tasa de actividad y menor tasa de paro, se produce un aumento en la capacidad de movilidad de sus habitantes.

3.2.2. Tasa de motorización

En el año 2019 La Rioja contaba con un parque vehicular total de 216.020 vehículos.

Parque vehicular La Rioja 2019					
Automóviles	Motocicletas	Furgonetas y camiones	Autobuses	Tractores industriales	Otros vehículos
150.379	17.347	38.215	261	1.764	8.054

Tabla 7 – Parque vehicular de La Rioja 2019

Fuente: Datos Instituto de Estadística de La Rioja

El crecimiento de la tasa de motorización en La Rioja en los últimos años ha sido considerable, con una tasa anual acumulada promedio del 2,30%. Además, se observa un crecimiento anual del 1,80% en la capital Logroño, y crecimientos anuales del 2,41%, 2,20% y 3,03% en Calahorra, Arnedo y Haro respectivamente.



Gráfico 6 – Situación de los municipios de especial relevancia de La Rioja

Fuente: Datos Instituto de Estadística de La Rioja

En el **Apéndice C** se muestra una tabla con la evolución de la tasa de motorización entre los años 2006 y 2019 de los 174 municipios de La Rioja.

3.3. Viviendas

El conjunto total de viviendas familiares principales convencionales asciende a 129.984 según el censo de 2011, presentando un incremento de 28.524 viviendas con respecto al censo de 2001.

El municipio con mayor número de habitantes es Logroño, que presentó un aumento de 13.510 viviendas respecto al censo de 2001. Por su parte, los restantes núcleos de mayor ocupación,

Calahorra, Arnedo y Haro, presentaron aumentos de 1.991, 1.142 y 1.176 viviendas respectivamente en comparación al censo de 2001.

Este incremento en las viviendas se vio potenciado por la construcción de 10.154 viviendas de protección oficial (VPO), lo que representó una media anual de 675 VPO terminadas. Los municipios con mayor porcentaje de VPO, tomando como referencia el censo de 2011, son Lumbreras con un porcentaje del 23,78%, Calahorra con el 22,89% y Entrena el 20,76%. Logroño se ubica con un porcentaje del 14,39 %, encontrándose por encima de media de La Rioja (12,84%).

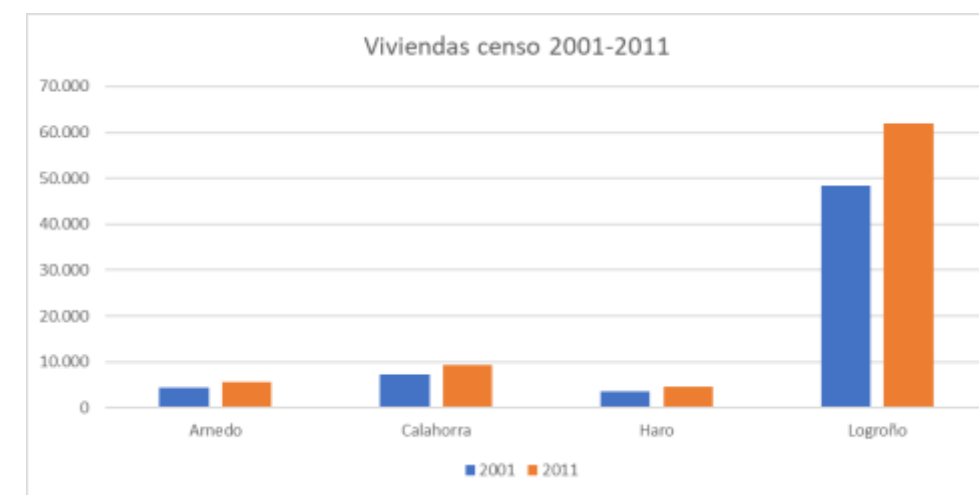


Gráfico 7 – Censo de viviendas familiares principales 2001-2011

Fuente: Datos INE 2011 y elaboración propia

En el **Apéndice D** se dispone de las tablas con la comparación del total de viviendas principales en el censo de 2001 y el de 2011 de los 174 municipios de La Rioja.

3.4. Turismo

La Rioja atrae un elevado número de turistas por su gastronomía y sus valores culturales, además de ser conocida por ser 'la tierra del vino'. La región se caracteriza por una gran relevancia a nivel nacional e internacional, dado que los vinos riojanos son exportados a un total de 123 países, convirtiéndose así en un destino predilecto para los amantes del vino.

En La Rioja existen decenas de actividades alrededor del vino, un amplio abanico de posibilidades desde enoturismo en bodegas, visitas al museo cultural del vino de Rioja, a rutas y excursiones por zonas de viñedos. La Rioja en general, pero especialmente la Rioja Alta y la comarca de Haro son tierras de viñedos.

Logroño, la capital de La Rioja, ofrece la posibilidad de visitar edificios históricos tales como la Catedral de La Redonda, las Iglesias de Santiago, San Bartolomé y Palacio, el Parlamento y la Puerta del Revellín.

En San Millán de la Cogolla se ubican los monasterios de Yuso y Suso, que forman parte del Patrimonio de la Humanidad de la UNESCO, son considerados la cuna del castellano, puesto que en ellos se alumbraron las primeras palabras escritas en romance español.

En la Rioja Baja deben destacarse las localidades de Calahorra, Nájera y Alfaro. Por una parte, Calahorra cuenta con una gran cantidad de monumentos históricos como la Catedral del Salvador, la Iglesia de San Andrés y el Palacio Episcopal. Nájera se encuentra enmarcada dentro de la ruta del Camino de Santiago, destacando el Monasterio de Santa María La Real. Por su parte, Alfaro destaca por la colegiata de San Miguel, su colonia de cigüeñas y la Reserva Natural de los Sotos de Alfaro.

Otro de los atractivos de La Rioja son sus yacimientos paleontológicos que atesoran un patrimonio de casi 10.000 icnitas (huellas fosilizadas de dinosaurio).

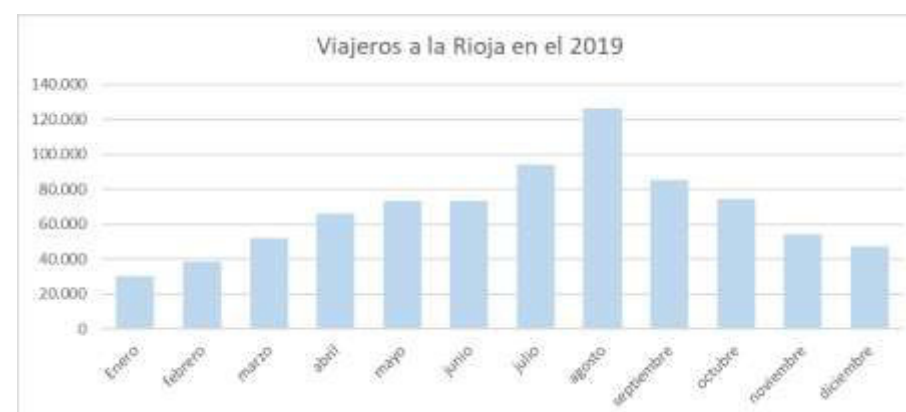
En cuanto a cifras relacionadas con el turismo, para el año 2019 antes de la crisis sanitaria provocada por el virus COVID-19, La Rioja contaba con un total de 4.865 habitaciones (hoteles, hostales, etc.), 1.187 establecimientos turísticos y 18.031 plazas.

	Habitaciones/Apartamentos 2019	Establecimientos 2019	Plazas 2019
LA RIOJA			
Hoteles	2.783,00	76,00	4.964,00
Hostales	521,00	39,00	924,00
Pensiones	454,00	70,00	806,00
Casas rurales	644,00	132,00	1.192,00
Apartamentos	318,00	48,00	1.315,00
Albergues turísticos	145,00	17,00	743,00
Campings	0,00	9,00	8.087,00
Viviendas de uso turístico	0,00	796,00	0,00
TOTAL	4.865,00	1.187,00	18.031,00

Tabla 8 – Establecimiento turísticos, capacidad y tipo de establecimiento.

Fuente: Datos Instituto de Estadística de La Rioja

A continuación, se muestra la cantidad de viajeros recibidos en La Rioja en el año 2019.



La Rioja	Enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noviembre	diciembre	Total
Viajeros	30.216	38.742	52.113	66.295	73.401	73.259	94.306	126.302	85.668	74.628	54.346	47.743	817.019

Gráfico 8 – Cantidad de viajeros que visitaron La Rioja 2019

Fuente: Datos Instituto de Estadística de La Rioja

3.5. Ordenación del territorio y urbanismo

El Sistema de Información Urbanística (SIU) de La Rioja es un visor que permite la consulta de los Planeamientos Urbanísticos de los Municipios de la Comunidad Autónoma, así como las Modificaciones y Desarrollos del Planeamiento Municipal.

Este visor, genera mapas de cada uno de los municipios de la Comunidad Autónoma de La Rioja, en los que se muestra la calificación del suelo y 7 planes especiales que se enumeran a continuación:

- PEPMAN (Plan especial de Protección del Medio Ambiente Natural)

Este plan se encuentra derogado y fue sustituido por la Directriz de Protección de Suelo No Urbanizable

- Embalse de González-Lacasa
- Icnitas de La Rioja
- Camino de Santiago
- Monasterios de Suso-Yuso
- Aeropuerto de Logroño-Agoncillo
- Alto Oja

Además, a nivel general de provincia, se puede observar los tipos de planeamiento de los municipios de la Comunidad Autónoma de La Rioja, observándose en la leyenda los siguientes:

P.G.O.U.: Plan General de Ordenación Urbana

P.G.M.: Plan General Municipal

P.O.S.U.: Plan de Ordenación del Suelo Urbano

N.N.S.S.: Normas Subsidiarias

D.S.U.: Delimitación del Suelo Urbano

S.P.: Sin Planeamiento. (El municipio se rige por las Normas Urbanísticas Regionales)

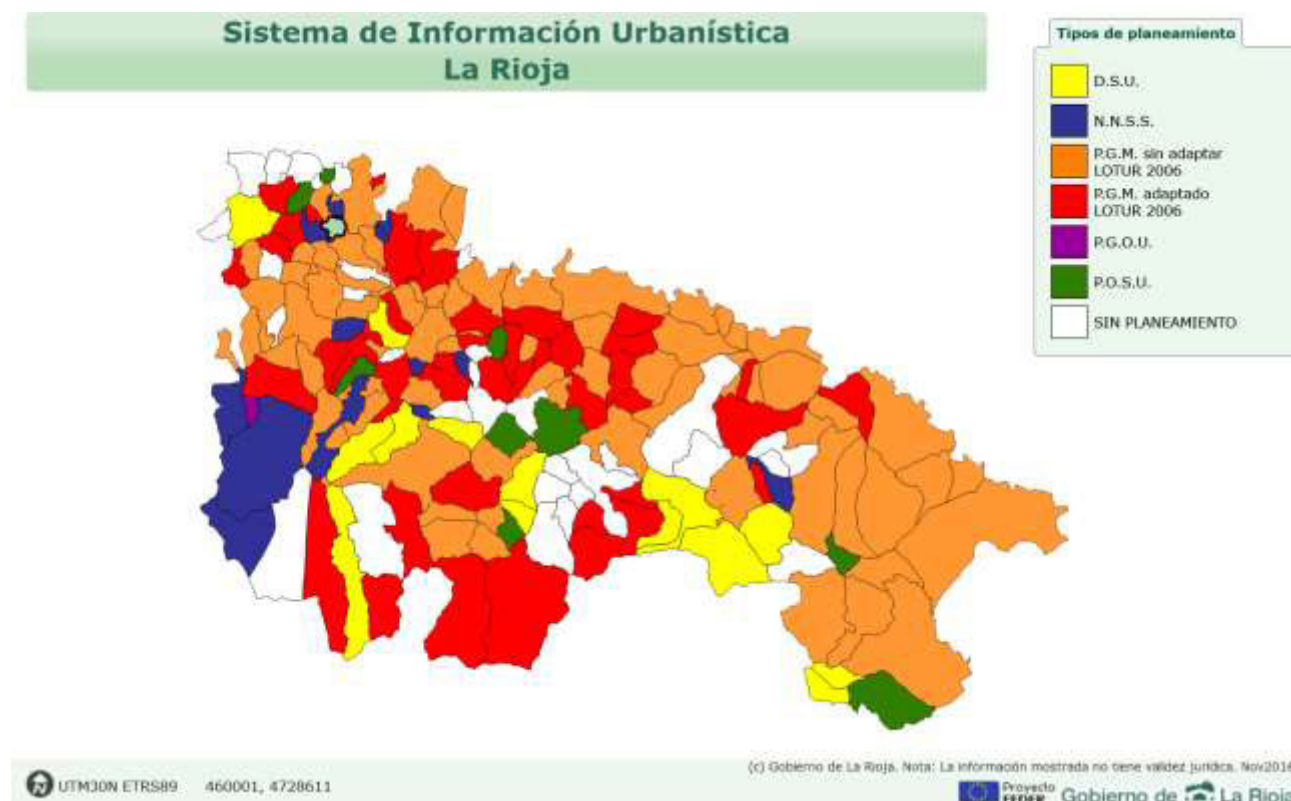


Ilustración 9 – Visor del Sistema de Información Urbanística de La Rioja

Fuente: Gobierno de La Rioja

La Ley 5/2006, de 2 de mayo, de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja (LOTUR) es la norma que regula las actuaciones y asentamientos en el territorio, así como la actividad urbanística municipal, con el objetivo de conseguir un desarrollo equilibrado y sostenible en la región que se ejerce a través de los instrumentos de ordenación del territorio que se prevé en ella.

La Comisión de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja (COTUR) es el órgano de la Administración General de la Comunidad Autónoma de La Rioja con competencia en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo de esta Comunidad Autónoma. La COTUR funciona en Pleno y en Comisión Permanente.

Por una parte, el Pleno tiene la función de aprobar definitivamente e informar de los instrumentos de planeamiento urbanístico para los que la LOTUR le otorga competencia. Además, es competencia de la Comisión Permanente informar de las materias de las que conoce el Pleno y resolver las autorizaciones previstas en la Ley de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja.

Tal y como se observa en los gráficos y tabla siguientes, a fecha de 1 de enero de 2017, el 67'8% de los municipios se encontraban adaptados a la LOTUR, frente al 16,1% que se encontraban sin adaptar y al 16,1% que no disponían de ningún tipo de planeamiento.

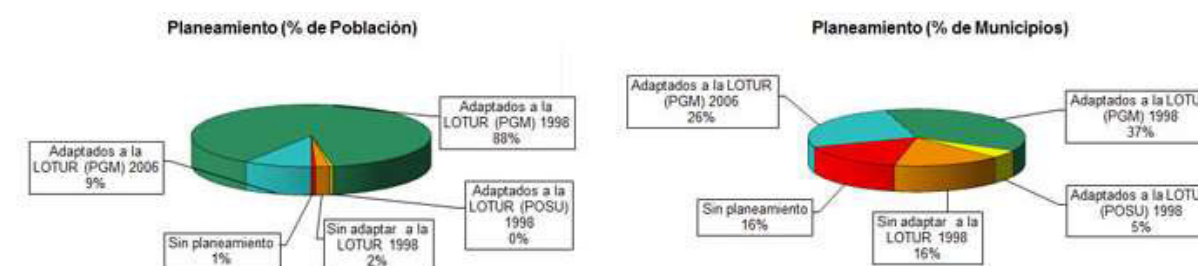


Gráfico 9 – Porcentaje de municipios y población de La Rioja según el planeamiento

Fuente: Gobierno de La Rioja. Datos 1/1/2017

	Municipios	% sobre total	Población	% sobre total
Adaptados a la LOTUR (PGM) 2006	45	25,86	28.910	9,15
Adaptados a la LOTUR (PGM) 1998	65	37,36	277.497	87,87
Adaptados a la LOTUR (POSU) 1998	8	4,60	1.539	0,49
Sin adaptar a la LOTUR 1998	28	16,09	6.036	1,91
Sin planeamiento	28	16,09	1.812	0,57
Total	174	100,00	315.794	100,00

Tabla 9 – Porcentaje de municipios y población de La Rioja según el planeamiento

Fuente: Gobierno de La Rioja

Por otra parte, el Consejo de Gobierno de La Rioja establece el Decreto 18/2019, de 17 de mayo, por el que se aprueba la Directriz de Protección del Suelo No Urbanizable de La Rioja. La Directriz establece las medidas necesarias para asegurar la protección, conservación, catalogación y mejora de los espacios naturales, el paisaje y el medio físico rural desde un punto de vista urbanístico y territorial. En ella se identifican las zonas que deban ser objeto de especial protección, estableciendo ocho espacios de ordenación:

- Protección de cumbres
- Sierras de interés singular
- Riberas de interés ecológico o ambiental
- Áreas de vegetación singular
- Espacios agrarios de interés
- Parajes geomorfológicos
- Entorno de los embales
- Zonas húmedas

Además, incorpora los espacios naturales de La Rioja (Parque Natural Sierra de Cebollera, Reserva Natural de los Sotos de Alfaro, Lagunas de Urbión, Laguna de Hervías y Red Natura 2000) y establece 136 áreas de ordenación dentro de los espacios de ordenación.

Por último, cabe destacar que, el Convenio Europeo del Paisaje entró en vigor en España desde el 1 de marzo de 2008. Este convenio cambia la forma de abordar el paisaje, entendiendo que el paisaje sufre una evolución como resultado de las actividades humanas de las que es objeto, pudiendo mejorarlo o empeorarlo. En este sentido, el Gobierno de La Rioja asume la responsabilidad y el compromiso de cumplir con el Convenio Europeo del Paisaje y le otorga reconocimiento jurídico integrado en las políticas de ordenación del territorio y urbanismo.

Además, en base a ello, se realizó el Estudio y Cartografía del Paisaje que delimita el territorio en 215 unidades de paisaje cuyo objetivo fue realizar una clasificación del paisaje en unidades espaciales de un cierto grado de homogeneidad relativo a uno o a varios atributos del territorio. Posteriormente se valoraron, con el fin de crear una herramienta que permitiera describir y facilitar la toma de decisiones a la hora de gestionar el territorio para prever su transformación ante los cambios antrópicos.

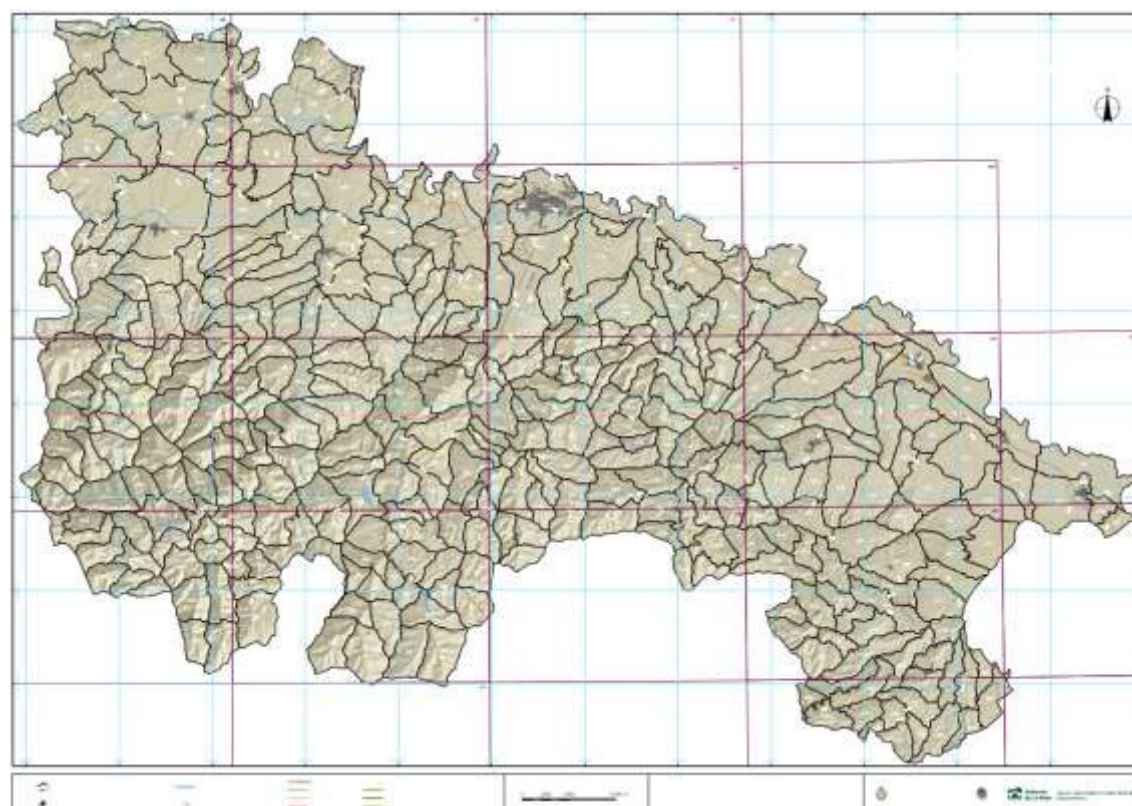


Ilustración 10 – Unidades de paisaje definidas en el Estudio y Cartografía del Paisaje

Fuente: Gobierno de La Rioja

3.6. Espacios protegidos

La superficie de La Rioja consta de 5.045 kilómetros cuadrados de superficie. De ellos, 261.577 hectáreas están bajo alguna figura de protección y 167.541 hectáreas están incluidas en la Red Natura 2000.



Ilustración 11 – Situación de los Espacios Protegidos en La Rioja

Fuente: Gobierno de La Rioja

Espacio Protegido	Tipo	Área (Ha)
Carrascal de Villarroya	Área Natural Singular	264,82
Carrizal de Cofin	Área Natural Singular	142,75
Dolinas de Zenzano	Área Natural Singular	22,39
La Laguna de Hervias	Área Natural Singular	58,98
Obarenes-Sierra de Cantabria	Zona de Especial Conservación de Importancia Comunitaria	5.165,67
Peñas de Arnedillo, Peñalmonte y Peña Isasa	Zona de Especial Conservación de Importancia Comunitaria	3.436,63
Peñas de Iregua, Leza y Jubera	Zona de Especial Conservación de Importancia Comunitaria	8.410,52
Sierra de Alcarama y Valle del Alhama	Zona de Especial Conservación de Importancia Comunitaria	10.217,40
Sierra de Cebollera	Parque Natural	17.812,97
Sierras de Demanda, Urbión, Cebollera y Cameros	Zona de Especial Conservación de Importancia Comunitaria	138.606,38
Sotos del Ebro en Alfaro	Reserva Natural	474,44
Sotos y Riberas del Ebro	Zona de Especial Conservación de Importancia Comunitaria	1.703,48
Zonas húmedas y yagas de la Degollada y El Recuenco	Área Natural Singular	232,69

Tabla 10 – Espacios Naturales Protegidos de La Rioja

Fuente: Gobierno de La Rioja

Dentro de estos espacios, se encuentran distintas categorías dependiendo de su valor ecológico o su grado de protección.

Cabe destacar la próxima aprobación del Parque Natural de Alto Najarilla, por representar un espacio con comunidades vegetales y animales de gran valor ambiental. El parque ocupará una superficie de 45.147 hectáreas repartidas entre los términos municipales de las Siete Villas.

3.6.1. Parque Natural Sierra de Cebollera

Lo forma un conjunto de sierras pertenecientes al Sistema Ibérico al sur de La Rioja, que conforman un cambio significativo en el paisaje de la comunidad, dominada al norte por el valle del Ebro. Constituye una de las mejores muestras de relieves de origen glaciar dentro del Sistema Ibérico y presenta una fauna diversa, compuesta por una mezcla de especies de corte mediterráneo con otras de vocación atlántica o centroeuropea.



Ilustración 12 – Situación del Parque Nacional Sierra de Cebollera

Fuente: Gobierno de La Rioja

3.6.2. Reserva Natural de los Sotos de Alfaro:

Está constituida por los bosques fluviales de la ribera del Ebro a su paso por Alfaro al este de la comunidad autónoma. Estos enclaves, son un reducto del paisaje original de la ribera del Ebro, antes de que la acción humana lo transformara. En este tramo del Ebro, Los Sotos han quedado restringidos a un 32% de la extensión que ocupaban en 1950 y tan solo a un 4,5% de toda llanura aluvial que debieron ocupar en otras épocas.



Ilustración 13 – Situación de la Reserva Natural de los Sotos de Alfaro

Fuente: Gobierno de La Rioja

3.6.3. Lagunas de Urbión:

Se trata de un conjunto de humedales de alta montaña, localizados a los pies del Urbión, en el límite provincial con Soria. Son un conjunto de 10 lagunas de origen glaciar de aguas frías y limpias. La mayor de todas ellas, la Laguna de Urbión, ocupa una superficie de 2,3 hectáreas y es la única de carácter permanente con características lacustres. Los humedales de Urbión poseen una elevada diversidad de flora y fauna acuática, con especies adaptadas a las condiciones de un ambiente alpino húmedo dentro de la región mediterránea.



Ilustración 14 – Situación de la Laguna de Urbión

Fuente: Gobierno de La Rioja

3.6.4. La laguna de Hervías:

Declarada en 2007 como Área Natural Singular, es una pequeña laguna natural que ocupa unas 15 hectáreas de superficie y se encuentra situada en el término municipal de Hervías (La Rioja), cercano a Santo Domingo de la Calzada. El principal valor ambiental de la laguna de Hervías radica en su singularidad geomorfológica dentro del ámbito territorial del valle del Ebro en La Rioja.



Ilustración 15 – Situación de la laguna de Hervías

Fuente: Gobierno de La Rioja

3.6.5. Red Natura 2000:

La Red Natura 2000 es una red europea de espacios naturales que han sido protegidos para asegurar la supervivencia a largo plazo de las especies y los hábitats más amenazados de la Unión Europea (UE). El 33% de la superficie de La Rioja pertenece a la Red Natura 2000.

En La Rioja se han declarado 6 espacios protegidos que ha sido declarados Zonas Especiales de Conservación (ZEC) y Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA). El objetivo de la Red Natura en La Rioja es garantizar un estado de conservación favorable de los 42 hábitats y las 97 especies de interés comunitario presentes en la región, de las que 41 son aves.

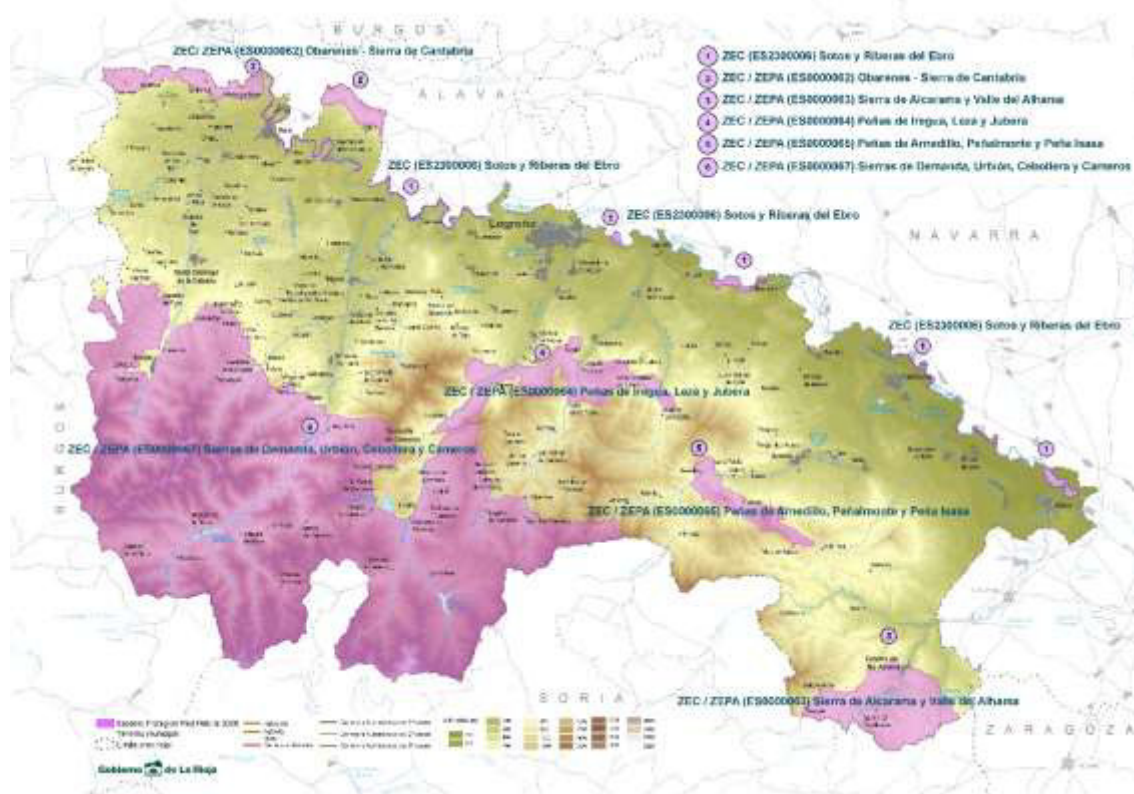


Ilustración 16 – Situación de los espacios de la Red Natura 2000 en La Rioja

Fuente: Gobierno de La Rioja

En los espacios clasificados como Red Natura 2000 se encuentran 6 zonas que ocupan 167.541 hectáreas en total. Esto supone más de un tercio del territorio de la comunidad autónoma dentro de la red, situando a La Rioja entre las comunidades españolas que más proporción del territorio aportan.

Nombre del espacio	Superficie (ha)
Obarenes-Sierra Cantabria	5.166
Sierra de Alcarama y Valle del Alhama	10.217
Peñas de Iregua, Leza y Jubera	8.410

Nombre del espacio	Superficie (ha)
Peñas de Arnedillo, Peñalmonte y Peña Isasa	3.437
Sierras de Demanda, Urbión, Cebollera y Cameros	138.607
Sotos y Riberas del Ebro	1.704
SUPERFICIE TOTAL	167.541

Tabla 11 – Espacios protegidos Red Natura 2000

Fuente: Gobierno de La Rioja

3.6.6. Áreas naturales singulares:

Se trata de 4 zonas protegidas por la legislación autonómica, en el marco del Decreto 36/2017. Se consideran espacios naturales que poseen un carácter singular dentro del ámbito regional en atención a sus valores botánicos, faunísticos, ecológicos, paisajísticos y geológicos, o a sus funciones como corredores biológicos.

Nombre del espacio	Superficie (Ha)
Zonas húmedas y yagas de Degollada y Recuenco	11,24
Dolinas de Zenzano	22,7
Carrascal de Villarroya	264,4
Carrizal de Cofín	142
SUPERFICIE TOTAL	440,3

Tabla 12 – Espacios protegidos. Áreas naturales singulares

Fuente: Gobierno de La Rioja

3.7. Senderos y vías pecuarias

Es posible recorrer La Rioja a través de una red de senderos que se divide en tres bloques.

Por una parte, cuenta con 1.412 kilómetros de Grandes Rutas, entre las que se encuentran los senderos de Gran Recorrido Sierras de La Rioja y Altos Valles Ibéricos, la Vía Romana del Iregua, el Camino de Santiago y el Camino Natural del Ebro. Estas rutas se caracterizan principalmente por su distribución por etapas.

Por otra parte, se encuentra la red de “Senderos que unen lugares” que son senderos de longitud inferior a los anteriores, y “Paseos que unen rincones”, que se trata de pequeños senderos que conectan los ‘rincones con encanto’ en un determinado municipio. Dentro del primero destaca las Vías Verdes del Alhama, del Cidacos y del Oja, o los Senderos del Parque Natural Sierra de Cebollera; y dentro del segundo, los paseos de la Reserva Natural de los Sotos de Alfaro, el Sendero de Aradón o el del Salto del Agua de Matute.

En el **Apéndice E** se encuentra el mapa en el que se representa toda la red de senderos de La Rioja.

Cabe destacar que La Rioja dispone de 77 áreas recreativas repartidas a lo largo de toda su extensión en conexión con multitud de senderos.

Área recreativa	Municipio	Área recreativa	Municipio
Contrebia Leukade	Aguilar del Río Alhama	Santa Apolonia	Laguna de Cameros
La Balsa	Ajamil de Cameros	Venta de Piqueras	Lumbreras
Las Ventas	Alesanco	La Almedaña	Manjarrés
Soto del Estajao	Alfaro	Santa Catalina	Mansilla de la Sierra
La Bolacha	Anguiano	El Terreruelo	Muro en Cameros
Monasterio de Valvanera	Anguiano	Los Cerrados	Navajún
Río Valvanera	Anguiano	Barranco de Las Ruedas	Ocón
Río Valvanera (1)	Anguiano	Fuente Tosca	Ocón
Río Valvanera (2)	Anguiano	El Robledillo	Ortigosa de Cameros
Río Valvanera (3)	Anguiano	Peñamiel	Pradillo
Río Valvanera (4)	Anguiano	Peña Amarilla	Rabanera
Río Valvanera (5)	Anguiano	San Antolín	Rasillo de Cameros (El)
Río Valvanera (6)	Anguiano	La Eméndula	San Millán de la Cogolla
Río Valvanera (7)	Anguiano	Prao Tajo	San Millán de la Cogolla
Río Valvanera (8)	Anguiano	Urre	San Millán de la Cogolla
Puente de Arenzana	Arenzana de Abajo	Era Cazuela	Santa Coloma
Turruncún	Arnedo	La Balsa	Sojuela
Vico	Arnedo	Fuente El Colegial	Sotés
Fuente El Piojo	Autol	El Rajao	Tobía
Yerga	Autol	El Rajao (1)	Tobía
Roble de la Virgen	Bezares	El Rajao (2)	Tobía
Fuente de Caricente	Calahorra	El Rajao (3)	Tobía
La Soledad	Canales de la Sierra	El Rajao (4) - Las Islas	Tobía
Salamanchurri	Cárdenas	El Rajao (5) - Fuente Los Poetas	Tobía
Fuente Pobes	Casalarreina	El Rajao (6)	Tobía
Río Yalde	Castroviejo	Río Tobía	Tobía
Pozo Largo	Cervera del Río Alhama	Prado Iguareña	Valgañón
El Rebollar	Daroqa de Rioja	El Balneario	Ventrosa
El Villar de Poyales	Enciso	Carrascal	Villarroya
Navalsaz	Enciso	Achichuelo La Blanca	Villoslada de Cameros
Bonicaparra	Ezcaray	Lomos de Orio	Villoslada de Cameros
Fuente La Teja	Ezcaray	El Charco de las Ranas	Viniestra de Abajo
Llano de la Casa	Ezcaray	La Vega	Viniestra de Abajo
Santa Bárbara	Ezcaray	Paramanos	Viniestra de Abajo
Tres Aguas	Ezcaray	Puente de Viniestra	Viniestra de Abajo
Fuente de la Hoz	Foncia	Campo la Calera	Viniestra de Arriba
Fuente Nueva	Grávalos	Ermita de Canalejas	Zarzosa
El Viano	Haro	Fuente Gamellón	Zarzosa
Ermita del Cristo	Hornos de Moncalvillo		

Tabla 13 – Áreas Recreativas de La Rioja

Fuente: Gobierno de La Rioja

Además, existen 2.386 kilómetros de vías pecuarias que se extienden por toda la región de La Rioja. Estas vías constituyen una red de caminos milenarios que han albergado el paso del ganado ibérico a lo largo de los siglos. De la totalidad de la red de vías pecuarias, cabe destacar las 12 vías que componen la Red Principal.

I. Cañada del Oja

II. Cañada Real de Santa Coloma

III. Cañada Real Galiana (Riojana)

IV. Cañada Real Soriana Oriental, ramal de Clavijo

V. Cañada Real Soriana Oriental, ramal de Munilla

VI. Cañada Real Soriana Oriental, ramal de Villaroya y Alfaro

VII. Cañada Real de la Canejada

VIII. Cañada Real de Valdejimena

IX. Cañada Real de Ordoño

X. Cañada del Ebro

XI. Calzada de los Romanos

XII. Vereda de los Peregrinos o Camino del Francés

En la actualidad, la trashumancia en La Rioja se reduce a unas 4.500 ovejas pertenecientes a tres ganaderos de Brieva y Viniegra de Arriba, que trashuman al Valle de Alcudia en Ciudad Real. Cabe señalar que algunas vías pecuarias se han ido perdiendo y otras se han visto reducidas a la anchura de un camino de vehículos. Además, muchos de los senderos recreativos existentes en La Rioja corresponden parcial o totalmente a trazados de vías pecuarias.

Finalmente, debe destacarse la Resolución nº 226 /2012, de 30 de julio, aprueba el Plan de Ordenación de las Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de La Rioja, puesto que las Vías Pecuarias constituyen un patrimonio cultural, medio ambiental y paisajístico de excepcional importancia e interés, tanto por su singularidad como por su extensión.

Los objetivos de este plan eran obtener unos criterios objetivos para evaluar la necesidad y/o urgencia de actuación en las Vías Pecuarias, aplicar dichos criterios a la red para obtener una clasificación de la red principal, elaborar una propuesta de intervenciones priorizadas y elaborar una estimación presupuestaria de las actuaciones.

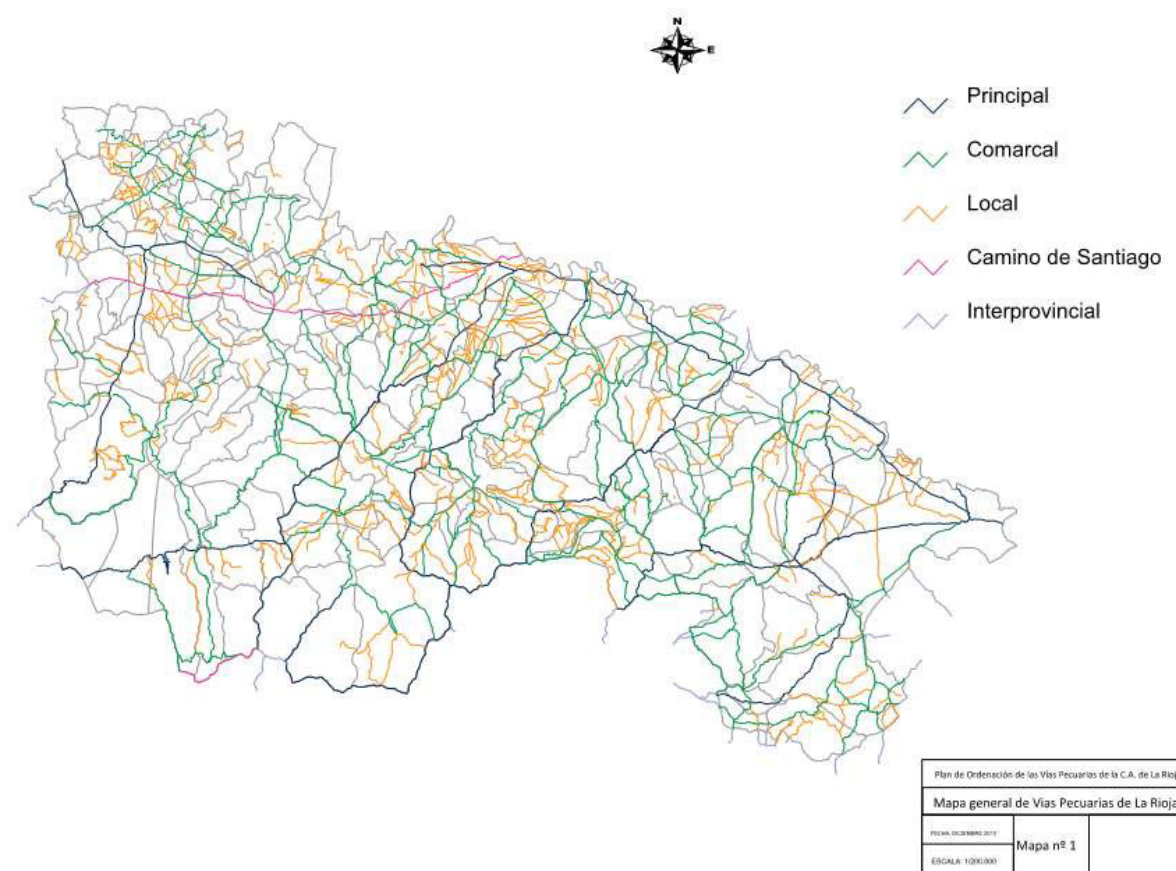


Ilustración 17 – Mapa General de Vías Pecuarias de La Rioja

Fuente: Plan Ordenación Vías Pecuarias. Gobierno de La Rioja

4. SISTEMA DE TRANSPORTE

El sistema de transporte de La Rioja se basa fundamentalmente en la comunicación entre Logroño y las capitales de provincia de las comunidades autónomas colindantes, así como en las comunicaciones internas entre los principales núcleos urbanos de la región.

Dadas las deficiencias de la Red ferroviaria y la escasa incidencia del tráfico aéreo, el transporte por carretera resulta el medio más empleado y sobre el que recae la función vertebradora del territorio, y es por ello que adquiere especial interés el análisis y actuación en su Red regional de carreteras.

El eje de comunicaciones principal coincide con el valle del Ebro, formado por la autopista AP-68, por la autovía A-12, las carreteras nacionales N-120 y N-232 y por la línea ferroviaria. Este eje conecta con diferentes ejes secundarios transversales que dan acceso a los diferentes valles riojanos, lo que facilita las comunicaciones de norte a sur.

Cabe destacar que la finalización de la concesión de Avasa (Autopista Vasco-Aragonesa), en el año 2026 (dentro del período objeto de este Plan 2022-2030), supondrá la previsible liberalización de la AP-68. En 2011 se llevó a cabo una prórroga de esta concesión hasta 2026 y, en el contexto actual no se espera una nueva prórroga.

4.1. Transporte terrestre

Las infraestructuras de competencia estatal agrupan a las principales carreteras (las cuales comprenden la autopista de peaje AP-68, vía rápida que comunica Bilbao con Zaragoza y articula la zona del alto Ebro, las autovías LO-20, A-12 y A-13, y las carreteras convencionales de titularidad estatal (N-111, N-113, N-120, N-124, N-126 y N-232).

La Rioja es una de las siete Comunidades Autónomas españolas uniprovinciales. En consecuencia, no existe una Red Provincial de Carreteras, con lo que está enteramente asumida por la Red Autonómica competencia del Gobierno de La Rioja. No existe, por lo tanto, una diferenciación entre carreteras autonómicas y de Diputación como sucede en las comunidades autónomas pluriprovinciales.

Actualmente, la Red Autonómica de Carreteras de La Rioja convive con la Red de Carreteras del Estado, competencia del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

La existencia de otras infraestructuras para automóviles distintas de las carreteras estatales o autonómicas se reduce a las vías urbanas de los municipios y a los caminos de titularidad municipal destinados a usos predominantemente agrícolas o forestales.

En razón de la funcionalidad de las carreteras, éstas se clasifican en tres niveles jerárquicos:

- **La Red Regional Básica**, que junto con la Red del Estado constituye el primer nivel dentro de la jerarquía actual y cuya misión fundamental es la de canalizar los principales flujos de tráfico de largo y medio recorrido, ofreciendo un alto nivel de servicio y unas conexiones lo más directas posibles. En este nivel de la Red estarán incluidas las autovías y carreteras de doble calzada autonómicas, las carreteras que canalicen los principales flujos interregionales y las que conecten los centros básicos de la región, entre ellos y con el exterior, y para finalizar aquellos itinerarios que canalicen importantes flujos de vehículos pesados. Supone un 20,8% de la Red autonómica y es la estructura principal sobre la que se diseña el resto de la Red autonómica.
- **La Red Comarcal** es el segundo nivel dentro de la jerarquía existente en la actualidad y permite la comunicación de los mayores núcleos de población y centros de actividad de cada comarca con sus centros comarcales y con los más próximos de otras comarcas. Constituye el 32,5% de la Red regional.
- **La Red Local** es el tercer y último nivel dentro de la jerarquía propuesta e incluye los tramos de carretera de la Red de la comunidad no incluidos en las redes básica y comarcal. Su funcionalidad reside en comunicar los centros de población menores, entre sí, con los núcleos intermedios de apoyo y a través de éstos con la cabecera comarcal. Aporta el 46,6% de los kilómetros del total de Red de la comunidad.

Por otra parte, en cuanto a los servicios de transportes existentes en la C.A. de La Rioja, se estructuran de la siguiente forma:

- **Transporte Metropolitano:** Es una concesión de transporte público perteneciente a la Red Transportes de La Rioja. Estas líneas conectan los municipios del área metropolitana de Logroño con el centro de la ciudad a partir de seis líneas. El Metropolitano cuenta con servicios todos los días de la semana, con horarios desde las 5:00 a las 23:00 y frecuencias a partir de los 20 minutos. Este servicio es utilizado por los ciudadanos en sus desplazamientos por motivos laborales, médicos o de estudios dentro de dicha área. Este servicio es una concesión de transporte público perteneciente a la red Transportes de La Rioja.

Líneas	Nomenclatura
M1	Logroño-Cenicero
M3	Logroño-Entrena
M3-M6	Entrena-Logroño-Murillo de Río Leza
M4	Logroño-Nalda
M4a	Alberite-Clavijo
M4b	Alberite-Islallana
M5	Logroño-Ribafrecha
M6	Logroño-Murillo de Río Leza
M7	Logroño-Arrúbal

Tabla 14 – Líneas de autobús Metropolitano en La Rioja
Fuente: Gobierno de La Rioja

- **Transporte Interurbano:** Este tipo de transporte lo configuran catorce líneas que, en los últimos años, han experimentado mejoras en sus recorridos, horarios y frecuencias. Las catorce líneas del servicio son competencia de la comunidad autónoma, en las que las empresas de transporte llevan a cabo la explotación del servicio mediante la correspondiente concesión administrativa.

Línea	Nomenclatura	Empresa de transporte
VLR-101	LOGROÑO - LAGUNA DE CAMEROS	Logroza SL
VLR-102	LOGROÑO - ROBRES DEL CASTILLO	Autobuses Jiménez SL
VLR-104	LOGROÑO - LA VILLA DE OCÓN	Autobuses Jiménez SL
VLR-105	NÁJERA - HARO	José Alberto Lallana Tobalina
VLR-106	SAN MILLÁN DE YÉCORRA - HARO	José Alberto Lallana Tobalina
VLR-107	LOGROÑO - RINCÓN DE SOTO	Autobuses Jiménez SL
VLR-108	LOGROÑO - ESTOLLO	Logroza SL
VLR-109	LOGROÑO - NÁJERA	Riojana de Autocares SL (Riojacar)
VLR-110	LOGROÑO - CANALES DE LA SIERRA	Riojana de Autocares SL (Riojacar)
VLR-111	HARO - BELORADO	La Unión Alavesa SL
VLR-112	CORNAGO - ALFARO	Automóviles del Río Alhama SA (Arasa)
VLR-113	LOGROÑO - MIRANDA DE EBRO	Arribas SA
VLR-114	AGUILAR DEL RÍO ALHAMA - ARNEDO	Autobuses Jiménez SL
VLR-115	LOGROÑO - MONTENEGRO DE CAMEROS	Logroza SL

Tabla 15 – Líneas de autobús Interurbano en La Rioja
Fuente: Gobierno de La Rioja

- **Transporte Rural:** Este servicio se creó en 2018 mediante una nueva concesión, cuyo objetivo era conectar los municipios más pequeños y facilitar sus desplazamientos con cinco líneas de autobuses a lo largo de los territorios de Haro, Santo Domingo de la Calzada, Nájera, Cameros y Arnedo. Estas líneas permiten la comunicación de setenta y un pueblos y aldeas, con al menos dos expediciones diarias y la ampliación del servicio a los fines de semana.

Zona de Haro
Haro-Ezcaray: Haro - Casalarreina – Castañares de Rioja - Baños de Rioja - Santo Domingo - Santurde - Ojacastro - Ezcaray
Haro-Santo Domingo: Haro – Ollauri - Rodezno - Casas Blancas (D*) - Zarratón - Cidamón – San Torcuato - Bañares - Hervías - Santo Domingo
Haro-Galbárruli: Haro – Anguciana - Castilseco - Galbárruli – Cellerigo (D)
Haro-Villalba: Haro - Villalba de Rioja
Zona de Santo Domingo de la Calzada
Santo Domingo-Manzanares: Santo Domingo - Ciriñuela - Cirueña - Manzanares de Rioja - Gallinero de Rioja - Santo Domingo
Santo Domingo-Santurde: Santo Domingo – Pazuengos (D) - Santurdejo - Santurde - Santo Domingo
Santo Domingo-Villarta: Santo Domingo - Quintanar de Rioja -Quintana - Villarta - Grañón - Morales - Corporales - Santo Domingo
Zona de Nájera
Nájera-Camprovín: Nájera – Arenzana de Abajo (D) – Camprovín
Nájera-Bezares: Nájera – Tricio - Arenzana de Arriba – Bezares
Nájera-Cordovín: Nájera-Azofra-Alesanco-Cordovín-Badarán-Cádenas–Nájera
Nájera-Pedroso: Nájera, Baños de Río Tobía, Bobadilla, Villaverde de Rioja y Pedroso
Nájera-Brieva de Cameros: Nájera - Baños de Río Tobía – Bobadilla – Anguiano - Ledesma de la Cogolla (D) - Brieva de Cameros
Zona de Arnedo
Arnedo-Bergasillas: Arnedo-Bergasa-Bergasillas Bajera-Bergasillas Somera (D)
Arnedo-Muro de Aguas: Arnedo - Muro de Aguas – Villarroya (D)
Zona de Cameros
Logroño-Almarza de Cameros: Logroño - Torrecilla en Cameros - Gallinero de Cameros – Pinillos (D) - Almarza de Cameros - Muro en Cameros - Torre en Cameros (D) - Jalón de Cameros - Hornillos de Cameros (D) - San Román de Cameros - Rabanera – Ajamil (D) – Logroño

() D: Bajo demanda*
Tabla 16 – Paradas de autobús Rural en La Rioja
Fuente: Gobierno de La Rioja

- Transporte interurbano de viajeros por carretera entre ciudades de comunidades autónomas diferentes de competencia estatal: Se trata de líneas regulares de autocar concesionadas que conectan con transporte público principalmente la ciudad de Logroño (así como algunas de las ciudades principales de La Rioja) con el resto de capitales de provincias limítrofes y las principales ciudades de la mitad norte del Estado.

4.2. Transporte aéreo

El aeropuerto de Logroño-Agoncillo se localiza en el término municipal de Agoncillo a 18 kilómetros al este de Logroño. Por carretera se accede a través de la AP-68 o la N-232, siendo el trayecto desde el centro de Logroño de unos 20 minutos.

Fue construido por el Ministerio de Fomento e inaugurado en mayo de 2003. Consta de una única pista, con las dimensiones y requisitos necesarios para albergar aviones comerciales de corto y medio alcance y las características técnicas para facilitar este tipo de vuelos. Es uno de los aeropuertos españoles con menor tráfico, alcanzando en 2019 un total de 19.448 pasajeros y 1.420 operaciones.

4.3. Transporte ferroviario

La Rioja dispone de una única línea ferroviaria que conecta Castejón de Ebro hasta Bilbao de competencia estatal, discurriendo por el norte de La Rioja y situándose cercana al eje del Valle del Ebro. Esta línea se caracteriza por estar electrificada y por presentar carriles de ancho ibérico (1.668 metros), además de contar con el equipamiento ferroviario adecuado para permitir velocidades teóricas de hasta 140 km/h.

Dentro del territorio riojano se ubican un total de diez estaciones operativas, que dan servicio a la zona norte de La Rioja. La demanda de esta línea no resulta excesiva debido a las prestaciones poco atractivas del servicio. Las limitaciones geométricas en el trazado de la línea limitan las velocidades medias comerciales entre los 75 y los 90 km/h. Estos valores no se ajustan a los estándares actuales de calidad para servicios de viajeros, lo que se traduce en tiempos de viaje largos.

Estaciones	
Haro	Arrúbal
Briones	Alcanadre
Logroño	Calahorra
Recajo	Rincón de Soto
Agoncillo	Alfaro

Tabla 17 – Estaciones de tren en La Rioja

Fuente: Adif

En cuanto a la alta velocidad, La Rioja presenta un retraso frente a otras comunidades del territorio español. Sin embargo, en los últimos años se ha ido avanzando hacia una mejora en la velocidad del servicio y en diciembre de 2020 se suscribió un acuerdo para avanzar en el planteamiento técnico

de la mejora de la velocidad en el tramo Castejón-Logroño. Estas mejoras prevén el aumento de velocidad desde los 140 km/h máximos de la actualidad hasta los 200 km/h, lo que presumiblemente mejorará la calidad del servicio y por tanto la demanda.

5. EQUIPAMIENTOS

5.1. Centros de asistencia sanitaria

La asistencia sanitaria en La Rioja consta de varios niveles de jerarquía en los centros de prestación de servicios, dependiendo del grado de especialización en la atención que se requiera en cada punto.

En el mayor rango jerárquico se encuentran los hospitales, ubicados en Logroño y Calahorra que son las ciudades con mayor población, preparados para dar atención específica a un gran número de pacientes. En el siguiente rango están los centros de salud, donde se ofrece atención primaria y cada ciudadano tiene asignado un médico de familia. A continuación, se enumeran los hospitales y los centros de salud de La Rioja.

Centro de Asistencia	Municipio
Hospital San Pedro	Logroño
Hospital General de la Rioja	Logroño
Fundación Hospital Calahorra	Calahorra
Centro de Salud Mental de Albelda de Iregua	Albelda de Iregua
Centro de Salud Haro	Haro
Centro de Salud Nájera	Nájera
Centro de Salud Santo Domingo	Santo Domingo
Centro de Salud Cascajos	Logroño
Centro de Salud Espartero	Logroño
Centro de Salud Gonzalo de Berceo	Logroño
Centro de Salud Joaquín Elizalde	Logroño
Centro de Salud Labradores	Logroño
Centro de Salud Rodríguez Paterna	Logroño
Centro de Salud Siete Infantes de Lara	Logroño
Centro de Salud La Guindalera	Logroño
Centro de Salud Alberite	Alberite
Centro de Salud Camero Nuevo	Tierra de Cameros
Centro de Salud Camero Viejo	Tierra de Cameros
Centro de Salud Murillo de Río Leza	Murillo de Río Leza
Centro de Salud Navarrete	Navarrete
Centro de Salud Alfaro	Alfaro
Centro de Salud Arnedo	Arnedo
Centro de Salud Calahorra	Calahorra
Centro de Salud Cervera del Río Alhama	Cervera del Río Alhama

Tabla 18 – Hospitales y Centros de Salud de La Rioja

Fuente: Rioja Salud

Por último, en las zonas rurales, se ofrece atención médica en consultorios, en los que los ciudadanos acceden a un médico de atención primaria en un horario determinado.

Ábalos	Cirueña	Las Ruedas de Ocón	Santa Coloma
Agoncillo	Clavijo	Ledesma de la Cogolla	Santa Engracia del Jubera
Aguilar del Río Alhama	Cordovín	Leiva	Santa Eulalia Bajera
Ajamil	Corera	Leza de Río Leza	Santa Eulalia Somera
Albelda de Iregua	Cornago	Los Molinos de Ocón	Santa Lucía
Alcanadre	Corporales	Lumbreras	Santurde de Rioja
Aldealobos	Cuzcurrita del Río Tirón	Manjarrés	Santurdejo
Aldeanueva de Ebro	Daroca de Rioja	Mansilla	Sojuela
Alesanco	El Cortijo	Manzanares de Rioja	Sorzano
Alesón	El Rasillo de Cameros	Matute	Sotés
Almarza de Cameros	El Redal	Medrano	Soto en Cameros
Anguciana	El Villar de Arnedo	Morales	Terroba
Anguiano	Enciso	Munilla	Tirgo
Arenzana de Abajo	Entrena	Muro de Aguas	Tobía
Arenzana de Arriba	Estollo - San Andrés	Muro en Cameros	Tormantos
Arnedillo	Ezcaray	Nalda	Torrecilla sobre alesanco
Arrúbal	Foncea	Nestares	Treviana
Ausejo	Fonzaleche	Nieva de Cameros	Tricio
Autol	Fuenmayor	Ochánduri	Tudelilla
Azofra	Galbárruli	Ojacastro	Uruñuela
Badarán	Galilea	Ollauri	Valgañón
Bañares	Gallinero de Cameros	Ortigosa de Cameros	Valverde
Baños de Rioja	Gallinero de Rioja	Pazuengos	Varea
Baños de Río Tobía	Gimileo	Pedroso	Ventas Blancas
Berceo	Grañón	Pipaona de Ocón	Ventosa
Bergasa	Grávalos	Pradejón	Ventrosa de la Sierra
Bobadilla	Herce	Pradillo	Viguera
Brieva de Cameros	Herramélluri	Préjano	Villalba de Rioja
Briñas	Hervías	Quel	Villalobar de Rioja
Briones	Hormilla	Quintana	Villamediana de Iregua
Cabezón de Cameros	Hormilleja	Quintanar de Rioja	Villanueva de Cameros
Cabretón	Hornos de Moncalvillo	Rabanera	Villar de Torre
Camprovín	Huércanos	Ribafrecha	Villarejo
Canales de la Sierra	Igea	Rincón de Olivedo	Villarta
Canillas de Río Tuerto	Inestrillas	Rincón de Soto	Villaseca
Cañas	Islallana	Robres del Castillo	Villavelayo
Cárdenas	Jalón de Cameros	Rodezno	Villaverde de Rioja
Casalarreina	Jubera	Sajazarra	Villoslada de Cameros
Castañares	La Estrella	San Asensio	Viniegra de Abajo
Castroviejo	La Villa de Ocón	San Millán de la Cogolla	Viniegra de Arriba

Cellorigo	Laguna de Cameros	San Millán de Yécora	Yagüe
Cenicero	Lagunilla de Jubera	San Torcuato	Zarratón
Cihuri	Lardero	San Vicente de la Sonsierra	Zorraquín

Tabla 19 – Consultorios Médicos de La Rioja

Fuente: Rioja Salud

5.2. Centros educativos

En La Rioja existe una amplia oferta educativa que comprende centros de diferentes enseñanzas, distinguiéndose 163 centros públicos y 43 centros privados entre los que se muestran en la siguiente tabla.

Centro Educativo	Nº de centros
Centro de Educación Especial	2
Centro Docente Privado Extranjero en España	2
Centro Privado Autorizado de Enseñanzas Deportivas	2
Centro Privado de Educación Especial	1
Centro Privado de Educación Infantil Primaria y Secundaria	22
Centro Privado de Educación Infantil y Primaria	3
Centro Privado de Educación Secundaria	2
Centro Privado de Formación Profesional Específica	4
Centro Público de Educación de Personas Adultas	6
Centro Público Integrado de Formación Profesional	1
Colegio de Educación Infantil y Primaria	51
Colegio Rural Agrupado	50
Conservatorio Elemental de Música	2
Conservatorio Profesional de Música	1
Equipo de Orientación Educativa y Psicopedagógica	6
Escuela Oficial de Idiomas	7
Escuela Privada de Música	3
Escuela Pública de Música	8
Escuela Superior de Diseño	1
Escuela Superior de Negocios	1
Escuela Universitaria de Enfermería	1
Instituto de Educación Secundaria	19
Sección de Instituto de Educación Secundaria	7
Universidad Privada	3
Universidad Pública	1
TOTAL	206

Tabla 20 – Centros Educativos de La Rioja

Fuente: Rioja Salud y elaboración propia

Tal y como se puede observar en la tabla, de los 206 centros contabilizados, en 54 de ellos se imparte Educación Infantil y Primaria. Además, en 28 centros se enseña Educación Secundaria. Cabe destacar que también se contabilizan 22 centros privados de Educación Infantil, Primaria y Secundaria.

Fuente: Elaboración propia

Por otra parte, en cuanto a las enseñanzas superiores, en Logroño se ubican 4 centros universitarios y otras 4 escuelas de estudios superiores.

En el **Apéndice F** se encuentra el listado de todos los centros educativos de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

5.3. Superficies comerciales

En la Rioja no existe una gran oferta de centros comerciales, y los existentes se encuentran en las principales ciudades, Logroño y Calahorra.

Superficie comercial	Municipio	Servicios
Parque Rioja	Logroño	Hipermercado, tiendas, restauración, cines, gimnasio, ocio infantil
Berceo	Logroño	Hipermercado, tiendas, restauración, cines, ocio infantil
Arcca	Calahorra	Hipermercado, tiendas, restauración, cines, ocio infantil

Tabla 21 – Superficies Comerciales de La Rioja

Fuente: Elaboración propia

5.4. Instalaciones deportivas

A partir del documento “Censo de instalaciones deportivas de la Comunidad Autónoma de La Rioja (2017)” se identifican 603 instalaciones deportivas y 1.418 espacios deportivos en La Rioja.

En este documento, se llevaron a cabo las operaciones destinadas a recopilar, elaborar, evaluar y publicar datos referentes a las instalaciones deportivas de la Comunidad Autónoma inscritas en el Registro del Deporte (Artículo 136 de la Ley 1/2015, de 23 de marzo, del ejercicio físico y del deporte de La Rioja).

174 Municipios riojanos	159 localidades cuentan con alguna instalación			
	15 localidades sin instalaciones			
10 Zonas Deportivas	1. Logroño	2. Murillo	3. Torrecilla en Cameros	4. Haro
	5. Santo Domingo	6. Nájera	7. Arnedo	8. Calahorra
	9. Alfaro	10. Cervera del Río Alhama		
603 Instalaciones Deportivas	87 en Logroño	y	516 en el resto de la CA	
1.418 Espacios Deportivos	379 en Logroño	y	1039 en el resto de la CA	
1.330 Espacios Convencionales	369 en Logroño	y	961 en el resto de la CA	
88 Espacios Singulares	10 en Logroño	y	78 en el resto de la CA	
	Instalaciones		Espacios Deportivos	
	Espacios Convencionales		Espacios Singulares	
Zona 1 Logroño	Logroño	87	Logroño	379
Zona 2 Murillo		92		221
Zona 3 Torrecilla en Cameros		40		55
Zona 4 Haro	Resto de la CA	80	Resto de la CA	150
Zona 5 Santo Domingo		55		130
Zona 6 Nájera	516	94	1039	146
Zona 7 Arnedo		63		118
Zona 8 Calahorra		43		106
Zona 9 Alfaro		22		74
Zona 10 Cervera del Río Alhama		27		39
TOTAL		603		1418
	</			

Tabla 22 – Instalaciones Deportivas de La Rioja

En este estudio, se definen como instalaciones deportivas, aquellas destinadas al deporte que incluyen uno o varios espacios deportivos donde puede desarrollarse la actividad físico-deportiva. Los espacios que la forman están situados en un recinto común y tienen un funcionamiento dependiente y homogéneo.

Por otra parte, un espacio deportivo es la delimitación espacial de una instalación deportiva donde se desarrolla una práctica deportiva concreta. Atendiendo a las características básicas de los espacios deportivos, se clasifican en tres grandes grupos: convencionales, singulares y áreas de actividad.

- Los espacios deportivos convencionales son espacios construidos para la práctica deportiva con referentes reglados y dimensiones establecidas (pistas de atletismo, frontones, piscinas, velódromos, etc.)
- Los espacios singulares son espacios construidos para la práctica deportiva que presentan unas dimensiones y características adaptadas a cada tipología, pudiendo estar regladas en algunas de ellas (campos de golf, estaciones de esquí, circuitos de velocidad, carriles de bicicleta, campos de tiro, etc.)
- Las áreas de actividad son espacios que no son estrictamente deportivos sobre los que se desarrollan actividades físico-deportivas porque se han adaptado o se utilizan habitualmente para el desarrollo de las mismas. En estas áreas resulta difícil su dimensionado debido a la indefinición de los límites y sus características específicas (puertos deportivos, refugios, aeródromos, senderos, recorridos señalizados, área de vuelo, etc.)

5.5. Bienes de interés cultural

Los Bienes de Interés Cultural de La Rioja son aquellos que tienen la condición de Bien de Interés Cultural (BIC) conforme a la Ley 16/1985 de 25 de junio del Patrimonio Histórico Español. Además, también se consideran los que figuran en el Catálogo de Bienes Protegidos de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

En La Rioja se encuentran declarados 222 Bienes de Interés Cultural, de los cuales 73 se encuentran incoados a dicha denominación.

Bienes de Interés Cultural	Nº BIC
Arquitectura civil - Casona señorial	1
Arquitectura civil - Edificio	7
Arquitectura civil - Palacio	17
Arquitectura industrial - Bodegas	2
Arquitectura industrial - Edificio	1
Arquitectura militar - Castillo	31
Arquitectura militar - Cercas	1
Arquitectura militar - Murallas	17
Arquitectura militar - Torres	16

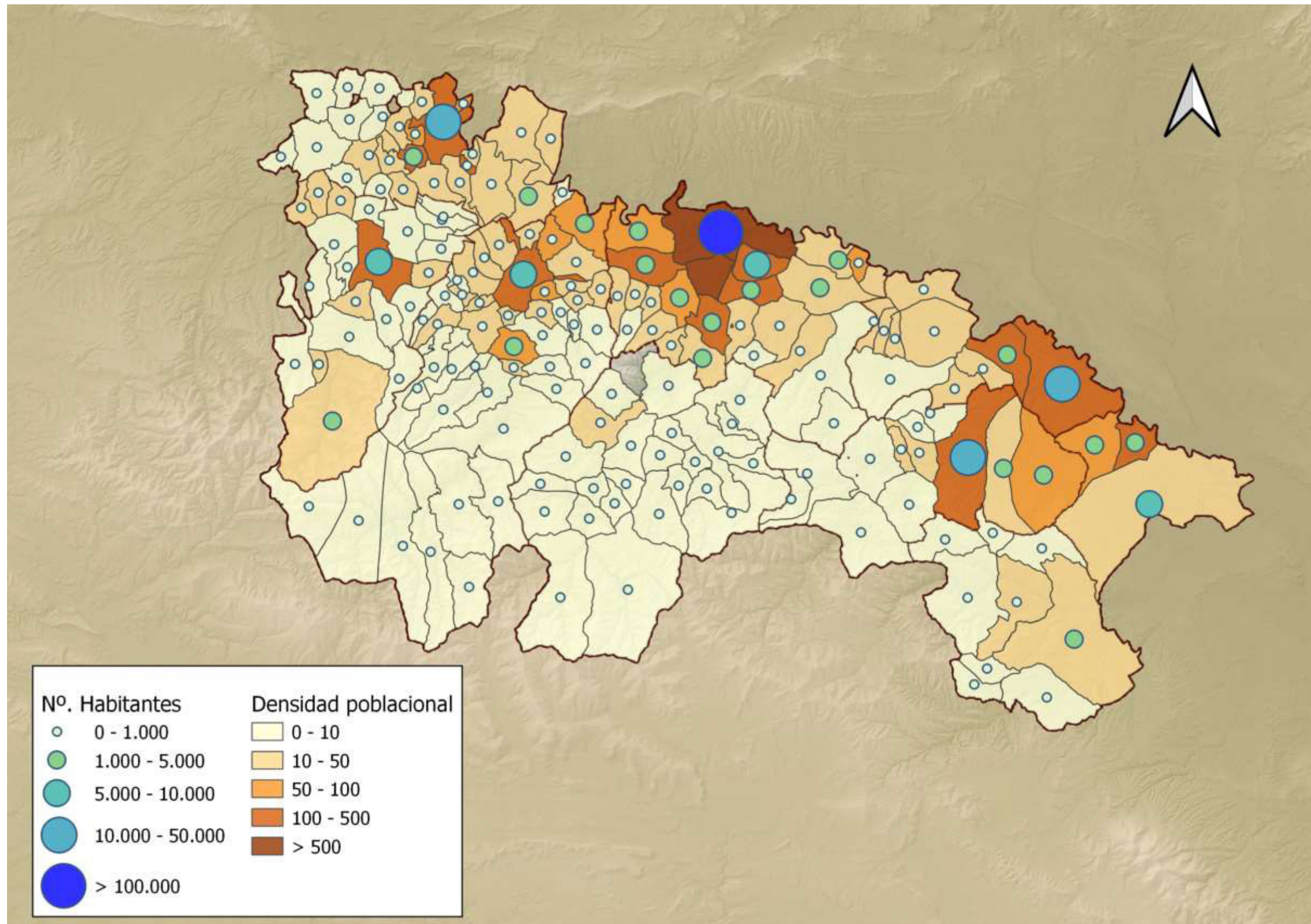
Bienes de Interés Cultural	Nº BIC
Arquitectura popular - Chozos	5
Arquitectura popular - Fuentes	1
Arquitectura religiosa - Abadía	1
Arquitectura religiosa - Catedral	3
Arquitectura religiosa - Colegiata	1
Arquitectura religiosa - Convento	2
Arquitectura religiosa - Ermita	19
Arquitectura religiosa - Monasterio	6
Arquitectura religiosa - Templo	6
Arquitectura religiosa - Templo parroquial	47
Espacios urbanos - Conjunto Histórico-Artístico	4
Espacios urbanos - Núcleo urbano	6
Puentes y acueductos - Acueducto	1
Puentes y acueductos - Puente	8
Varios - Cruceros	6
Varios - Humilladeros	1
Varios - Picotas	4
Varios - Rollos	1
Otros	7
TOTAL	222

Tabla 23 – Bienes de Interés Cultural de La Rioja

Fuente: Gobierno de La Rioja

A la vista de la tabla, se puede observar que la tipología más frecuente es la de “*Arquitectura religiosa – Templo parroquial*” y la de “*Arquitectura militar – Castillo*”, registrándose en 47 y 31 ocasiones respectivamente. En el **Apéndice G** se encuentra el listado de todos los Bienes de Interés Cultural de la Comunidad Autónoma de la Rioja.

APÉNDICE A: NÚCLEOS DE POBLACIÓN



APÉNDICE B: POBLACIÓN

	Total														
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Ábalos	339	377	371	387	369	364	357	348	294	252	249	249	255	257	255
Agoncillo	1.138	1.137	1.141	1.191	1.102	1.159	1.164	1.161	1.173	1.123	1.103	1.072	1.105	1.102	1.096
Aguilar del Río Alha	629	598	596	573	573	549	546	533	511	509	498	479	470	460	459
Ajamil de Cameros	82	72	66	62	61	80	79	76	72	71	65	66	62	66	68
Albelda de Iregua	2.794	2.918	3.098	3.075	3.291	3.339	3.394	3.336	3.269	3.284	3.319	3.408	3.462	3.446	3.481
Alberite	2.369	2.451	2.594	2.668	2.676	2.692	2.690	2.598	2.562	2.456	2.426	2.412	2.433	2.422	2.457
Alcanadre	722	762	741	754	764	745	748	727	701	710	695	663	644	643	638
Aldeanueva de Ebro	2.652	2.725	2.774	2.812	2.819	2.816	2.815	2.817	2.803	2.779	2.744	2.730	2.732	2.761	2.760
Alesanco	488	478	494	482	509	562	541	537	528	505	507	508	502	505	504
Alesón	129	134	140	132	116	117	109	115	117	124	115	107	102	99	94
Alfaro	9.550	9.576	9.727	9.883	9.813	9.827	9.851	9.811	9.688	9.568	9.553	9.503	9.460	9.476	9.611
Almarza de Cameros	28	26	27	27	25	23	17	18	22	22	26	26	28	36	32
Anguciana	442	492	524	523	510	471	471	453	462	453	456	433	434	433	425
Anguiano	546	535	540	542	540	543	546	545	545	537	537	506	509	497	494
Arenzana de Abajo	251	261	273	291	292	274	264	255	243	232	244	239	226	230	237
Arenzana de Arriba	39	38	42	43	36	34	34	32	32	33	29	30	30	29	29
Arnedillo	469	485	476	472	482	477	484	483	482	468	467	451	426	419	448
Arnedo	14.245	14.082	14.289	14.457	14.425	14.457	14.548	14.559	14.551	14.597	14.609	14.756	14.815	14.875	15.015
Arrúbal	464	479	472	475	487	491	498	498	474	481	484	479	488	506	516
Ausejo	772	964	1.023	966	1.110	1.122	1.106	1.104	899	796	815	754	754	780	808
Autol	3.946	4.039	4.166	4.359	4.385	4.458	4.442	4.450	4.367	4.427	4.473	4.507	4.469	4.512	4.623
Azofra	273	279	276	266	263	251	248	225	213	205	200	204	200	215	219
Badarán	666	662	657	615	626	595	583	572	555	534	532	507	502	482	477
Bañares	334	327	337	324	321	313	303	293	289	284	268	240	234	241	230
Baños de Río Tobía	1.737	1.740	1.735	1.728	1.727	1.695	1.662	1.655	1.642	1.621	1.620	1.600	1.590	1.579	1.585
Baños de Rioja	97	97	98	93	83	92	96	95	100	92	91	91	86	91	83
Berceo	196	196	194	190	184	180	174	171	178	172	170	166	159	157	151
Bergasa	142	137	148	164	164	155	150	152	157	152	149	147	142	148	148
Bergasillas Bajera	28	26	23	34	34	35	35	37	39	39	38	38	39	37	35
Bezares	21	19	20	20	17	19	20	19	18	15	22	20	19	22	22
Bobadilla	124	128	138	140	128	146	140	130	124	120	116	111	104	100	96
Brieva de Cameros	59	65	65	59	58	60	58	56	56	53	52	53	51	44	38
Briñas	251	252	260	260	252	249	242	225	217	210	203	202	201	193	190
Briones	878	901	944	911	867	873	856	853	841	835	807	784	766	745	749
Cabezón de Cameros	23	23	22	22	24	22	20	18	18	16	16	16	20	18	14
Calahorra	23.708	23.768	24.338	24.787	24.876	24.839	24.897	24.509	24.202	23.955	23.827	23.737	23.923	24.220	24.531
Camprovín	188	193	207	189	169	178	179	170	155	154	155	148	151	151	165
Canales de la Sierra	86	86	76	80	72	95	88	82	73	97	91	87	85	91	86
Canillas de Río Tuer	42	43	47	46	43	42	42	41	40	38	41	38	40	40	43
Cañas	112	102	99	95	93	89	93	98	88	92	102	103	97	102	93
Cárdenas	197	192	188	182	178	182	178	174	173	162	161	151	147	136	124
Casalarreina	1.315	1.286	1.280	1.366	1.373	1.388	1.355	1.208	1.187	1.190	1.193	1.150	1.145	1.098	1.102
Castañares de Rioja	384	392	386	392	533	486	474	462	464	439	448	430	424	415	404
Castroviejo	53	58	59	64	57	67	60	58	58	68	59	55	50	54	47
Cellorigo	18	18	16	15	13	13	13	13	12	12	12	12	12	11	11
Cenicero	2.084	2.176	2.234	2.187	2.119	2.081	2.092	2.050	2.054	2.028	2.013	2.016	2.036	2.076	2.086
Cervera del Río Alha	2.984	2.922	2.939	2.923	2.826	2.704	2.636	2.590	2.510	2.427	2.406	2.346	2.298	2.294	2.308

	Total														
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Cidamón	33	38	35	36	37	36	32	32	29	27	25	24	24	25	24
Cihuri	182	209	219	218	215	223	229	233	230	226	207	200	197	178	177
Cirueña	123	130	132	132	137	131	128	128	134	130	131	139	142	153	168
Clavijo	269	294	273	276	280	314	298	288	282	307	294	281	273	260	269
Cordovín	215	205	201	191	189	189	182	177	174	167	162	155	157	156	153
Corera	267	292	282	277	275	278	279	279	276	253	249	255	252	257	256
Cornago	510	491	477	463	453	426	405	382	366	355	349	337	319	312	317
Corporales	46	43	40	35	35	45	41	43	43	47	43	41	39	41	39
Cuzcurrita de Río Ti	487	497	514	551	554	544	510	503	496	507	506	496	488	493	509
Daroqa de Rioja	48	47	44	44	59	57	59	58	53	54	50	45	47	52	50
Enciso	159	171	171	159	162	168	167	172	164	166	178	173	167	160	170
Entrena	1.289	1.391	1.448	1.487	1.490	1.503	1.523	1.545	1.541	1.489	1.501	1.499	1.519	1.536	1.545
Estollo	127	110	106	102	96	104	98	96	94	91	90	95	93	85	86
Ezcaray	2.010	2.038	2.037	2.077	2.098	2.085	2.054	2.031	2.046	2.050	2.069	2.044	2.027	2.024	2.045
Foncea	108	106	100	96	109	102	98	97	99	99	96	93	96	93	94
Fonzaleche	161	158	153	162	147	150	159	157	161	146	146	134	134	135	134
Fuenmayor	2.998	3.071	3.159	3.238	3.219	3.169	3.195	3.169	3.156	3.146	3.108	3.095	3.108	3.134	3.143
Galbárruli	64	69	67	64	64	63	62	52	48	46	47	52	50	62	67
Galilea	314	349	381	389	394	401	381	381	365	363	340	342	332	351	366
Gallinero de Cameros	23	23	24	25	26	26	25	25	25	25	24	23	18	22	20
Gimileo	149	141	159	167	171	171	163	119	118	127	114	118	116	112	111
Grañón	360	355	326	323	315	307	293	283	285	279	275	255	255	254	247
Grávalos	239	250	240	248	237	234	229	221	211	208	201	192	179	185	187
Haro	10.965	11.463	12.203	12.261	11.960	11.776	11.806	11.713	11.536	11.414	11.324	11.305	11.309	11.408	11.557
Herce	381	383	389	384	370	368	362	359	340	340	321	325	330	336	330
Herramélluri	112	108	102	94	89	106	117	111	110	109	110	109	110	114	111
Hervías	121	151	152	160	153	147	142	127	129	118	119	118	120	121	126
Hormilla	439	459	474	453	453	453	445	447	460	455	443	431	440	416	418
Hormilleja	171	170	176	173	170	175	162	155	155	150	147	141	130	133	134
Hornillos de Cameros	14	14	18	13	13	15	14	15	18	31	23	21	18	17	16
Hornos de Moncalvill	80	99	97	95	96	96	94	95	86	91	91	88	92	98	94
Huércanos	882	912	919	903	927	917	902	878	857	852	845	823	818	817	846
Igea	689	707	720	706	744	729	698	689	644	612	603	607	608	595	603
Jalón de Cameros	39	35	24	26	29	24	23	21	18	18	17	18	18	21	21
Laguna de Cameros	148	145	137	143	139	142	135	121	120	128	125	119	116	104	106
Lagunilla del Jubera	376	359	359	334	320	356	327	324	309	327	309	292	293	375	343
Lardero	6.832	7.378	7.673	7.968	8.118	8.438	8.750	9.121	9.306	9.448	9.620	9.872	10.193	10.500	10.813
Ledesma de la Cogoll	27	27	27	25	21	22	19	19	19	18	16	15	15	15	16
Leiva	265	288	299	290	292	304	290	282	274	277	257	245	238	221	236
Leza de Río Leza	40	52	52	52	52	49	50	44	41	38	39	37	33	42	41
Logroño	147.036	145.866	150.071	152.107	152.650	152.641	153.402	153.066	151.962	151.344	150.876	150.979	151.113	151.136	152.485
Lumbreras	121	164	164	164	164	175	164	159	163	163	169	166	168	154	152
Manjarrés	151	155	149	148	152	152	141	118	115	117	115	116	117	121	119
Mansilla de la Sierr	72	67	71	69	65	70	63	68	61	71	66	67	55	56	56
Manzanares de Rioja	106	107	103	100	106	101	98	94	85	83	83	84	72	69	65
Matute	162	152	147	151	146	142	131	119	124	109	101	93	93	98	91
Medrano	188	219	238	283	302	293	299	312	314	316	309	304	321	338	325

	Total														
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Munilla	121	122	119	123	132	124	123	118	108	116	105	107	108	115	102
Murillo de Río Leza	1.626	1.675	1.750	1.781	1.828	1.835	1.787	1.752	1.709	1.708	1.683	1.678	1.654	1.629	1.652
Muro de Aguas	65	61	62	60	58	66	65	61	56	58	51	52	59	62	61
Muro en Cameros	34	34	33	39	36	48	48	46	45	48	45	44	39	36	35
Nájera	7.911	8.073	8.326	8.474	8.404	8.452	8.427	8.377	8.268	8.185	8.144	8.088	8.047	8.045	8.072
Nalda	1.015	1.074	1.118	1.071	1.044	1.016	1.028	955	959	952	960	993	988	1.023	1.057
Navajún	18	18	18	18	20	21	20	18	16	16	14	14	15	10	10
Navarrete	2.660	2.722	2.750	2.830	2.856	2.865	2.881	2.944	2.955	2.928	2.919	2.949	2.952	2.941	2.935
Nestares	69	81	81	79	77	81	79	79	78	97	96	93	86	84	80
Nieva de Cameros	120	118	107	104	103	103	99	97	89	93	92	96	92	90	83
Ochánduri	76	75	74	76	84	120	109	103	95	98	92	84	82	78	71
Ocón	322	391	354	352	341	353	330	293	293	282	280	280	282	301	317
Ojacastro	214	210	211	214	209	198	186	187	190	187	168	176	175	182	182
Ollauri	324	325	317	332	319	311	314	307	293	281	279	278	286	291	286
Ortigosa de Cameros	295	294	290	288	287	282	280	269	264	260	245	241	246	229	221
Pazuengos	40	40	40	38	38	35	35	34	33	35	35	34	31	30	26
Pedroso	101	109	107	99	99	95	82	78	77	81	81	77	76	74	73
Pinillos	19	18	17	16	16	18	16	16	16	15	19	18	15	23	19
Pradejón	3.794	3.770	3.901	3.982	4.011	4.094	4.184	4.204	4.051	3.976	3.919	3.908	3.822	3.871	3.910
Pradillo	61	79	73	68	68	66	67	60	59	61	60	59	71	75	69
Préjano	200	229	245	228	237	283	263	256	259	244	234	221	217	214	206
Quel	1.986	1.955	2.002	2.037	2.073	2.096	2.060	2.045	2.027	1.996	1.992	2.011	2.032	2.058	2.078
Rabanera	45	41	41	38	36	68	45	35	35	34	28	28	32	32	32
Rasillo de Cameros,	112	132	140	141	150	150	145	143	141	151	143	150	130	144	145
Redal, El	186	186	176	169	159	162	163	157	145	143	140	141	138	143	152
Ribafrecha	1.008	1.006	1.008	993	998	1.001	1.010	1.030	1.013	1.021	1.003	978	961	967	958
Rincón de Soto	3.464	3.544	3.710	3.805	3.801	3.819	3.799	3.799	3.755	3.729	3.763	3.722	3.722	3.783	3.886
Robres del Castillo	31	34	34	31	30	30	27	31	30	31	31	30	29	29	29
Rodezno	320	317	329	323	321	316	307	274	278	274	250	249	229	229	228
Sajazarra	136	130	124	136	137	137	133	135	138	125	126	130	130	124	129
San Asensio	1.322	1.309	1.284	1.274	1.239	1.238	1.220	1.222	1.190	1.183	1.166	1.130	1.124	1.114	1.108
San Millán de la Cog	302	303	306	293	278	278	260	255	248	244	240	228	222	230	229
San Millán de Yécora	64	61	62	59	61	48	44	40	34	35	36	37	35	34	34
San Román de Cameros	164	166	169	166	168	169	164	155	152	149	139	140	142	128	125
San Torcuato	104	77	76	71	72	83	81	77	73	62	59	66	64	61	68
San Vicente de la So	1.190	1.146	1.155	1.150	1.133	1.132	1.127	1.119	1.037	1.007	1.008	1.014	1.015	990	996
Santa Coloma	151	143	135	143	133	127	123	119	112	106	101	90	88	94	91
Santa Engracia del J	195	192	192	176	180	186	184	159	159	181	169	159	154	161	160
Santa Eulalia Bajera	119	129	135	131	134	130	121	117	111	112	115	115	107	112	105
Santo Domingo de la	6.385	6.537	6.698	6.780	6.737	6.694	6.671	6.614	6.520	6.401	6.369	6.298	6.231	6.238	6.276
Santurde de Rioja	325	319	338	361	341	336	329	300	291	293	290	272	288	286	275
Santurdejo	175	175	177	164	157	156	140	134	126	126	118	110	109	106	102
Sojuela	124	138	177	201	227	234	263	266	288	282	278	287	296	313	347
Sorzano	263	267	270	267	274	252	254	256	248	239	226	220	232	222	225
Sotés	267	281	285	287	295	312	290	300	290	292	297	291	297	294	284
Soto en Cameros	178	181	158	152	145	163	141	126	118	112	101	97	87	89	80
Terroba	30	33	41	39	40	39	37	40	34	33	34	32	30	34	34

	Total														
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Tirgo	242	259	257	244	232	231	229	224	215	211	201	194	186	180	185
Tobia	75	77	78	79	80	72	63	68	64	61	57	53	47	50	43
Tormantos	194	176	176	161	157	155	151	148	140	137	145	132	139	131	117
Torre en Cameros	18	14	14	13	12	12	12	12	12	12	13	10	10	10	10
Torrecilla en Camero	549	585	548	534	520	555	529	497	482	519	519	482	464	456	453
Torrecilla sobre Ale	49	47	48	48	44	38	37	38	35	36	36	34	30	32	34
Torremontalbo	20	21	19	17	15	14	14	15	15	14	12	12	10	10	10
Treviana	218	212	206	201	197	193	186	182	180	179	176	169	168	154	150
Tricio	431	439	432	424	402	393	388	398	388	390	374	378	358	380	374
Tudelilla	410	429	444	419	395	386	371	382	367	376	336	349	359	361	341
Uruñuela	849	857	910	924	941	952	967	977	974	958	962	980	988	976	967
Valdemadera	10	9	10	9	9	9	9	9	8	8	7	8	8	8	8
Valgañón	149	153	159	146	135	128	125	130	137	137	137	140	133	126	130
Ventosa	143	150	172	173	173	169	164	163	169	172	176	176	169	159	161
Ventrosa	69	65	64	58	59	68	70	65	65	67	59	54	59	56	48
Viguera	405	417	438	444	436	416	435	433	447	437	430	408	390	387	382
Villalba de Rioja	154	170	172	157	154	150	148	132	125	125	119	147	154	160	158
Villalobar de Rioja	79	74	68	64	61	71	68	68	69	63	63	69	67	58	55
Villamediana de Ireg	4.668	5.535	6.032	6.414	6.723	6.958	7.212	7.383	7.585	7.643	7.696	7.855	7.973	8.070	8.359
Villanueva de Camero	109	120	113	101	105	102	92	83	81	71	69	71	72	74	71
Villar de Arnedo, El	625	640	661	661	665	660	652	643	641	629	623	605	597	593	596
Villar de Torre	272	282	274	277	269	263	244	228	210	188	184	172	163	158	160
Villarejo	40	39	39	38	35	33	34	36	29	31	31	29	27	27	26
Villarroya	11	9	10	10	10	9	9	8	8	8	5	5	5	5	5
Villarta-Quintana	165	158	154	148	144	166	161	163	158	155	151	144	140	140	142
Villavelayo	69	64	75	71	65	56	51	51	56	57	52	48	48	50	45
Villaverde de Rioja	71	80	80	78	76	72	70	67	68	63	57	55	57	56	56
Villoslada de Camero	376	375	368	367	362	367	360	354	343	354	333	323	325	324	327
Viniegra de Abajo	98	113	111	104	104	99	97	89	87	86	82	75	78	77	75
Viniegra de Arriba	46	45	42	46	47	50	54	51	50	45	42	39	42	42	36
Zarratón	255	265	306	328	323	318	299	277	275	268	261	253	258	264	274
Zarzosa	12	14	15	14	15	15	16	16	17	15	14	14	14	14	15
Zorraquín	73	80	79	83	86	87	89	95	96	82	90	90	91	93	90

APÉNDICE C: TASA DE MOTORIZACIÓN

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL
Ábalos	238,00	253,00	263,00	263,00	282,00	284,00	280,00	263,00	262,00	262,00	265,00	274,00	280,00	282,00
Agoncillo	910,00	1.085,00	1.131,00	1.172,00	1.186,00	1.211,00	1.275,00	1.292,00	1.288,00	1.325,00	1.318,00	1.316,00	1.381,00	1.412,00
Aguilar del Río Alhama	396,00	412,00	421,00	419,00	422,00	425,00	431,00	419,00	421,00	416,00	425,00	446,00	436,00	437,00
Ajamil de Cameros	71,00	70,00	69,00	69,00	74,00	80,00	79,00	81,00	81,00	79,00	81,00	83,00	82,00	88,00
Albelda de Iregua	2.078,00	2.404,00	2.446,00	2.516,00	2.529,00	2.512,00	2.486,00	2.402,00	2.375,00	2.392,00	2.433,00	2.494,00	2.553,00	2.672,00
Alberite	1.551,00	1.681,00	1.742,00	1.813,00	1.793,00	1.841,00	1.854,00	1.829,00	1.841,00	1.873,00	1.909,00	1.966,00	2.017,00	2.060,00
Alcanadre	580,00	625,00	641,00	630,00	653,00	644,00	649,00	652,00	639,00	634,00	639,00	631,00	626,00	615,00
Aldeanueva de Ebro	1.707,00	1.777,00	1.840,00	1.853,00	1.856,00	1.902,00	1.933,00	1.938,00	1.957,00	1.912,00	1.949,00	2.003,00	2.082,00	2.094,00
Alesanco	383,00	396,00	399,00	401,00	419,00	428,00	433,00	444,00	444,00	438,00	429,00	443,00	452,00	446,00
Alesón	268,00	333,00	319,00	324,00	323,00	316,00	306,00	290,00	262,00	255,00	256,00	257,00	249,00	249,00
Alfaro	5.787,00	6.236,00	6.358,00	6.314,00	6.389,00	6.430,00	6.366,00	6.317,00	6.340,00	6.354,00	6.441,00	6.572,00	6.674,00	6.771,00
Almarza de Cameros	38,00	37,00	38,00	36,00	36,00	38,00	37,00	38,00	36,00	35,00	36,00	39,00	35,00	37,00
Anguciana	278,00	305,00	334,00	329,00	341,00	342,00	351,00	359,00	356,00	353,00	381,00	384,00	403,00	411,00
Anguiano	363,00	372,00	381,00	394,00	401,00	394,00	397,00	385,00	397,00	392,00	406,00	416,00	411,00	421,00
Arenzana de Abajo	239,00	250,00	263,00	253,00	247,00	248,00	243,00	235,00	225,00	211,00	214,00	221,00	222,00	227,00
Arenzana de Arriba	31,00	30,00	32,00	30,00	30,00	29,00	27,00	27,00	26,00	30,00	28,00	30,00	34,00	36,00
Arnedillo	234,00	249,00	253,00	261,00	286,00	291,00	287,00	285,00	295,00	303,00	300,00	307,00	313,00	313,00
Arnedo	7.659,00	8.056,00	8.218,00	8.279,00	8.394,00	8.531,00	8.500,00	8.448,00	8.575,00	8.679,00	8.774,00	8.920,00	9.106,00	9.267,00
Arrúbal	445,00	496,00	513,00	737,00	708,00	754,00	790,00	876,00	867,00	924,00	1.102,00	1.039,00	1.117,00	1.022,00
Ausejo	499,00	557,00	590,00	586,00	589,00	600,00	604,00	606,00	616,00	595,00	605,00	614,00	620,00	635,00
Autol	2.420,00	2.683,00	2.749,00	2.781,00	2.817,00	2.864,00	2.842,00	2.833,00	2.854,00	2.864,00	2.909,00	2.968,00	3.020,00	3.050,00
Azofra	194,00	197,00	193,00	193,00	192,00	199,00	196,00	195,00	195,00	189,00	186,00	191,00	196,00	201,00
Badarán	545,00	679,00	675,00	686,00	681,00	638,00	556,00	531,00	535,00	531,00	523,00	520,00	535,00	528,00
Bañares	349,00	387,00	405,00	404,00	409,00	407,00	416,00	415,00	426,00	428,00	441,00	455,00	467,00	473,00
Baños de Rioja	80,00	84,00	82,00	91,00	86,00	91,00	96,00	96,00	101,00	99,00	101,00	97,00	104,00	103,00
Baños de Río Tobía	1.257,00	1.347,00	1.367,00	1.386,00	1.361,00	1.395,00	1.371,00	1.355,00	1.374,00	1.402,00	1.458,00	1.488,00	1.524,00	1.550,00
Berceo	138,00	147,00	153,00	157,00	157,00	162,00	162,00	165,00	165,00	164,00	159,00	160,00	165,00	167,00
Bergasa	140,00	156,00	162,00	166,00	167,00	161,00	167,00	167,00	172,00	162,00	163,00	167,00	173,00	170,00
Bergasillas Bajera	17,00	19,00	25,00	25,00	30,00	29,00	31,00	32,00	31,00	32,00	31,00	31,00	29,00	28,00
Bezares	11,00	12,00	12,00	12,00	13,00	12,00	14,00	15,00	16,00	19,00	19,00	19,00	20,00	22,00
Bobadilla	121,00	131,00	135,00	132,00	130,00	132,00	132,00	129,00	129,00	122,00	126,00	124,00	131,00	134,00
Brieva de Cameros	48,00	53,00	51,00	53,00	58,00	55,00	49,00	51,00	45,00	51,00	51,00	46,00	44,00	53,00
Brías	143,00	150,00	154,00	157,00	152,00	153,00	154,00	157,00	157,00	154,00	157,00	155,00	154,00	157,00
Briones	585,00	622,00	635,00	643,00	649,00	655,00	666,00	673,00	689,00	673,00	721,00	699,00	709,00	723,00
Cabezón de Cameros	17,00	18,00	17,00	17,00	20,00	22,00	22,00	20,00	20,00	19,00	21,00	21,00	24,00	23,00
Calahorra	13.037,00	13.885,00	14.206,00	14.350,00	14.362,00	14.451,00	14.327,00	14.148,00	14.186,00	14.299,00	14.527,00	14.827,00	15.132,00	15.459,00
Camprovín	156,00	165,00	169,00	164,00	161,00	166,00	166,00	158,00	163,00	160,00	165,00	161,00	162,00	163,00
Canales de la Sierra	66,00	69,00	66,00	66,00	70,00	73,00	72,00	80,00	77,00	73,00	78,00	83,00	80,00	86,00
Canillas de Río Tuerto	42,00	43,00	41,00	42,00	39,00	39,00	41,00	42,00	43,00	41,00	40,00	40,00	39,00	42,00
Cañas	51,00	55,00	55,00	54,00	56,00	61,00	56,00	53,00	57,00	53,00	56,00	59,00	58,00	64,00
Cárdenas	176,00	185,00	184,00	181,00	178,00	180,00	171,00	167,00	166,00	167,00	171,00	172,00	174,00	173,00
Casalarreina	748,00	789,00	804,00	802,00	810,00	823,00	833,00	800,00	798,00	776,00	809,00	824,00	823,00	838,00

Castañares de Rioja	353,00	373,00	405,00	404,00	417,00	419,00	408,00	393,00	401,00	385,00	385,00	383,00	392,00	401,00
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL
Castroviejo	43,00	45,00	43,00	44,00	43,00	44,00	46,00	49,00	51,00	51,00	47,00	46,00	48,00	47,00
Cellorigo	13,00	15,00	17,00	16,00	17,00	17,00	20,00	17,00	17,00	13,00	13,00	13,00	14,00	13,00
Cenicero	1.374,00	1.469,00	1.499,00	1.533,00	1.550,00	1.565,00	1.550,00	1.547,00	1.593,00	1.592,00	1.619,00	1.671,00	1.733,00	1.742,00
Cervera del Río Alhama	1.639,00	1.709,00	1.728,00	1.743,00	1.754,00	1.757,00	1.758,00	1.742,00	1.736,00	1.723,00	1.750,00	1.783,00	1.799,00	1.829,00
Cidamón	65,00	68,00	70,00	66,00	69,00	70,00	66,00	66,00	64,00	60,00	60,00	61,00	60,00	60,00
Cihuri	195,00	206,00	200,00	203,00	204,00	206,00	203,00	200,00	207,00	209,00	219,00	221,00	227,00	237,00
Cirueña	100,00	105,00	112,00	117,00	130,00	137,00	144,00	142,00	141,00	138,00	140,00	155,00	178,00	181,00
Clavijo	262,00	286,00	296,00	302,00	313,00	320,00	325,00	323,00	314,00	303,00	306,00	296,00	282,00	277,00
Cordovín	163,00	169,00	166,00	166,00	172,00	173,00	171,00	173,00	173,00	165,00	160,00	167,00	169,00	184,00
Corera	187,00	206,00	210,00	219,00	221,00	231,00	228,00	243,00	255,00	250,00	254,00	253,00	275,00	277,00
Cornago	278,00	282,00	283,00	288,00	290,00	287,00	282,00	279,00	279,00	282,00	286,00	288,00	285,00	284,00
Corporales	39,00	39,00	40,00	35,00	33,00	31,00	34,00	30,00	34,00	34,00	35,00	34,00	35,00	36,00
Cuzcurrita de Río Tirón	319,00	351,00	376,00	417,00	429,00	434,00	425,00	418,00	429,00	425,00	434,00	435,00	433,00	451,00
Daroca de Rioja	39,00	46,00	42,00	44,00	44,00	50,00	50,00	48,00	50,00	48,00	50,00	49,00	50,00	50,00
Enciso	127,00	130,00	129,00	139,00	137,00	140,00	144,00	146,00	146,00	149,00	156,00	158,00	159,00	166,00
Entrena	932,00	1.023,00	1.095,00	1.135,00	1.163,00	1.170,00	1.168,00	1.188,00	1.205,00	1.204,00	1.243,00	1.279,00	1.321,00	1.353,00
Estollo	94,00	94,00	96,00	100,00	101,00	99,00	105,00	109,00	106,00	113,00	113,00	115,00	116,00	121,00
Ezcaray	1.146,00	1.215,00	1.223,00	1.227,00	1.277,00	1.293,00	1.305,00	1.318,00	1.327,00	1.332,00	1.380,00	1.397,00	1.399,00	1.414,00
Foncea	84,00	91,00	90,00	97,00	104,00	104,00	113,00	111,00	112,00	106,00	106,00	110,00	110,00	108,00
Fonzaleche	149,00	154,00	165,00	174,00	172,00	174,00	183,00	191,00	189,00	184,00	191,00	192,00	198,00	201,00
Fuenmayor	1.944,00	2.085,00	2.119,00	2.170,00	2.207,00	2.222,00	2.195,00	2.187,00	2.206,00	2.195,00	2.229,00	2.257,00	2.342,00	2.438,00
Galbárruli	52,00	58,00	60,00	61,00	63,00	62,00	66,00	75,00	75,00	73,00	74,00	74,00	84,00	81,00
Galilea	198,00	221,00	239,00	253,00	270,00	269,00	283,00	285,00	295,00	295,00	283,00	287,00	296,00	322,00
Gallinero de Cameros	24,00	22,00	23,00	24,00	23,00	22,00	21,00	20,00	22,00	20,00	19,00	21,00	21,00	21,00
Gimileo	88,00	87,00	92,00	96,00	97,00	100,00	105,00	108,00	116,00	112,00	110,00	109,00	115,00	115,00
Grañón	201,00	207,00	208,00	211,00	212,00	217,00	228,00	229,00	229,00	218,00	223,00	224,00	227,00	219,00
Grávalos	175,00	183,00	186,00	190,00	193,00	202,00	203,00	208,00	216,00	200,00	206,00	213,00	220,00	227,00
Haro	5.526,00	5.942,00	6.150,00	6.309,00	6.472,00	6.569,00	6.493,00	6.493,00	6.534,00	6.664,00	6.816,00	6.958,00	7.162,00	7.262,00
Herce	219,00	233,00	241,00	245,00	258,00	268,00	276,00	270,00	271,00	270,00	278,00	281,00	284,00	292,00
Herramélluri	117,00	117,00	128,00	126,00	124,00	123,00	119,00	119,00	120,00	119,00	117,00	119,00	118,00	115,00
Hervías	123,00	145,00	145,00	142,00	136,00	142,00	138,00	138,00	141,00	131,00	135,00	133,00	137,00	147,00
Hormilla	335,00	353,00	411,00	419,00	411,00	409,00	433,00	429,00	436,00	437,00	435,00	451,00	453,00	468,00
Hormilleja	137,00	151,00	154,00	155,00	156,00	155,00	155,00	159,00	157,00	155,00	156,00	160,00	165,00	164,00
Hornillos de Cameros	12,00	14,00	15,00	17,00	17,00	16,00	14,00	10,00	12,00	16,00	16,00	16,00	15,00	14,00
Hornos de Moncalvillo	70,00	73,00	76,00	81,00	82,00	79,00	76,00	77,00	74,00	73,00	70,00	76,00	79,00	77,00
Huércanos	666,00	725,00	743,00	749,00	737,00	735,00	759,00	748,00	748,00	739,00	764,00	773,00	778,00	809,00
Igea	441,00	466,00	463,00	464,00	471,00	463,00	470,00	473,00	473,00	464,00	462,00	464,00	469,00	469,00
Jalón de Cameros	29,00	29,00	27,00	27,00	27,00	27,00	28,00	27,00	27,00	25,00	23,00	25,00	23,00	26,00
Laguna de Cameros	132,00	137,00	135,00	129,00	124,00	121,00	127,00	121,00	122,00	122,00	121,00	114,00	117,00	118,00
Lagunilla del Jubera	216,00	228,00	243,00	245,00	253,00	265,00	269,00	252,00	262,00	258,00	263,00	270,00	295,00	311,00
Lardero	4.503,00	5.058,00	5.401,00	5.468,00	5.686,00	5.927,00	6.048,00	6.049,00	6.192,00	6.386,00	6.615,00	6.955,00	7.257,00	7.606,00

Ledesma de la Cogolla	30,00	32,00	34,00	28,00	24,00	25,00	27,00	27,00	31,00	27,00	31,00	31,00	27,00	25,00
Leiva	203,00	207,00	206,00	204,00	207,00	210,00	208,00	206,00	203,00	191,00	199,00	200,00	196,00	198,00
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL
Leza de Río Leza	35,00	41,00	45,00	47,00	46,00	48,00	52,00	47,00	44,00	43,00	44,00	39,00	36,00	33,00
Logroño	75.992,00	81.466,00	83.050,00	83.272,00	83.752,00	84.048,00	82.847,00	81.647,00	81.850,00	82.830,00	84.408,00	86.464,00	88.456,00	89.633,00
Lumbreras	160,00	164,00	160,00	159,00	166,00	168,00	169,00	185,00	191,00	194,00	196,00	203,00	213,00	203,00
Manjarrés	140,00	146,00	146,00	129,00	134,00	134,00	132,00	136,00	138,00	133,00	137,00	139,00	139,00	139,00
Mansilla de la Sierra	44,00	45,00	44,00	46,00	47,00	50,00	49,00	44,00	44,00	46,00	48,00	50,00	53,00	53,00
Manzanares de Rioja	78,00	77,00	76,00	74,00	74,00	78,00	77,00	72,00	71,00	73,00	73,00	70,00	69,00	65,00
Matute	94,00	100,00	95,00	97,00	91,00	94,00	99,00	100,00	100,00	100,00	101,00	104,00	100,00	104,00
Medrano	159,00	175,00	194,00	210,00	223,00	221,00	239,00	241,00	256,00	262,00	267,00	279,00	280,00	291,00
Munilla	72,00	79,00	84,00	87,00	90,00	95,00	94,00	91,00	95,00	95,00	96,00	95,00	99,00	107,00
Murillo de Río Leza	988,00	1.040,00	1.086,00	1.114,00	1.162,00	1.202,00	1.210,00	1.190,00	1.203,00	1.202,00	1.245,00	1.269,00	1.281,00	1.311,00
Muro de Aguas	55,00	62,00	72,00	75,00	77,00	78,00	79,00	79,00	79,00	76,00	84,00	87,00	92,00	89,00
Muro en Cameros	26,00	27,00	30,00	40,00	41,00	44,00	46,00	46,00	40,00	38,00	38,00	39,00	40,00	43,00
Nájera	4.639,00	4.985,00	5.041,00	5.076,00	5.102,00	5.177,00	5.183,00	5.126,00	5.136,00	5.237,00	5.386,00	5.524,00	5.542,00	5.631,00
Nalda	713,00	901,00	915,00	905,00	844,00	782,00	776,00	761,00	753,00	769,00	808,00	859,00	862,00	900,00
Navajún	12,00	13,00	16,00	17,00	18,00	19,00	20,00	24,00	23,00	23,00	23,00	24,00	25,00	24,00
Navarrete	1.645,00	1.745,00	1.822,00	1.871,00	1.943,00	1.969,00	1.988,00	1.980,00	1.979,00	1.974,00	2.060,00	2.132,00	2.186,00	2.221,00
Nestares	49,00	52,00	57,00	54,00	58,00	61,00	61,00	66,00	68,00	70,00	69,00	69,00	74,00	79,00
Nieva de Cameros	116,00	123,00	126,00	125,00	125,00	129,00	130,00	123,00	124,00	126,00	133,00	126,00	127,00	122,00
Ocón	237,00	236,00	231,00	234,00	239,00	239,00	240,00	246,00	234,00	240,00	252,00	267,00	271,00	282,00
Ochánduri	55,00	57,00	55,00	55,00	55,00	55,00	55,00	54,00	61,00	59,00	56,00	54,00	52,00	52,00
Ojacastro	151,00	160,00	166,00	166,00	163,00	159,00	163,00	163,00	159,00	154,00	155,00	159,00	159,00	165,00
Ollauri	256,00	271,00	289,00	286,00	291,00	299,00	300,00	299,00	308,00	305,00	310,00	316,00	307,00	313,00
Ortigosa de Cameros	236,00	250,00	264,00	262,00	273,00	270,00	262,00	264,00	268,00	265,00	266,00	270,00	270,00	267,00
Pazuengos	33,00	32,00	33,00	34,00	35,00	37,00	37,00	38,00	37,00	35,00	36,00	33,00	32,00	33,00
Pedroso	71,00	80,00	85,00	82,00	84,00	74,00	76,00	73,00	73,00	74,00	70,00	72,00	77,00	85,00
Pinillos	7,00	8,00	7,00	7,00	7,00	6,00	7,00	7,00	6,00	5,00	5,00	6,00	6,00	5,00
Pradejón	2.146,00	2.324,00	2.406,00	2.455,00	2.430,00	2.473,00	2.508,00	2.493,00	2.547,00	2.591,00	2.665,00	2.710,00	2.748,00	2.781,00
Pradillo	58,00	63,00	67,00	74,00	72,00	74,00	68,00	70,00	67,00	69,00	75,00	72,00	70,00	70,00
Préjano	126,00	141,00	146,00	153,00	158,00	159,00	156,00	157,00	159,00	161,00	161,00	164,00	165,00	175,00
Quel	1.348,00	1.409,00	1.444,00	1.457,00	1.480,00	1.497,00	1.519,00	1.515,00	1.496,00	1.476,00	1.496,00	1.508,00	1.523,00	1.543,00
Rabanera	29,00	30,00	29,00	30,00	30,00	31,00	30,00	30,00	32,00	34,00	32,00	33,00	32,00	35,00
Rasillo de Cameros (El)	97,00	104,00	111,00	114,00	116,00	115,00	121,00	121,00	127,00	124,00	128,00	133,00	139,00	143,00
Redal (El)	121,00	122,00	119,00	120,00	111,00	113,00	124,00	132,00	136,00	126,00	133,00	130,00	133,00	125,00
Ribafrecha	683,00	736,00	751,00	757,00	754,00	762,00	780,00	782,00	776,00	774,00	788,00	804,00	842,00	877,00
Rincón de Soto	2.296,00	2.432,00	2.497,00	2.508,00	2.502,00	2.528,00	2.545,00	2.518,00	2.497,00	2.516,00	2.537,00	2.552,00	2.628,00	2.698,00
Robres del Castillo	14,00	16,00	17,00	20,00	19,00	19,00	21,00	22,00	20,00	22,00	24,00	22,00	22,00	24,00
Rodezno	214,00	223,00	224,00	227,00	231,00	240,00	247,00	250,00	245,00	230,00	230,00	228,00	230,00	222,00
Sajazarra	99,00	101,00	111,00	127,00	128,00	131,00	125,00	121,00	123,00	109,00	117,00	125,00	130,00	132,00
San Asensio	963,00	1.031,00	1.039,00	1.055,00	1.081,00	1.105,00	1.096,00	1.087,00	1.109,00	1.096,00	1.106,00	1.118,00	1.139,00	1.151,00
San Millán de la Cogolla	213,00	223,00	223,00	217,00	223,00	231,00	227,00	225,00	230,00	234,00	236,00	232,00	245,00	251,00

San Millán de Yécora	38,00	38,00	41,00	41,00	42,00	43,00	43,00	39,00	38,00	41,00	41,00	42,00	44,00	42,00
San Román de Cameros	118,00	126,00	139,00	142,00	137,00	138,00	145,00	149,00	151,00	157,00	159,00	159,00	151,00	151,00
Santa Coloma	100,00	108,00	106,00	104,00	105,00	111,00	108,00	109,00	107,00	107,00	109,00	111,00	112,00	126,00
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL
Santa Engracia del Jubera	180,00	185,00	186,00	190,00	188,00	192,00	186,00	191,00	194,00	191,00	194,00	190,00	198,00	200,00
Santa Eulalia Bajera	99,00	105,00	118,00	125,00	120,00	115,00	119,00	116,00	107,00	106,00	107,00	107,00	110,00	112,00
Santo Domingo de la Calzada	3.697,00	3.939,00	4.009,00	4.026,00	4.080,00	4.088,00	4.095,00	4.079,00	4.087,00	4.087,00	4.152,00	4.263,00	4.289,00	4.370,00
San Torcuato	72,00	71,00	72,00	70,00	78,00	77,00	84,00	88,00	87,00	82,00	84,00	90,00	87,00	91,00
Santurde de Rioja	181,00	193,00	207,00	210,00	218,00	222,00	227,00	231,00	230,00	224,00	230,00	235,00	230,00	232,00
Santurdejo	120,00	130,00	145,00	138,00	141,00	135,00	120,00	121,00	121,00	121,00	122,00	129,00	127,00	129,00
San Vicente de la Sonsierra	758,00	770,00	782,00	793,00	807,00	820,00	821,00	829,00	827,00	811,00	838,00	858,00	876,00	885,00
Sojuela	69,00	79,00	102,00	115,00	127,00	129,00	140,00	155,00	164,00	174,00	190,00	202,00	211,00	244,00
Sorzano	172,00	185,00	192,00	196,00	195,00	193,00	194,00	198,00	192,00	196,00	196,00	194,00	193,00	203,00
Sotés	225,00	236,00	247,00	255,00	259,00	256,00	253,00	257,00	264,00	268,00	265,00	269,00	272,00	276,00
Soto en Cameros	108,00	117,00	114,00	113,00	114,00	120,00	123,00	120,00	112,00	104,00	100,00	99,00	107,00	103,00
Terroba	27,00	30,00	32,00	32,00	30,00	33,00	35,00	37,00	37,00	40,00	38,00	40,00	40,00	52,00
Tirgo	194,00	217,00	219,00	217,00	210,00	216,00	215,00	216,00	205,00	201,00	195,00	196,00	201,00	193,00
Tobía	32,00	34,00	36,00	35,00	32,00	32,00	35,00	33,00	39,00	33,00	34,00	38,00	36,00	37,00
Tormantos	96,00	101,00	100,00	103,00	107,00	110,00	112,00	114,00	116,00	114,00	112,00	112,00	112,00	113,00
Torrecilla en Cameros	377,00	377,00	386,00	397,00	401,00	402,00	397,00	411,00	413,00	430,00	430,00	438,00	434,00	463,00
Torrecilla sobre Alesanco	54,00	53,00	55,00	54,00	53,00	51,00	53,00	51,00	51,00	45,00	47,00	45,00	43,00	43,00
Torre en Cameros	21,00	23,00	19,00	18,00	18,00	23,00	22,00	22,00	22,00	24,00	27,00	30,00	28,00	33,00
Torremontalbo	20,00	21,00	20,00	21,00	20,00	20,00	18,00	18,00	16,00	17,00	17,00	18,00	18,00	19,00
Treviana	185,00	197,00	198,00	196,00	201,00	203,00	206,00	208,00	210,00	196,00	196,00	191,00	192,00	197,00
Tricio	291,00	330,00	344,00	301,00	296,00	297,00	295,00	292,00	293,00	282,00	284,00	287,00	302,00	308,00
Tudelilla	268,00	289,00	287,00	284,00	291,00	287,00	282,00	288,00	300,00	288,00	296,00	283,00	294,00	600,00
Uruñuela	622,00	682,00	712,00	715,00	746,00	756,00	769,00	785,00	809,00	808,00	828,00	859,00	878,00	900,00
Valdemadera	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	3,00	3,00	3,00	3,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Valgañón	96,00	98,00	100,00	107,00	113,00	115,00	118,00	115,00	122,00	130,00	127,00	124,00	129,00	132,00
Ventosa	103,00	119,00	137,00	138,00	147,00	148,00	157,00	153,00	151,00	151,00	162,00	170,00	171,00	177,00
Ventrosa	60,00	56,00	60,00	59,00	59,00	64,00	67,00	67,00	65,00	61,00	63,00	63,00	60,00	61,00
Viguera	315,00	342,00	346,00	356,00	356,00	366,00	362,00	362,00	357,00	355,00	365,00	365,00	366,00	386,00
Villalba de Rioja	160,00	169,00	172,00	177,00	176,00	179,00	187,00	188,00	188,00	200,00	197,00	197,00	196,00	199,00
Villalobar de Rioja	164,00	181,00	179,00	172,00	175,00	181,00	176,00	171,00	164,00	161,00	157,00	157,00	162,00	157,00
Villamediana de Iregua	2.938,00	3.337,00	3.602,00	3.854,00	4.134,00	4.326,00	4.480,00	4.601,00	4.697,00	4.763,00	5.056,00	5.176,00	5.319,00	5.612,00
Villanueva de Cameros	62,00	69,00	71,00	76,00	72,00	72,00	72,00	71,00	73,00	72,00	72,00	72,00	74,00	70,00
Villar de Arnedo (El)	440,00	555,00	558,00	545,00	528,00	522,00	513,00	555,00	616,00	675,00	675,00	684,00	728,00	534,00
Villar de Torre	218,00	221,00	222,00	218,00	217,00	220,00	229,00	227,00	227,00	211,00	210,00	211,00	213,00	215,00
Villarejo	34,00	34,00	31,00	32,00	32,00	32,00	44,00	47,00	53,00	52,00	50,00	46,00	46,00	46,00
Villarroya	7,00	7,00	7,00	8,00	9,00	9,00	10,00	10,00	10,00	9,00	9,00	7,00	7,00	8,00
Villarta-Quintana	136,00	141,00	136,00	138,00	143,00	147,00	156,00	154,00	167,00	167,00	167,00	166,00	170,00	177,00
Villavelayo	42,00	47,00	48,00	52,00	48,00	52,00	48,00	51,00	48,00	48,00	50,00	48,00	46,00	47,00
Villaverde de Rioja	59,00	61,00	59,00	58,00	57,00	58,00	56,00	56,00	60,00	60,00	64,00	60,00	61,00	71,00

Villoslada de Cameros	246,00	261,00	267,00	268,00	282,00	280,00	302,00	309,00	319,00	338,00	337,00	345,00	358,00	363,00
Viniegra de Abajo	83,00	98,00	107,00	109,00	112,00	113,00	116,00	118,00	126,00	123,00	106,00	102,00	107,00	109,00
Viniegra de Arriba	51,00	47,00	47,00	41,00	43,00	45,00	45,00	45,00	46,00	46,00	47,00	47,00	46,00	48,00
Zarrazón	195,00	227,00	228,00	236,00	241,00	255,00	254,00	254,00	254,00	246,00	252,00	257,00	253,00	247,00
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL
Zarzosa	11,00	12,00	13,00	13,00	13,00	15,00	14,00	14,00	16,00	17,00	18,00	20,00	19,00	17,00
Zorraquín	60,00	59,00	60,00	59,00	66,00	71,00	71,00	66,00	74,00	74,00	78,00	79,00	81,00	82,00

APÉNDICE D: VIVENDAS

	2.1 Total viviendas principales	
	CENSO 2001	CENSO 2011
Total, provincial	101.439	129.984
Ábalos	105	151
Agoncillo	354	502
Aguilar del Río Alh	284	253
Ajamil de Cameros	37	36
Albelda de Iregua	874	1.310
Alberite	734	1.056
Alcanadre	328	330
Aldeanueva de Ebro	890	1.031
Alesanco	196	252
Alesón	51	59
Alfaro	3.249	3.850
Almarza de Cameros	17	11
Anguciana	140	209
Anguiano	229	225
Arenzana de Abajo	130	112
Arenzana de Arriba	17	20
Arnedillo	196	211
Arnedo	4.483	5.625
Arrúbal	145	214
Ausejo	279	346
Autol	1.307	1.705
Azofra	143	121
Badarán	287	272
Bañares	158	139
Baños de Río Tobía	578	632
Baños de Rioja	43	48
Berceo	95	93
Bergasa	67	60
Bergasillas Bajera	13	22
Bezares	9	10
Bobadilla	68	61
Brieva de Cameros	37	28
Briñas	319	96
Briones	78	372
Cabezón de Cameros	15	17
Calahorra	7.338	9.329
Camprovín	81	79
Canales de la Sierr	47	40
Canillas de Río Tue	24	19
Cañas	93	42
Cárdenas	387	78
Casalarreina	209	488
Castañares de Rioja	25	216
Castroviejo	37	34
Cellorigo	11	6

	2.1 Total viviendas principales	
Cenicero	802	927
Cervera del Río Alh	1.244	1.058
Cidamón	13	15
Cihuri	71	101
Cirueña	46	57
Clavijo	89	128
Cordovín	89	87
Corera	102	125
Cornago	210	196
Corporales	25	23
Cuzcurrita de Río T	199	250
Daroqa de Rioja	32	31
Enciso	83	91
Entrena	429	649
Estollo	55	50
Ezcaray	752	874
Foncea	40	46
Fonzaleche	68	72
Fuenmayor	925	1.263
Galbárruli	19	29
Galilea	119	161
Gallinero de Camero	15	14
Gimileo	32	58
Grañón	113	144
Grávalos	169	101
Haro	3.521	4.697
Herce	149	170
Herramélluri	55	55
Hervías	66	74
Hormilla	187	200
Hormilleja	71	72
Hornillos de Camero	6	6
Hornos de Moncalvil	34	42
Huércanos	326	362
Igea	305	320
Jalón de Cameros	18	12
Laguna de Cameros	79	68
Lagunilla del Juber	119	155
Lardero	1.340	3.510
Ledesma de la Cogol	10	7
Leiva	117	134
Leza de Río Leza	15	24
Logroño	48.394	61.904
Lumbreras	80	86
Manjarrés	49	55
Mansilla de la Sier	21	34
Manzanares de Rioja	46	50

	2.1 Total viviendas principales	
Matute	82	75
Medrano	81	135
Munilla	51	62
Murillo de Río Leza	515	712
Muro de Aguas	27	34
Muro en Cameros	18	16
Nájera	2.466	3.276
Nalda	359	397
Navajún	6	8
Navarrete	781	1.105
Nestares	36	35
Nieva de Cameros	47	48
Ochánduri	43	55
Ocón	167	161
Ojacastro	103	96
Ollauri	113	157
Ortigosa de Cameros	129	110
Pazuengos	21	17
Pedroso	37	40
Pinillos	15	8
Pradejón	1.028	1.367
Pradillo	38	31
Préjano	90	119
Quel	750	861
Rabanera	19	30
Rasillo de Cameros,	52	61
Redal, El	90	80
Ribafrecha	347	441
Rincón de Soto	1.249	1.436
Robres del Castillo	17	14
Rodezno	122	147
Sajazarra	59	64
San Asensio	474	497
San Millán de la Co	98	111
San Millán de Yécor	21	24
San Román de Camero	73	63
San Torcuato	46	46
San Vicente de la S	434	475
Santa Coloma	76	61
Santa Engracia del	90	84
Santa Eulalia Bajer	53	63
Santo Domingo de la	2.072	2.644
Santurde de Rioja	140	149
Santurdejo	86	76
Sojuela	37	113
Sorzano	83	107
Sotés	90	108
Soto en Cameros	85	70

	2.1 Total viviendas principales	
Terroba	19	21
Tirgo	94	97
Tobía	25	27
Tormantos	88	66
Torre en Cameros	6	8
Torrecilla en Camer	230	240
Torrecilla sobre Al	25	21
Torremontalbo	5	9
Treviana	108	81
Tricio	168	150
Tudelilla	167	154
Uruñuela	293	349
Valdemadera	7	5
Valgañón	64	62
Ventosa	59	76
Ventrosa	53	37
Viguera	137	187
Villalba de Rioja	58	58
Villalobar de Rioja	56	40
Villamediana de Ire	916	2.983
Villanueva de Camer	55	43
Villar de Arnedo, E	267	262
Villar de Torre	112	117
Villarejo	21	17
Villarroya	3	5
Villarta-Quintana	83	73
Villavelayo	47	26
Villaverde de Rioja	44	34
Villoslada de Camer	154	175
Viniegra de Abajo	39	39
Viniegra de Arriba	22	23
Zarratón	105	161
Zarzosa	7	12
Zorraquín	30	40

APÉNDICE E: MAPA DE SENDEROS



Fuente: Gobierno de La Rioja

APÉNDICE F: CENTROS EDUCATIVOS

Nombre	Población	Tipo
C.R.A. Entreviñas (Ábalos)	Ábalos	Colegio Rural Agrupado
C.R.A. Las Cuatro Villas (Base-Agoncillo)	Agoncillo	Colegio Rural Agrupado
C.R.A. Alhama (Aguilar del Río Alhama)	Aguilar del Río Alhama	Colegio Rural Agrupado
C.E.I.P. San Prudencio	Albelda de Iregua	Colegio de Educación Infantil y Primaria
C.E.I.P. Doña Avelina Cortázar	Alberite	Colegio de Educación Infantil y Primaria
C.R.A. Vista La Hez (Alcanadre)	Alcanadre	Colegio Rural Agrupado
C.E.I.P. Miguel Ángel Sáinz	Aldeanueva de Ebro	Colegio de Educación Infantil y Primaria
E.M.M. Aldenueva de Ebro	Aldeanueva de Ebro	Escuela Pública de Música
S.I.E.S. Secc. Aldeanueva de Ebro - Gonzalo de Berceo	Aldeanueva de Ebro	Sección de Instituto de Educación Secundaria
C.R.A. Cuenca del Najerilla (Alesanco)	Alesanco	Colegio Rural Agrupado
C.P.E.I.P.S. Amor Misericordioso	Alfaro	Centro Privado de Educación Infantil Primaria y Secundaria
C.P.E.I.P.S. La Salle - El Pilar	Alfaro	Centro Privado de Educación Infantil Primaria y Secundaria
C.P.E.I.P.S. La Salle - El Pilar	Alfaro	Centro Privado de Educación Infantil Primaria y Secundaria
C.E.P.A. Alfaro	Alfaro	Centro Público de Educación de Personas Adultas
C.E.I.P. Obispo Ezequiel Moreno	Alfaro	Colegio de Educación Infantil y Primaria
E.O.I. Calahorra (Extensión Alfaro)	Alfaro	Escuela Oficial de Idiomas
E.M.M. Marqués de Orovio	Alfaro	Escuela Pública de Música
I.E.S. Gonzalo de Berceo	Alfaro	Instituto de Educación Secundaria
C.R.A. Valle Oja-Tirón (Anguciana)	Anguciana	Colegio Rural Agrupado
C.R.A. Entrevalles (Anguiano)	Anguiano	Colegio Rural Agrupado
C.R.A. Cuenca del Najerilla (Arenzana de Abajo)	Arenzana de Abajo	Colegio Rural Agrupado
C.R.A. Alto Cidacos (Base-Arnedillo)	Arnedillo	Colegio Rural Agrupado
C.P.E.I.P.S. Sagrado Corazón de Jesús	Arnedo	Centro Privado de Educación Infantil Primaria y Secundaria
C.E.P.A. Arnedo	Arnedo	Centro Público de Educación de Personas Adultas
C.E.I.P. Antonio Delgado Calvete	Arnedo	Colegio de Educación Infantil y Primaria
C.E.I.P. La Estación	Arnedo	Colegio de Educación Infantil y Primaria
E.O.E.P. Rioja Baja (Subsede Arnedo)	Arnedo	Equipo de Orientación Educativa y Psicopedagógica
E.O.I. Calahorra (Extensión Arnedo)	Arnedo	Escuela Oficial de Idiomas
E.M.M. Agustín Ruiz	Arnedo	Escuela Pública de Música
I.E.S. Celso Díaz	Arnedo	Instituto de Educación Secundaria
I.E.S. Virgen de Vico	Arnedo	Instituto de Educación Secundaria
C.R.A. Las Cuatro Villas (Arrúbal)	Arrúbal	Colegio Rural Agrupado
C.R.A. Vista La Hez (Base-Ausejo)	Ausejo	Colegio Rural Agrupado
C.E.I.P. Villa de Autol	Autol	Colegio de Educación Infantil y Primaria
E.M.M. Maestro Pinilla	Autol	Escuela Pública de Música
C.R.A. Entrevalles (Base-Badarán)	Badarán	Colegio Rural Agrupado
C.E.I.P. San Pelayo	Baños de Río Tobía	Colegio de Educación Infantil y Primaria
S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García	Baños de Río Tobía	Sección de Instituto de Educación Secundaria
C.R.A. Entrevalles (Bobadilla)	Bobadilla	Colegio Rural Agrupado
C.R.A. Entreviñas (Briones)	Briones	Colegio Rural Agrupado
C.R.A. Alhama (Cabretón)	Cabretón	Colegio Rural Agrupado
C.P.E.I.P.S. San Agustín	Calahorra	Centro Privado de Educación Infantil Primaria y Secundaria
C.P.E.I.P.S. Santa Teresa	Calahorra	Centro Privado de Educación Infantil Primaria y Secundaria
C.P.E.I.P. La Milagrosa	Calahorra	Centro Privado de Educación Infantil y Primaria

Nombre	Población	Tipo
C.P.E.I.P. San Andrés	Calahorra	Centro Privado de Educación Infantil y Primaria
C.P.F.P.E. La Planilla	Calahorra	Centro Privado de Formación Profesional Específica
C.E.P.A San Francisco	Calahorra	Centro Público de Educación de Personas Adultas
C.E.I.P. Ángel Oliván	Calahorra	Colegio de Educación Infantil y Primaria
C.E.I.P. Aurelio Prudencio	Calahorra	Colegio de Educación Infantil y Primaria
C.E.I.P. Quintiliano	Calahorra	Colegio de Educación Infantil y Primaria
Conservatorio Elemental de Música de Calahorra	Calahorra	Conservatorio Elemental de Música
E.O.E.P. Rioja Baja	Calahorra	Equipo de Orientación Educativa y Psicopedagógica
E.O.I. Calahorra	Calahorra	Escuela Oficial de Idiomas
E.M.M. Maestro Arroyo	Calahorra	Escuela Pública de Música
I.E.S. Marco Fabio Quintiliano	Calahorra	Instituto de Educación Secundaria
I.E.S. Valle del Cidacos	Calahorra	Instituto de Educación Secundaria
C.R.A. Cuenca del Najerilla (Camprovín)	Camprovín	Colegio Rural Agrupado
C.E.I.P. Casalarreina	Casalarreina	Colegio de Educación Infantil y Primaria
C.R.A. Valle Oja-Tirón (Base-Castañares de Rioja)	Castañares de Rioja	Colegio Rural Agrupado
C.E.I.P. Gregoria Artacho	Cenicero	Colegio de Educación Infantil y Primaria
C.R.A. Alhama (Base-Cervera del Río Alhama)	Cervera del Río Alhama	Colegio Rural Agrupado
S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo	Cervera del Río Alhama	Sección de Instituto de Educación Secundaria
C.R.A. Vista La Hez (Corera)	Corera	Colegio Rural Agrupado
C.R.A. Valle del Linares (Cornago)	Cornago	Colegio Rural Agrupado
C.R.A. Valle Oja-Tirón (Cuzcurrita de Río Tirón)	Cuzcurrita de Río Tirón	Colegio Rural Agrupado
C.R.A. Vista La Hez (El Villar de Arnedo)	El Villar de Arnedo	Colegio Rural Agrupado
C.R.A. Alto Cidacos (Enciso)	Enciso	Colegio Rural Agrupado
C.R.A. Moncalvillo (Entrena)	Entrena	Colegio Rural Agrupado
C.E.I.P. San Lorenzo	Ezcaray	Colegio de Educación Infantil y Primaria
S.I.E.S. Secc. Ezcaray - Valle del Oja	Ezcaray	Sección de Instituto de Educación Secundaria
C.E.I.P. Cervantes	Fuenmayor	Colegio de Educación Infantil y Primaria
I.E.S. Francisco Tomás y Valiente	Fuenmayor	Instituto de Educación Secundaria
C.R.A. Vista La Hez (Galilea)	Galilea	Colegio Rural Agrupado
C.R.A. Valle del Linares (Grávalos)	Grávalos	Colegio Rural Agrupado
C.P.E.I.P.S. Sagrado Corazón	Haro	Centro Privado de Educación Infantil Primaria y Secundaria
C.E.I.P. Nuestra Señora de la Vega	Haro	Colegio de Educación Infantil y Primaria
C.E.I.P. San Felices de Bibilio	Haro	Colegio de Educación Infantil y Primaria
Conservatorio Elemental de Música de Haro	Haro	Conservatorio Elemental de Música
E.O.I. Haro	Haro	Escuela Oficial de Idiomas
E.M.M. Harense	Haro	Escuela Pública de Música
I.E.S. Ciudad de Haro	Haro	Instituto de Educación Secundaria
C.R.A. Alto Cidacos (Herce)	Herce	Colegio Rural Agrupado
C.R.A. Cuenca del Najerilla (Hormilla)	Hormilla	Colegio Rural Agrupado
C.R.A. Cuenca del Najerilla (Huércanos)	Huércanos	Colegio Rural Agrupado
C.R.A. Valle del Linares (Base-Igea)	Igea	Colegio Rural Agrupado
C.E.I.P. Eduardo González Gallarza	Lardero	Colegio de Educación Infantil y Primaria
C.E.I.P. Villa Patro	Lardero	Colegio de Educación Infantil y Primaria
I.E.S. La Laboral	Lardero	Instituto de Educación Secundaria
C.E.E. Equipo Apoyo Atención al Invidente ONCE	Logroño	Centro de Educación Especial
C.E.E. Marqués de Vallejo	Logroño	Centro de Educación Especial

Nombre	Población	Tipo
Cuarto Creciente Montessori School	Logroño	Centro Docente Privado Extranjero en España
Montessori SchoolHouse Logroño	Logroño	Centro Docente Privado Extranjero en España
C.P.E.D. Escuelas CENETED	Logroño	Centro Privado Autorizado de Enseñanzas Deportivas
Federacion Riojana de Fútbol	Logroño	Centro Privado Autorizado de Enseñanzas Deportivas
C.P.E.E. Los Ángeles	Logroño	Centro Privado de Educación Especial
C.P.E.I.P.S. Alcaste	Logroño	Centro Privado de Educación Infantil Primaria y Secundaria
C.P.E.I.P.S. Compañía de María	Logroño	Centro Privado de Educación Infantil Primaria y Secundaria
C.P.E.I.P.S. Divino Maestro	Logroño	Centro Privado de Educación Infantil Primaria y Secundaria
C.P.E.I.P.S. Escuelas Pías	Logroño	Centro Privado de Educación Infantil Primaria y Secundaria
C.P.E.I.P.S. Inmaculado Corazón de María	Logroño	Centro Privado de Educación Infantil Primaria y Secundaria
C.P.E.I.P.S. Los Boscos	Logroño	Centro Privado de Educación Infantil Primaria y Secundaria
C.P.E.I.P.S. Nuestra Señora del Buen Consejo	Logroño	Centro Privado de Educación Infantil Primaria y Secundaria
C.P.E.I.P.S. Paula Montal	Logroño	Centro Privado de Educación Infantil Primaria y Secundaria
C.P.E.I.P.S. Purísima Concepción y Santa María Micaela	Logroño	Centro Privado de Educación Infantil Primaria y Secundaria
C.P.E.I.P.S. Rey Pastor	Logroño	Centro Privado de Educación Infantil Primaria y Secundaria
C.P.E.I.P.S. Sagrado Corazón	Logroño	Centro Privado de Educación Infantil Primaria y Secundaria
C.P.E.I.P.S. Salesianos Domingo Savio	Logroño	Centro Privado de Educación Infantil Primaria y Secundaria
C.P.E.I.P.S. San José	Logroño	Centro Privado de Educación Infantil Primaria y Secundaria
C.P.E.I.P.S. Santa María - Marianistas	Logroño	Centro Privado de Educación Infantil Primaria y Secundaria
C.P.F.P.E. Ciencias Radiológicas	Logroño	Centro Privado de Formación Profesional Específica
C.P.F.P.E. Turismo Rioja	Logroño	Centro Privado de Formación Profesional Específica
C.E.P.A. Plus Ultra	Logroño	Centro Público de Educación de Personas Adultas
C.E.I.P. Ana María Matute	Logroño	Colegio de Educación Infantil y Primaria
C.E.I.P. Bretón de los Herreros	Logroño	Colegio de Educación Infantil y Primaria
C.E.I.P. Caballero de la Rosa	Logroño	Colegio de Educación Infantil y Primaria
C.E.I.P. Doctor Castroviejo	Logroño	Colegio de Educación Infantil y Primaria
C.E.I.P. Duquesa de la Victoria	Logroño	Colegio de Educación Infantil y Primaria
C.E.I.P. El Arco	Logroño	Colegio de Educación Infantil y Primaria
C.E.I.P. Escultor Vicente Ochoa	Logroño	Colegio de Educación Infantil y Primaria
C.E.I.P. General Espartero	Logroño	Colegio de Educación Infantil y Primaria
C.E.I.P. Gonzalo de Berceo	Logroño	Colegio de Educación Infantil y Primaria
C.E.I.P. La Guindalera	Logroño	Colegio de Educación Infantil y Primaria
C.E.I.P. Las Gaunas (educación infantil)	Logroño	Colegio de Educación Infantil y Primaria
C.E.I.P. Las Gaunas (educación primaria)	Logroño	Colegio de Educación Infantil y Primaria
C.E.I.P. Madre de Dios	Logroño	Colegio de Educación Infantil y Primaria
C.E.I.P. Milenario de la Lengua	Logroño	Colegio de Educación Infantil y Primaria
C.E.I.P. Navarrete el Mudo	Logroño	Colegio de Educación Infantil y Primaria
C.E.I.P. Obispo Blanco Nájera	Logroño	Colegio de Educación Infantil y Primaria
C.E.I.P. San Francisco	Logroño	Colegio de Educación Infantil y Primaria
C.E.I.P. San Pío X	Logroño	Colegio de Educación Infantil y Primaria

Nombre	Población	Tipo
C.E.I.P. Siete Infantes de Lara	Logroño	Colegio de Educación Infantil y Primaria
C.E.I.P. Varia	Logroño	Colegio de Educación Infantil y Primaria
C.E.I.P. Vélez de Guevara	Logroño	Colegio de Educación Infantil y Primaria
C.E.I.P. Vuelo Madrid-Manila	Logroño	Colegio de Educación Infantil y Primaria
Conservatorio Profesional de Música de La Rioja	Logroño	Conservatorio Profesional de Música
E.O.E.P. Logroño Este y Valle del Leza	Logroño	Equipo de Orientación Educativa y Psicopedagógica
E.O.E.P. Logroño Zona Oeste y Valle del Iregua	Logroño	Equipo de Orientación Educativa y Psicopedagógica
E.O.I. Fuero de Logroño	Logroño	Escuela Oficial de Idiomas
E.P.M. Musicalia	Logroño	Escuela Privada de Música
E.P.M. Musicalia	Logroño	Escuela Privada de Música
Píccolo y Saxo	Logroño	Escuela Privada de Música
E.M.M. Logroño	Logroño	Escuela Pública de Música
ESDIR Escuela Superior de Diseño	Logroño	Escuela Superior de Diseño
ESDEN Escuela Superior De Negocios Y Tecnologías	Logroño	Escuela Superior de Negocios
Escuela Universitaria de Enfermería	Logroño	Escuela Universitaria de Enfermería
I.E.S. Batalla de Clavijo	Logroño	Instituto de Educación Secundaria
I.E.S. Comercio	Logroño	Instituto de Educación Secundaria
I.E.S. Duques de Nájera	Logroño	Instituto de Educación Secundaria
I.E.S. Escultor Daniel	Logroño	Instituto de Educación Secundaria
I.E.S. Hermanos D Elhuyar	Logroño	Instituto de Educación Secundaria
I.E.S. Inventor Cosme García	Logroño	Instituto de Educación Secundaria
I.E.S. Práxedes Mateo Sagasta	Logroño	Instituto de Educación Secundaria
I.E.S. Tomás Mingot	Logroño	Instituto de Educación Secundaria
Universidad Internacional de La Rioja	Logroño	Universidad Privada
Universidad Nacional de Educación a Distancia en La Rioja. UNED	Logroño	Universidad Privada
Universidad Privada Internacional De La Rioja Centralita	Logroño	Universidad Privada
Universidad de La Rioja	Logroño	Universidad Pública
C.R.A. Moncalvillo (Medrano)	Medrano	Colegio Rural Agrupado
C.E.I.P. Don Eladio del Campo Íñiguez	Murillo de Río Leza	Colegio de Educación Infantil y Primaria
S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral	Murillo de Río Leza	Sección de Instituto de Educación Secundaria
C.P.E.I.P.S. Nuestra Señora de la Piedad	Nájera	Centro Privado de Educación Infantil Primaria y Secundaria
C.E.P.A. Nájera	Nájera	Centro Público de Educación de Personas Adultas
C.E.I.P. San Fernando	Nájera	Colegio de Educación Infantil y Primaria
C.E.I.P. Sancho III El Mayor	Nájera	Colegio de Educación Infantil y Primaria
E.O.E.P. Rioja Alta	Nájera	Equipo de Orientación Educativa y Psicopedagógica
E.O.I. Logroño (Extensión Nájera)	Nájera	Escuela Oficial de Idiomas
I.E.S. Esteban Manuel Villegas	Nájera	Instituto de Educación Secundaria
I.E.S. Rey Don García	Nájera	Instituto de Educación Secundaria
C.P.F.P.E. Escuela Familiar Agraria Las Fuentes	Nalda	Centro Privado de Formación Profesional Específica
C.R.A. Moncalvillo (Nalda)	Nalda	Colegio Rural Agrupado
C.E.I.P. Nuestra Señora del Sagrario	Navarrete	Colegio de Educación Infantil y Primaria
C.R.A. Cameros Nuevo (Ortigosa de Cameros)	Ortigosa de Cameros	Colegio Rural Agrupado
C.E.I.P. José Ortega Valderrama	Pradejón	Colegio de Educación Infantil y Primaria
E.M.M. Guillermo Miranda	Pradejón	Escuela Pública de Música

Nombre	Población	Tipo
S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano	Pradejón	Sección de Instituto de Educación Secundaria
C.R.A. Alto Cidacos (Préjano)	Préjano	Colegio Rural Agrupado
C.E.I.P. Sáenz de Tejada	Quel	Colegio de Educación Infantil y Primaria
C.R.A. Las Cuatro Villas (Ribafrecha)	Ribafrecha	Colegio Rural Agrupado
C.R.A. Valle del Linares (Rincón de Olivedo)	Rincón de Olivedo o Las Casas	Colegio Rural Agrupado
C.E.I.P. Eduardo González Gallarza	Rincón de Soto	Colegio de Educación Infantil y Primaria
S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo	Rincón de Soto	Sección de Instituto de Educación Secundaria
C.P.E.S. La Salle - La Estrella	San Asensio	Centro Privado de Educación Secundaria
C.R.A. Entreviñas (San Asensio)	San Asensio	Colegio Rural Agrupado
C.R.A. Entrevalles (San Millán de la Cogolla)	San Millán de la Cogolla	Colegio Rural Agrupado
C.R.A. Las Cuatro Villas (San Román de Cameros)	San Román de Cameros	Colegio Rural Agrupado
C.R.A. Entreviñas (Base-San Vicente de la Sonsierra)	San Vicente de la Sonsierra	Colegio Rural Agrupado
C.P.E.I.P. Sagrados Corazones	Santo Domingo de la Calzada	Centro Privado de Educación Infantil y Primaria
C.P.E.S. Menesiano	Santo Domingo de la Calzada	Centro Privado de Educación Secundaria
C.E.P.A. Rioja Alta	Santo Domingo de la Calzada	Centro Público de Educación de Personas Adultas
C.I.P.F.P. Camino de Santiago (Escuela de Hostelería de La Rioja)	Santo Domingo de la Calzada	Centro Público Integrado de Formación Profesional
C.E.I.P. Beato Jerónimo Hermosilla	Santo Domingo de la Calzada	Colegio de Educación Infantil y Primaria
C.E.I.P. Beato Jerónimo Hermosilla (Plaza de España,2)	Santo Domingo de la Calzada	Colegio de Educación Infantil y Primaria
E.O.E.P. Rioja Alta (Subsede Santo Domingo de la Calzada)	Santo Domingo de la Calzada	Equipo de Orientación Educativa y Psicopedagógica
E.O.I. Logroño (Extensión Santo Domingo de la Calzada)	Santo Domingo de la Calzada	Escuela Oficial de Idiomas
I.E.S. Valle del Oja	Santo Domingo de la Calzada	Instituto de Educación Secundaria
C.R.A. Valle Oja-Tirón (Santurde de Rioja)	Santurde de Rioja	Colegio Rural Agrupado
C.R.A. Moncalvillo (Sorzano)	Sorzano	Colegio Rural Agrupado
C.R.A. Cameros Nuevo (Base-Torrecilla en Cameros)	Torrecilla en Cameros	Colegio Rural Agrupado
C.R.A. Cuenca del Najerilla (Tricio)	Tricio	Colegio Rural Agrupado
C.R.A. Vista La Hez (Tudelilla)	Tudelilla	Colegio Rural Agrupado
C.R.A. Cuenca del Najerilla (Base-Uruñuela)	Uruñuela	Colegio Rural Agrupado
C.R.A. Alhama (Valverde)	Valverde	Colegio Rural Agrupado
C.R.A. Moncalvillo (Viguera)	Viguera	Colegio Rural Agrupado
C.E.I.P. Gonzalo de Berceo	Villamediana de Iregua	Colegio de Educación Infantil y Primaria
C.R.A. Cameros Nuevo (Villoslada de Cameros)	Villoslada de Cameros	Colegio Rural Agrupado
C.R.A. Entrevalles (Viniegra de Abajo)	Viniegra de Abajo	Colegio Rural Agrupado

APÉNDICE G: BIENES DE INTERÉS CULTURAL

Nombre	Población	Tipo
Jardín del Palacio de los Marqueses de Legarda	Ábalos	
Iglesia parroquial de San Esteban Protomártir en Ábalos	Ábalos	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Castillo de Aguas Mansas en Agoncillo	Agoncillo	Arquitectura militar - Castillo
Iglesia parroquial de Santa María en Agoncillo	Agoncillo	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Restos de puente sobre el río Leza en Agoncillo	Agoncillo	Puentes y acueductos - Puente
Castillo de Aguilar del Río Alhama	Aguilar del Río Alhama	Arquitectura militar - Castillo
Castillo de Inestrillas	Aguilar del Río Alhama	Arquitectura militar - Castillo
Contrebia Leucade	Aguilar del Río Alhama	Arquitectura militar - Murallas
Ermita de Santa María de Bueyo en Albelda de Iregua	Albelda de Iregua	Arquitectura religiosa - Ermita
Ermita de Santa Fe de Palazuelos	Albelda de Iregua	Arquitectura religiosa - Ermita
Torre fuerte de Alberite	Alberite	Arquitectura militar - Torres
Iglesia parroquial de San Martín en Alberite	Alberite	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Iglesia de Santa María en Alcanadre	Alcanadre	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Acueducto romano	Alcanadre	Puentes y acueductos - Acueducto
Palacio Abacial	Alfaro	Arquitectura religiosa - Abadía
Iglesia Colegiata de San Miguel en Alfaro	Alfaro	Arquitectura religiosa - Colegiata
Iglesia parroquial de Santa María del Burgo en Alfaro	Alfaro	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Ninfeo romano en Alfaro	Alfaro	Puentes y acueductos - Puente
Castillo de Anguciana	Anguciana	Arquitectura militar - Torres
Ermita de la Magdalena	Anguiano	Arquitectura religiosa - Ermita
Monasterio de Valvanera en Anguiano	Anguiano	Arquitectura religiosa - Monasterio
Iglesia parroquial de San Andrés en Anguiano	Anguiano	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Iglesia parroquial de la Natividad en Arenzana de Abajo	Arenzana de Abajo	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Crucero en Arenzana de Abajo	Arenzana de Abajo	Varios - Cruceros
Crucero y templete de Arenzana de Abajo	Arenzana de Abajo	Varios - Cruceros
Alfar romano de La Puebla	Arenzana de Arriba	
Castillo de Arnedillo	Arnedillo	Arquitectura militar - Castillo
Ermita de Santa María de Peñalba en Arnedillo	Arnedillo	Arquitectura religiosa - Ermita
Iglesia parroquial de San Servando y San Germán en Arnedillo	Arnedillo	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Casa Sopranis en Arnedo	Arnedo	Arquitectura civil - Casona señorial
Castillo de Arnedo	Arnedo	Arquitectura militar - Castillo
Iglesia parroquial de Santo Tomás en Arnedo	Arnedo	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Castillo de Ausejo	Ausejo	Arquitectura militar - Castillo
Castillo de Autol	Autol	Arquitectura militar - Castillo
Villa de Azofra	Azofra	Espacios urbanos - Núcleo urbano
Rollo en Azofra	Azofra	Varios - Rollos
Castillo de Bañares	Bañares	Arquitectura militar - Castillo
Ermita de Santa María de La Antigua en Bañares	Bañares	Arquitectura religiosa - Ermita
Iglesia parroquial de la Santa Cruz en Bañares	Bañares	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Torre fuerte en Baños de Rioja	Baños de Rioja	Arquitectura militar - Torres
Alfar romano en Bezares	Bezares	
Iglesia parroquial de San Martín en Bezares	Bezares	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Crucero y templete	Brieva de Cameros	Varios - Cruceros
Iglesia parroquial de la Asunción en Briñas	Briñas	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Crucero en Briñas	Briñas	Varios - Cruceros
Humilladero en Briñas	Briñas	Varios - Humilladeros

Nombre	Población	Tipo
Rollo jurisdiccional en Briñas	Briñas	Varios - Picotas
Castillo de Briones	Briones	Arquitectura militar - Castillo
Recinto amurallado de Briones	Briones	Arquitectura militar - Murallas
Iglesia parroquial de Santa María en Briones	Briones	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Yacimiento Cerro Sorbán en Calahorra	Calahorra	
Cuartel de la guardia civil	Calahorra	
Murallas en traseras de la calle San Blas y calle Bellavista en Calahorra	Calahorra	Arquitectura militar - Murallas
Murallas Altas o El Sequeral en Calahorra	Calahorra	Arquitectura militar - Murallas
Restos de murallas en Paseo de las Monjas	Calahorra	Arquitectura militar - Murallas
Arco de muralla en Planillo de San Andrés	Calahorra	Arquitectura militar - Murallas
Iglesia Catedral del Salvador en Calahorra	Calahorra	Arquitectura religiosa - Catedral
Iglesia parroquial de Santiago en Calahorra	Calahorra	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Iglesia parroquial de San Andrés en Calahorra	Calahorra	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Ermita de San Cristóbal en Canales de La Sierra	Canales de la Sierra	Arquitectura religiosa - Ermita
Picota en Canales de la Sierra	Canales de la Sierra	Varios - Picotas
Casa-Palacio de los Manso de Zúñiga en Canillas de Río Tuerto	Canillas de Río Tuerto	Arquitectura civil - Palacio
Monasterio de Santa María del Salvador en Cañas	Cañas	Arquitectura religiosa - Monasterio
Palacio de los Condestables de Castilla en Casalarreina	Casalarreina	Arquitectura militar - Castillo
Monasterio de Nuestra Señora de la Piedad en Casalarreina	Casalarreina	Arquitectura religiosa - Monasterio
Conjunto Histórico Artístico Casalarreina	Casalarreina	Espacios urbanos - Núcleo urbano
Castillo de Cellorigo	Cellorigo	Arquitectura militar - Castillo
Torre fuerte de los Frías Salazar en Cellorigo	Cellorigo	Arquitectura militar - Torres
Torre fuerte de los García Marrón en Cellorigo	Cellorigo	Arquitectura militar - Torres
Casa de las Monjas o de la Mendiola	Cenicero	Arquitectura civil - Palacio
Casa Fuerte en Cenicero	Cenicero	Arquitectura militar - Torres
Castillo de Cervera del Río Alhama	Cervera del Río Alhama	Arquitectura militar - Castillo
Arco de San Gil en Cervera del río Alhama	Cervera del Río Alhama	Arquitectura militar - Murallas
Ermita de Santo Domingo de Valdegutur	Cervera del Río Alhama	Arquitectura religiosa - Ermita
Iglesia parroquial de San Gil	Cervera del Río Alhama	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Puente del Priorato en Cihuri	Cihuri	Puentes y acueductos - Puente
Castillo de Clavijo	Clavijo	Arquitectura militar - Castillo
Castillo de Cornago	Cornago	Arquitectura militar - Castillo
Castillo de Cuzcurrita	Cuzcurrita de Río Tirón	Arquitectura militar - Castillo
Ermita de Nuestra Señora de Sorejana	Cuzcurrita de Río Tirón	Arquitectura religiosa - Ermita
Iglesia parroquial de San Miguel Arcángel en Cuzcurrita	Cuzcurrita de Río Tirón	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Crucero de Cuzcurrita	Cuzcurrita de Río Tirón	Varios - Cruceros
Castillo de Enciso	Enciso	Arquitectura militar - Castillo
Iglesia de San Pedro Apóstol en Enciso	Enciso	Arquitectura religiosa - Templo
Iglesia parroquial de Santa María de la Estrella en Enciso	Enciso	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Crucero	Enciso	Varios - Cruceros
Iglesia parroquial de San Martín en Entrena	Entrena	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Crucero en Entrena	Entrena	Varios - Picotas
Real Fábrica de Paños de Santa Bárbara en Ezcaray	Ezcaray	Arquitectura industrial - Edificio
Iglesia parroquial de Santa María la Mayor de Ezcaray	Ezcaray	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Torre de Foncea	Foncea	Arquitectura militar - Torres

Nombre	Población	Tipo
Muralla en Villaseca	Fonzaleche	Arquitectura militar - Murallas
Iglesia parroquial de San Román en Villaseca	Fonzaleche	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Picota en Villaseca de Rioja	Fonzaleche	Varios - Picotas
Palacio de los Fernández Bazán, en Avenida Ciudad de Cenicero, nº 1	Fuenmayor	Arquitectura civil - Palacio
Palacio de los Marqueses de Terán en Calle Palacio, nº 18	Fuenmayor	Arquitectura civil - Palacio
Palacio en Calle Mayor Alta, nº 20	Fuenmayor	Arquitectura civil - Palacio
Palacio en Calle del Río, nº 8	Fuenmayor	Arquitectura civil - Palacio
Iglesia parroquial de Santa María en Fuenmayor	Fuenmayor	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Iglesia de San Julián en Castilseco	Galbárruli	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Iglesia parroquial de San Juan Bautista en Grañón	Grañón	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Núcleo urbano de Grañón	Grañón	Espacios urbanos - Núcleo urbano
Barrio de Bodegas La Estación	Haro	
Banco de España en Plaza Monseñor Florentino Rodríguez, nº 2	Haro	Arquitectura civil - Edificio
Palacio de Las Bezaras en Calle Virgen de la Vega, nº 16	Haro	Arquitectura civil - Palacio
Casa-palacio de los Salazar	Haro	Arquitectura civil - Palacio
Bodegas Muga	Haro	Arquitectura industrial - Bodegas
Puerta de Santa Bárbara y torreón en Haro	Haro	Arquitectura militar - Murallas
Torreón y Puerta de San Bernardo en Haro	Haro	Arquitectura militar - Murallas
Fuente de San Agustín	Haro	Arquitectura popular - Fuentes
Exconvento de San Agustín	Haro	Arquitectura religiosa - Convento
Basílica de Nuestra Señora de la Vega	Haro	Arquitectura religiosa - Templo
Iglesia de Santo Tomás en Haro	Haro	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Conjunto Histórico Artístico Haro	Haro	Espacios urbanos - Conjunto Histórico-Artístico
Puente de Briñas sobre el río Ebro en Haro	Haro	Puentes y acueductos - Puente
Castillo de Herce	Herce	Arquitectura militar - Castillo
Palacio del Marqués de Casa Torre en Igea	Igea	Arquitectura civil - Palacio
Torre fuerte de Igea	Igea	Arquitectura militar - Torres
Puente sobre el río Linares	Igea	Puentes y acueductos - Puente
Ruinas de la ermita de Santa María de Rute	Lagunilla del Jubera	Arquitectura religiosa - Ermita
Iglesia parroquial de San Andrés	Lagunilla del Jubera	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Castillo de Leiva	Leiva	Arquitectura militar - Castillo
Archivo Provincial en Logroño	Logroño	Arquitectura civil - Edificio
Teatro Bretón de los Herreros en Logroño	Logroño	Arquitectura civil - Edificio
Palacio del Marqués de Monesterio en Calle San Bartolomé, nº 4	Logroño	Arquitectura civil - Palacio
Palacete en Vara de Rey, nº 3	Logroño	Arquitectura civil - Palacio
Palacete en Vara de Rey, nº 5	Logroño	Arquitectura civil - Palacio
Palacio del General Espartero en Logroño	Logroño	Arquitectura civil - Palacio
Muralla y Puerta del Revellín en Logroño	Logroño	Arquitectura militar - Murallas
Lienzos de Muralla en Calle San Gregorio en Logroño	Logroño	Arquitectura militar - Murallas
Iglesia Concatedral de Santa María de La Redonda en Logroño	Logroño	Arquitectura religiosa - Catedral
Edificio de la antigua tabacalera (exconvento de La Merced) en Logroño	Logroño	Arquitectura religiosa - Convento
Iglesia de San Bartolomé en Logroño	Logroño	Arquitectura religiosa - Templo
Iglesia parroquial de Santa Marina en El Cortijo	Logroño	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Iglesia de Santiago el Real en Logroño	Logroño	Arquitectura religiosa - Templo parroquial

Nombre	Población	Tipo
Iglesia parroquial de Santa María de Palacio en Logroño	Logroño	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Núcleo urbano de Logroño	Logroño	Espacios urbanos - Conjunto Histórico-Artístico
Puente Mantible en Logroño	Logroño	Puentes y acueductos - Puente
Castillo de los Monjes	Lumbreras de Cameros	Arquitectura militar - Murallas
Torre fuerte de Lumbreras	Lumbreras de Cameros	Arquitectura militar - Torres
Restos de la iglesia de San Miguel	Matute	Arquitectura religiosa - Templo
Iglesia parroquial de San Esteban Protomártir en Murillo de río Leza	Murillo de Río Leza	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Torre fuerte de Muro de Aguas	Muro de Aguas	Arquitectura militar - Torres
Castillo de Nájera	Nájera	Arquitectura militar - Castillo
Alcázar de Nájera	Nájera	Arquitectura militar - Castillo
Recinto amurallado de Nájera	Nájera	Arquitectura militar - Murallas
Monasterio de Santa María la Real de Nájera	Nájera	Arquitectura religiosa - Monasterio
Iglesia de Santa Cruz en Nájera	Nájera	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Núcleo urbano de Nájera	Nájera	Espacios urbanos - Núcleo urbano
Bodegas en el entorno del castillo	Nalda	
Castillo de Nalda	Nalda	Arquitectura militar - Castillo
Dintel con escudete en calle San Juan	Navarrete	Arquitectura civil - Edificio
Murallas de Navarrete	Navarrete	Arquitectura militar - Cercas
Villa de Navarrete	Navarrete	Espacios urbanos - Núcleo urbano
Castillo de Nieva	Nieva de Cameros	Arquitectura militar - Castillo
Iglesia parroquial de San Martín en Nieva de Cameros	Nieva de Cameros	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Iglesia Parroquial de la Concepción	Ochánduri	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Castillo de Ocón	Ocón	Arquitectura militar - Castillo
Guardaviñas	Ojacastro	Arquitectura popular - Chozos
Ermita de la Ascensión en San Asensio de los Cantos	Ojacastro	Arquitectura religiosa - Ermita
Iglesia parroquial de San Julián y Santa Basilia	Ojacastro	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Palacio de los Condes de Rodezno en calle Carnicería, nº 8	Ollauri	Arquitectura civil - Palacio
Conjunto Histórico	Ortigosa de Cameros	Espacios urbanos - Conjunto Histórico-Artístico
Iglesia parroquial del Salvador en Pedroso	Pedroso	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Barrio de bodegas	Pradejón	Arquitectura industrial - Bodegas
Fortaleza y torre en Préjano	Préjano	Arquitectura militar - Torres
Iglesia de San Esteban	Préjano	Arquitectura religiosa - Templo
Iglesia parroquial de San Miguel	Préjano	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Castillo de Quel	Quel	Arquitectura militar - Castillo
Chozo 2	Quel	Arquitectura popular - Chozos
Chozo 1	Quel	Arquitectura popular - Chozos
Chozo 3	Quel	Arquitectura popular - Chozos
Chozo 4	Quel	Arquitectura popular - Chozos
Ermita de la Virgen de la Cuesta en Ribafrecha	Ribafrecha	Arquitectura religiosa - Ermita
Iglesia parroquial de San Pedro en Ribafrecha	Ribafrecha	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Fortaleza de Robres del Castillo	Robres del Castillo	Arquitectura militar - Castillo
Castillo de Sajazarra	Sajazarra	Arquitectura militar - Castillo
Muralla y arco medieval en Sajazarra	Sajazarra	Arquitectura militar - Torres
Iglesia parroquial de Santa María de la Asunción en Sajazarra	Sajazarra	Arquitectura religiosa - Templo parroquial

Nombre	Población	Tipo
Castillo de Davalillo	San Asensio	Arquitectura militar - Castillo
Monasterio de Yuso. San Millán de la Cogolla.	San Millán de la Cogolla	Arquitectura religiosa - Monasterio
Monasterio de San Millán de Suso	San Millán de la Cogolla	Arquitectura religiosa - Monasterio
Núcleo Urbano de San Millán de la Cogolla	San Millán de la Cogolla	Espacios urbanos - Conjunto Histórico-Artístico
Fortaleza de San Vicente	San Vicente de la Sonsierra	Arquitectura militar - Murallas
Ermita de Santa María de la Piscina de Peciña	San Vicente de la Sonsierra	Arquitectura religiosa - Ermita
Iglesia parroquial de la Asunción en Santa Coloma	Santa Coloma	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Castillo de Jubera	Santa Engracia del Jubera	Arquitectura militar - Castillo
Edificio con escudo en Calle Mayor, nº 56-58 (Antes Zumalacárregui 56) en Santo Domingo de la Calzada	Santo Domingo de la Calzada	Arquitectura civil - Edificio
Casa de los Trastámara o Palacio del Obispo del Pino en Santo Domingo de La Calzada	Santo Domingo de la Calzada	Arquitectura civil - Palacio
Murallas de Santo Domingo de la Calzada	Santo Domingo de la Calzada	Arquitectura militar - Murallas
Iglesia Catedral de El Salvador y Torre Exenta en Santo Domingo de la Calzada	Santo Domingo de la Calzada	Arquitectura religiosa - Catedral
Iglesia del Convento de San Francisco en Santo Domingo de la Calzada	Santo Domingo de la Calzada	Arquitectura religiosa - Templo
Conjunto Histórico Artístico Santo Domingo de la Calzada	Santo Domingo de la Calzada	Espacios urbanos - Núcleo urbano
Torre Fuerte de Santurde	Santurde de Rioja	Arquitectura militar - Torres
Hospital de San José	Soto en Cameros	Arquitectura civil - Edificio
Muralla de Tirgo	Tirgo	Arquitectura militar - Murallas
Torre Fuerte de San Martín en Tirgo	Tirgo	Arquitectura militar - Torres
Iglesia parroquial del Salvador en Tirgo	Tirgo	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Iglesia parroquial de San Esteban Protomártir	Tormantos	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Palacio en Calle Pedro Sagasta, nº 10	Torrecilla en Cameros	Arquitectura civil - Palacio
Palacio Condes de Superunda en Calle San Martín, nº 4	Torrecilla en Cameros	Arquitectura civil - Palacio
Ermita de San Andrés en Torrecilla de Cameros	Torrecilla en Cameros	Arquitectura religiosa - Ermita
Ermita de San Pedro en Torrecilla de Cameros	Torrecilla en Cameros	Arquitectura religiosa - Ermita
Iglesia parroquial de San Martín	Torrecilla en Cameros	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Torre de Torremontalbo	Torremontalbo	Arquitectura militar - Torres
Ermita de Santa María de la Concepción en Treviana	Treviana	Arquitectura religiosa - Ermita
Ermita de Santa María de Arcos en Tricio	Tricio	Arquitectura religiosa - Ermita
Iglesia de San Germán y San Servando	Uruñuela	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Castillo de Viguera	Viguera	Arquitectura militar - Castillo
Castillo de Metría en Viguera	Viguera	Arquitectura militar - Castillo
Castillo de Castañares de las Cuevas	Viguera	Arquitectura militar - Castillo
Ermita de San Esteban	Viguera	Arquitectura religiosa - Ermita
Iglesia parroquial de la Asunción en Viguera	Viguera	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Puente sobre el río Iregua (Km. 313, N-111)	Viguera	Puentes y acueductos - Puente
Puente sobre el río Iregua (Km. 315, N-111)	Viguera	Puentes y acueductos - Puente
Torre Fuerte de Villalba de Rioja	Villalba de Rioja	Arquitectura civil - Edificio
Torre de Villalobar de Rioja	Villalobar de Rioja	Arquitectura militar - Torres
Ermita de Nuestra Señora de los Nogales	Villanueva de Cameros	Arquitectura religiosa - Ermita
Iglesia parroquial de Santa María	Villavelayo	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Ermita de Nuestra Señora de Lomos de Orio	Villoslada de Cameros	Arquitectura religiosa - Ermita
Iglesia parroquial de la Asunción en Zarratón	Zarratón	Arquitectura religiosa - Templo parroquial
Iglesia parroquial de San Esteban	Zorraquín	Arquitectura religiosa - Templo parroquial

**PLAN REGIONAL DE CARRETERAS
DE LA RIOJA 2022-2030**

ANEJO 02. MARCO LEGISLATIVO Y ESTRATÉGICO



La Rioja



ANEJO 02. MARCO LEGISLATIVO Y ESTRATÉGICO

ÍNDICE

1	MARCO LEGISLATIVO Y COMPETENCIAL.....	1
1.1	MARCO LEGISLATIVO	1
1.2	MARCO COMPETENCIAL.	3
2	MARCO ESTRATÉGICO Y ANTECEDENTES	5
2.1	MARCO ESTRATÉGICO	5
2.2	ANTECEDENTES	7

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 - Ficha descriptiva "Libro Blanco sobre el Transporte" 7

Tabla 2 - Ficha descriptiva "PITVI" 8

Tabla 3 - Ficha descriptiva "Plan de Infraestructuras 2013-2025" 8

Tabla 4 - Ficha descriptiva " Agenda para la Población de la Rioja 2030" 8

Tabla 5 - Ficha descriptiva "Rioja 2020. Plan Estratégico" 9

Tabla 6 - Ficha descriptiva Estudio de necesidades AP-68 en La Rioja tras su reversión al Estado 2026".....9

Tabla 7 - Ficha descriptiva "Plan de Movilidad y Accesibilidad Sostenible en el área metropolitana de Logroño". 10

1 MARCO LEGISLATIVO Y COMPETENCIAL

En este anejo se describe el **marco legislativo y competencial que condiciona el Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030**. Para ello, se presenta el marco legislativo actual con influencia en la red viaria riojana y el reparto competencial de dicha infraestructura.

1.1 Marco legislativo

La legislación vigente en materia de transporte, carreteras, accidentalidad, medioambiente y patrimonio que conforma el marco legislativo del Plan y cuyo cumplimiento debe ser garantizado en la redacción del mismo es la siguiente, ordenada de manera cronológica y agrupadas según la materia que regulan.

Normas en materia de **carreteras**:

- Ley 2/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja.
- Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.
- Ley 2/1998, de 11 de febrero, para la aprobación y autorización del Convenio de Cooperación entre la Comunidad Autónoma de La Rioja y la Comunidad Foral de Navarra en materia de Infraestructuras Viarias.
- Ley 5/2004, de 5 de octubre, para la aprobación y autorización del Protocolo de Colaboración del Gobierno de La Rioja y la Diputación Foral de Álava para la Planificación y Obras de Carreteras de la Red viaria en Zonas Colindantes.
- Ley 15/2005, de 23 de diciembre, para la aprobación y autorización del Convenio de Colaboración entre el Gobierno de La Rioja y la Junta de Castilla y León para la Planificación y Ejecución de Obras de Carreteras de interés de ambas Comunidades.
- Orden FOM/2873/2007, de 24 de septiembre, sobre procedimientos complementarios para autorizar nuevos enlaces o modificar los existentes en las carreteras del Estado.
- Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre Gestión de la Seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado.
- Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.
- Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras.

Normas en materia de **transportes**:

- Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.
- Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación
- Ley 8/2005, de 30 junio, reguladora del Transporte Urbano por Carretera de La Rioja.

- Ley 8/2006, de 18 de octubre, de Transporte Interurbano por Carretera de La Rioja.
- Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Normas en materia **ambiental y patrimonial**:

- Ley 5/2000, de 25 de octubre de 2000, de saneamiento y depuración de aguas residuales de La Rioja
- Decreto 55/2001, de 21 de diciembre de 2001, por el que se aprueba el reglamento de desarrollo de la Ley 5/2000, de 25 de Octubre, de Saneamiento y Depuración de Aguas Residuales de La Rioja.
- Decreto 39/2018, de 2 de noviembre de 2018, por el que se aprueba el Plan Director de Saneamiento y Depuración de la Comunidad Autónoma de La Rioja 2016-2027.
- Decreto 38/2018, de 2 de noviembre de 2018, por el que se aprueba el Plan Director de Abastecimiento de Agua a Poblaciones de la Comunidad Autónoma de La Rioja 2016-2027.
- Ley 11/2005, de 19 de octubre, de Patrimonio de la Comunidad Autónoma de La Rioja.
- Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.
- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.
- Ley 6/2017, de 8 de mayo, de Protección del Medio Ambiente de La Rioja.
- Decreto 29/2018, de 20 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo del Título I "Intervención administrativa" de la Ley 6/2017, de 8 de mayo, de Protección del Medio Ambiente de La Rioja.

Normas en materia de **ordenación del territorio**:

- Ley 5/2006, de 2 de mayo, de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja.
- Decreto 18/2019, de 17 de mayo, por el que se aprueba la Directriz de Protección del Suelo No Urbanizable de La Rioja.

Normas en materia de **ruido**:

- Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.
- Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.
- Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Planes Regionales de Carreteras:

- Ley 8/2000, de 28 de diciembre, del Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja.
- Ley 4/2010, de 30 de abril, por la que se revisa y actualiza el Plan Regional de Carreteras de La Rioja. Esta Ley modifica la Ley 28/2000.

Como se observa, el Plan Regional de Carreteras está **condicionado por un amplio abanico de textos normativos**, por ello a continuación se profundizará en alguno de ellos, de tal manera que se observe la posible influencia de los textos legales sobre el Plan.

- **Ley de Carreteras de la Rioja:**

La **ley de carreteras de la Rioja**, es la norma que **regula las carreteras de titularidad autonómica** en el ámbito de estudio. La comunidad autónoma riojana asume la regulación de las carreteras autonómicas en el año 1982, mediante la **Ley Orgánica 3/92**, de 9 junio de la Rioja, por la que se aprueba su estatuto de Autonomía, siendo en su artículo 8º, 1, 5, en donde se **atribuye a la Rioja la competencia exclusiva en materia de carreteras** cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio riojano, así como la cesión de la potestad legislativa en materias de competencia exclusiva. Posteriormente, en apartado referente al sistema competencial, se describirá de manera más específica la estructura competencial en materia de carreteras de la Rioja.

Una vez finalizado el proceso de transferencia de funciones y servicios por parte de la administración estatal a la Comunidad Autónoma en materia de carreteras y promulgada la ley estatal 25/88, de 29 de julio, de carreteras, fue indispensable la instrumentación legal. Esta instrumentación se basa en una serie de preceptos normativos que tutelen y amparen la planificación, proyección, construcción, uso, explotación y conservación de las explotaciones viarias en competencia riojana. A su vez, la **necesidad de una ley riojana** reside en dar **respuesta a aquellas problemáticas** para las que la legislación estatal no ha ofrecido una adecuada respuesta **a las características propias de la región**, como podrían ser las de carácter orográfico propias de la comunidad.

Por ello en el **año 1991 se promulga la Ley 2/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja**. Dicha ley se compone de un total de treinta y dos artículos, organizados en base a cuatro títulos, seguidos de tres disposiciones adicionales, una disposición transitoria, una disposición derogatoria y dos disposiciones finales. La estructura de los títulos de la ley sigue las siguientes temáticas:

- Título Primero: En él se encuentran disposiciones de carácter general para todas las carreteras.
- Título segundo: Presenta la información relativa al régimen de carreteras, estructurado en base a dos capítulos ofrece información sobre planificación, estudios, proyectos, construcción y financiación.

- Título tercero: Hace referencia a aquellos aspectos relacionados con el uso y defensa de la carretera. Estructurándose en base a tres capítulos orientados a las limitaciones de propiedad, usos e infracciones y sanciones.
- Título cuarto: Presenta la regulación en travesías y tamos urbanos, y la adecuación a los regímenes especiales de los mismos.

Unos años después, en **1994 se aprueba el Real Decreto 1812/1994**, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el **Reglamento General de Carreteras**. Este real decreto tiene como **objeto la planificación, proyección, construcción, financiación, uso y explotación de las carreteras estatales**. Al igual que la ley estatal en materia de carreteras, el reglamento se va adaptando al nuevo modelo de gestión estatal, derogando el anterior Real Decreto 1073/1977.

La **Comunidad Autónoma no ha aprobado normativa adicional en materia de carreteras desde el año 1991**, pero sí que encontramos una serie de documentos a tener en cuenta en materia de movilidad. Un claro ejemplo de ellos son los **protocolos de cooperación y colaboración** en materia de infraestructuras viarias, firmados con comunidades autónomas colindantes como la **Comunidad Foral de Navarra, Diputación Foral de Álava y la Junta de Castilla y León**, los cuales se integran el marco legal. A demás, en materia de carreteras debe destacarse la **normativa estatal más reciente**, en concreto la ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, que regula las infraestructuras viarias de carácter estratégico o que discurren por diversas autonomías.

- **Seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado:**

Siguiendo con la temática legal referente a la infraestructura viaria, cabe analizar el instrumento legal que regula la **seguridad de la infraestructura viaria a nivel estatal, el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo**, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado, el cual traspone la Directiva 2008/96/CE, **incorporando los principios de la legislación europea en materia de seguridad vial** a la legislación estatal. La mejora de la seguridad vial es uno de los principales aspectos a tener en cuanto a la hora gestionar una red viaria determinada, y es aquí en donde establece el ámbito de actuación el real decreto, velando por la seguridad vial en la red de carreteras del Estado, así como, la red transeuropea que transcurre por territorio nacional. El real decreto tiene como fin último **conseguir reducir en el mayor grado posible las consecuencias sociales, económicas y humanas de los accidentes de circulación**. Teniendo como objeto el establecimiento de los procedimientos relacionados con las evaluaciones de impacto de las infraestructuras viarias en la seguridad, las auditorías referentes a la seguridad vial, las inspecciones de seguridad vial y la gestión de la seguridad en la red viaria en servicio, y teniendo también como finalidad elevar y homogeneizar el nivel de seguridad en la red de carreteras transeuropea y la red de carreteras del Estado.

Si bien es cierto que a nivel autonómico La Rioja no posee un texto normativo específico en la seguridad vial, es conveniente tener en cuenta la normativa estatal y por extensión la normativa europea, de manera que la red de carreteras riojana presente las mejores condiciones posibles en cuanto a seguridad vial se refiere. Sin embargo, el alcance de esta norma no incluye las carreteras

autonómicas, ya que solamente abarca las carreteras estatales y transeuropeas, pero presenta una referencia valiosa para actuaciones futuras.

- **Protección del Suelo No Urbanizable de La Rioja**

A principios de siglo se aprueba la **Ley 5/2006, de 2 de mayo, de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja**, con el objetivo de actualizar la regulación en materia de ordenación territorial y urbanismo en la autonomía riojana, adaptándose a las nuevas necesidades sociales del momento. Entre los diferentes fines que marca la norma, cabe destacar los **fines de actividad urbanística en el marco de la actividad de ordenación del territorio** (Art. 3,3, Ley 5/2006, de 2 de mayo, de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja):

- a) La **organización racional y conforme al interés general de la ocupación y el uso del suelo** y del subsuelo mediante su clasificación y su calificación.
- b) La determinación, reserva, afectación y protección de las dotaciones y equipamientos.
- c) La fijación de las condiciones de ejecución del planeamiento y, en su caso, la programación de las actividades de urbanización y ejecución.
- d) El cumplimiento de los deberes de **conservación y rehabilitación de edificios** existentes.
- e) La intervención en el mercado del suelo mediante la constitución eficaz de patrimonios públicos de suelo y mediante la promoción de políticas destinadas a la construcción de viviendas sujetas a algún régimen de protección pública.
- f) La **protección del patrimonio urbanístico, arquitectónico, histórico y cultural** de La Rioja, sin perjuicio de su normativa específica.
- g) La consideración **de elementos de sostenibilidad ambiental** que permitan mantener la capacidad productiva del territorio junto con la estabilidad y mejora **del medio ambiente natural y paisajístico y de la calidad ambiental**.

En esta **ley (25/2006) se regula la Directriz de Protección del Suelo No Urbanizable** de La Rioja, reconociéndola como una directriz de actuación territorial, sustituta del derogado Plan Especial de Protección del Medio Ambiente Natural de La Rioja (1988). Este Plan tenía como finalidad la protección del medio físico desde la ordenación territorial, cuya finalidad era establecer una serie de categorías de suelo debido a sus cualidades físicas y sus valores intrínsecos, para las que planteaba la necesidad de restringir una serie de usos para alcanzar una mejor la protección del suelo y de sus valores naturales.

La Directriz de Suelo No Urbanizable tiene como **objeto establecer las medidas de protección necesarias, mediante la regulación de usos y actividades, la delimitación del ámbito de protección y la normativa de protección necesaria**. Todo ello con el fin de velar por la protección, conservación, catalogación y mejora de los espacios naturales, paisaje y medio físico rural. Mediante esta norma se ha tratado de identificar aquellas zonas que, por su situación actual y potencial futuro, poseen un riqueza paisajística, ecológica o cultural, deban ser objeto de

especial protección, o bien son idóneas para la explotación forestal, ganadera o agrícola. La directriz identifica diferentes espacios de ordenación para los cuales se fija una categorización de usos o actividades: Autorizables, autorizables condicionados y prohibidos. **Regulando éstos en base a unos mínimos**, y estableciendo así una restricción mínima de los usos, pero pudiendo ser planteados por parte de los municipios condiciones de protección más severas. Tras la entrada en vigor de la Directriz, el nuevo planeamiento y el que se encuentra en redacción debe adaptarse a las determinaciones de la directriz.

Cabe indicar que, aunque en sentido estricto, las obras correspondientes a las infraestructuras viarias no están sometidas al control urbanístico municipal, como se dispone en los textos normativos de la Ley 2/1991 de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja (Artículo 1,1) y en la propia Directriz de Protección del Suelo No Urbanizable de La Rioja (Artículo 3), la Directriz constituye una guía de gran valor para la planificación y diseño de las infraestructuras de transporte en el ámbito regional.

1.2 Marco competencial.

La Administración General del Estado tiene la competencia exclusiva en el diseño, planificación y ejecución de las **infraestructuras de comunicación que discurren por más de una comunidad autónoma**. Esta competencia se ejerce a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y los organismos o empresas de él dependientes directa o indirectamente (SEITT, AENA, RENFE, ADIF, etc.).

En el caso de La Rioja, las infraestructuras de competencia estatal agrupan a las **principales carreteras** (las cuales comprenden la autopista de peaje AP-68, vía rápida que comunica Bilbao con Zaragoza y articula la zona del alto Ebro, las autovías LO-20, A-12 y A-13, y las carreteras convencionales de titularidad estatal (**N-111, N-113, N-120, N-124, N-126 y N-232**), la **totalidad del transporte ferroviario** (alta velocidad y servicios regionales) y el transporte aéreo (Aeropuerto de Logroño-Agoncillo). La Red de Carreteras del Estado, tiene como función principal enlazar Logroño con las capitales de las provincias colindantes y con el resto de la Red Nacional, soportar las mayores intensidades de tráfico y cumplir con la función complementaria de contribuir al equilibrio territorial al atravesar distintas comarcas e ir uniendo sus poblaciones y cabeceras.

El Gobierno de La Rioja colabora con la Administración General del Estado en el desarrollo y planificación de las infraestructuras en el marco de la necesaria coordinación entre ambas administraciones con el objetivo de que las infraestructuras de competencia estatal y autonómica sean complementarias y sirvan al fin último para el que son concebidas: la mejora de la movilidad sostenible de los ciudadanos a través de infraestructuras modernas, eficaces y seguras.

Por otro lado, la **Dirección General de Infraestructuras del Gobierno de La Rioja** es el órgano competencial en materia de carreteras en la Comunidad Autónoma. La **Red Autonómica de Carreteras de La Rioja** está regulada por la Ley 2/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

La Rioja es una de las siete Comunidades Autónomas españolas uniprovinciales. En consecuencia, **no existe una Red Provincial de Carreteras**, con lo que está enteramente asumida por la **Red Autonómica** competencia del Gobierno de La Rioja. No existe, por lo tanto, una diferenciación entre carreteras autonómicas y de Diputación como sucede en las comunidades autónomas pluriprovinciales.

La existencia de otras infraestructuras para automóviles distintas de las carreteras estatales o autonómicas se reduce a las vías urbanas de los municipios y a los caminos de **titularidad municipal** destinados a usos predominantemente agrícolas o forestales.

Actualmente, y como se ha comentado con anterioridad, la **Red Autonómica de Carreteras de La Rioja** convive con la Red de Carreteras del Estado, competencia del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y en razón de su funcionalidad las carreteras se clasifican en tres niveles jerárquicos:

- **La Red Regional Básica**, que junto con la Red de Carreteras del Estado constituye el primer nivel dentro de la jerarquía actual y cuya misión fundamental es la de canalizar los principales flujos de tráfico de largo y medio recorrido, ofreciendo un alto nivel de servicio y unas conexiones lo más directas posibles. En este nivel de la Red estarán incluidas las carreteras que canalicen los principales flujos interregionales y las que conecten los centros básicos de la región, entre ellos y con el exterior, y para finalizar aquellos itinerarios que canalicen importantes flujos de vehículos pesados. Supone un 20,8% de la Red autonómica y es la estructura principal sobre la que se diseña el resto de la Red autonómica.
- **La Red Comarcal** es el segundo nivel dentro de la jerarquía existente en la actualidad y permite la comunicación de los mayores núcleos de población y centros de actividad de cada comarca con sus centros comarcales y con los más próximos de otras comarcas. Constituye el 32,5% de la Red regional.
- **La Red Local** es el tercer y último nivel dentro de la jerarquía propuesta e incluye los tramos de carretera de la Red de la comunidad no incluidos en las redes básica y comarcal. Su funcionalidad reside en comunicar los centros de población menores, entre sí, con los núcleos intermedios de apoyo y a través de éstos con la cabecera comarcal. Aporta el 46,6% de los kilómetros del total de Red de la comunidad.

Por otro lado, existen **convenios o protocolos de colaboración** entre administraciones para aquellos tramos de carreteras donde las competencias han sido modificadas. Algunos tramos de titularidad estatal han sido transferidos a la comunidad autónoma o a los municipios. Un ejemplo de esto es el tramo entre el PK 0+000 y 2+652 de la carretera nacional N-126, que fue transferido a la Comunidad de La Rioja en el año 2017. Este cambio de titularidad propicia la continuidad de la carretera autonómica LR-111.

Así pues, los **titulares** responsables de las diferentes infraestructuras de transporte en la C.A. de La Rioja son los siguientes

- Red de Carreteras del Estado, cuya explotación y gestión compete al Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana
- Red Autonómica de Carreteras de La Rioja, competencia de la comunidad autónoma
- Caminos y otras vías de titularidad municipal
- Infraestructura ferroviaria, en el caso de La Rioja de competencia únicamente estatal
- Infraestructura aérea, el Aeropuerto Logroño-Agoncillo de competencia estatal.

En cuanto a los **servicios de transporte** existentes en la C.A. de La Rioja, se estructuran competencialmente de la siguiente forma:

- Transporte interurbano de viajeros por carretera de competencia del Gobierno de la Rioja:

Se configura mediante **catorce concesiones de titularidad autonómica** cuyos recorridos transcurren dentro de los límites de la comunidad autónoma. Las empresas de transportes llevan a cabo la explotación de este servicio con plena autonomía financiera y actúan a su riesgo y ventura, aunque el Gobierno de La Rioja abona a las concesionarias una **compensación económica anual para cubrir el déficit de explotación del servicio**.

- Transporte metropolitano de viajeros por carretera de competencia del Gobierno de la Rioja:

El transporte Metropolitano del Gobierno de la Rioja es una concesión de transporte público perteneciente a la Red Transportes de La Rioja que se inició el 22 de diciembre de 2010 y conecta de manera directa los municipios del área metropolitana con el centro de Logroño mediante seis líneas que recorren cada día más de 4.000 kilómetros

- Transporte de Líneas Rurales de competencia del Gobierno de la Rioja:

El Gobierno de La Rioja ha puesto en marcha en 2018 una nueva concesión de Líneas Rurales con objeto de facilitar los desplazamientos en los municipios más pequeños de la comunidad, dando servicio a más de sesenta pueblos y aldeas que agrupan a cerca de 6.000 habitantes.

- Transporte interurbano de viajeros por carretera entre ciudades de comunidades autónomas diferentes de competencia estatal:

Se trata de líneas regulares de autocar concesionadas que conectan con transporte público principalmente la ciudad de Logroño (así como algunas de las ciudades principales de La Rioja) con el resto de capitales de provincias limítrofes y las principales ciudades de la mitad norte del Estado.

- Transporte aéreo de competencia estatal
- Transporte ferroviario de competencia estatal

2 MARCO ESTRATÉGICO Y ANTECEDENTES

Resulta imprescindible para la correcta elaboración del Plan Regional de Carreteras, la coordinación y adecuación del mismo con otros **planes y estrategias regionales** vigentes de mayor, igual o menor rango. Se trata de planes estratégicos regionales (como la Estrategia La Rioja 2020), estrategias, planes y directrices de ordenación territorial y urbanismo (como la Directriz de Protección del Suelo No Urbanizable de La Rioja, el Programa de Desarrollo Rural 2014-2020 o el Plan de Ordenación de Vías Pecuarias de la Rioja) y otros planes sectoriales regionales o comarcales (planes industriales, de comercio, etc.), como el Plan de Desarrollo Industrial de La Rioja 2017/2020.

2.1 Marco estratégico

El Plan Regional de Carreteras puede influenciar o ser influenciado por otros planes y programas, ya sean del sector de las infraestructuras de transporte, o bien por sectores de diferente naturaleza. En el caso de los planes que afectan directamente a la red viaria encontramos que en la actualidad no se contemplan actuaciones de construcción de nuevas vías a la existentes, si no que se apuesta por el acondicionamiento y la modernización de la infraestructura disponible, factor que habrá de ser tenido en cuenta en la actualización del plan. Es necesario que la relación existente entre estos planes y programas se materialice mediante procedimientos legales establecidos a tal efecto, tales como convenios de colaboración, protocolos de actuación o procedimientos de información mutua. En el caso del Plan Regional de Carreteras puede verse afectado por los planes siguientes planes en materia de mejora o ampliación de las **infraestructuras de transporte**:

- Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012-2024.
- Estudios informativos para el tren de alta velocidad en La Rioja.
- Estudio informativo carreteras N-232 y N-124 entre Alfaro y Miranda de Ebro
- Proyectos o estudios informativos recientes de carreteras, variantes, desdoblamientos y nuevos enlaces previstos.
- Estudios de mejoras sobre enlaces de la AP-68. Cabe destacar que el MITMA ha licitado recientemente la redacción del estudio de necesidades de la AP-68 en La Rioja tras su reversión al Estado en 2026.
- Planes de carreteras de las comunidades autónomas limítrofes
- Plan de accesos al área metropolitana de Logroño
- Proyecto de mejora y puesta en valor del itinerario verde "Camino de Santiago Francés" en La Rioja
- Plan Hidrológico Nacional vigente
- Plan Hidrológico del Ebro (CHE).

Conviene señalar que el Estudio informativo carreteras N-232 y N-124 entre Alfaro y Miranda de Ebro, no llegó a aprobarse de forma definitiva, limitándose a la aprobación parcial del tramo ubicado en el área metropolitana de Logroño, actualmente en obras, y que fue publicada en el BOE:

"Anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja sobre aprobación del expediente de información pública y definitiva del Estudio Informativo "Autovía A-68, tramo IV del límite provincia de Navarra con La Rioja-Límite provincia de La Rioja con Álava" de Clave: El.1-E-184, dando por finalizado el Estudio Informativo."

Además de estos planes pertenecientes al mismo sector, la planificación viaria también puede verse afectada por planes sectoriales de diferente naturaleza, los cuales regulan actividades que influyen o pueden ser influenciadas por el funcionamiento del sistema viario, ya sea por su vinculación con el transporte de mercancías por carreteras o por la propia movilidad ciudadana. Un ejemplo de estos planes son aquellos que regulan los **servicios básicos y actividades económicas** a una escala regional, como son los siguientes:

- Libro Blanco del Transporte.
- Planes de acción contra el ruido de La Rioja.
- Agenda para la Población de La Rioja 2030
- Programa de Desarrollo Rural 2014-2020
- Plan de Desarrollo Industrial de La Rioja 2017/2020
- Inventario y Plan Energético de la Comunidad Autónoma de La Rioja
- Plan Director de Residuos de La Rioja
- Plan Director de las Actividades Mineras de la Comunidad Autónoma de La Rioja
- Plan Territorial de Protección Civil de la Comunidad Autónoma de La Rioja
- Plan Director de abastecimiento de agua a poblaciones en la Comunidad Autónoma de La Rioja
- Plan Director de Saneamiento y Depuración de La Rioja
- Plan Estratégico de Conservación del Medio Natural
- Plan Forestal de La Rioja
- Plan Director de Transportes de La Rioja.
- Planes de transportes de las comunidades autónomas limítrofes
- Programa FEDER La Rioja 2021-2027 (en tramitación)
- Plan Regional de Adaptación al Cambio Climático 2023-2030 (en elaboración)

De la misma manera, el Plan Regional de Carreteras interactúa, y por tanto influencia y se ve influenciado, por los diferentes **planes de ordenación territorial y el planeamiento urbanístico**. En parte esto se debe a que los planeamientos urbanos y territoriales deben guardar las reservas de suelo necesarias para el mantenimiento, mejora y ampliación de la red viaria. A su vez los diferentes planes de ordenación y los nuevos desarrollos urbanísticos pueden llevar a cabo un cambio en la demanda de la red de transporte, ya que podrían variar la matriz origen destino de una región debido a la generación de nuevos polos de emisión y atracción de viajes. En nuestro ámbito encontramos los siguientes:

- Estrategia La Rioja 2020: Plan Estratégico
- Planes Generales Municipales.
- Directriz de Protección del Suelo No Urbanizable de La Rioja
- Plan de Ordenación de Vías Pecuarias de la Rioja
- Plan Director del Aeropuerto de Agoncillo.
- Plan Especial del Alto Oja.
- Plan de Infraestructuras 2013-2025 de Logroño.
- Plan de Movilidad y Accesibilidad Sostenible en el área Metropolitana de Logroño

También hay que tener en cuenta la influencia que pueden tener las actuaciones del Plan Regional de Carreteras que afecten al patrimonio de la región, ya sea **cultural, histórico, artístico o ambiental**. Estos planes poseen medidas de conservación especiales y determinadas para cada uno de ellos. Por tanto, las actuaciones de la red viaria se deben compatibilizar con las medidas de protección establecidas para los planes y espacios protegidos, un ejemplo de estas adecuaciones podrían ser aquellas de carácter paisajístico, a la hora de armonizar la obra viaria con el territorio. En el ámbito encontramos los siguientes planes:

- Plan de Protección de los Monasterios.
- Plan de Protección del Camino de Santiago.
- Plan de Protección de Icnitas de La Rioja.
- Plan de Protección del Embalse González Lacasa.
- Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de la Sierra de Cebollera.
- Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural de la Sierra de Cebollera.
- Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de los Sotos del Ebro en Alfaro.
- Planes de Gestión y Ordenación de los Recursos Naturales de las Zonas Especiales de
- Conservación de Importancia Comunitaria pertenecientes a la Red "Natura 2000".

- Plan de Recuperación del Águila-Azor perdicera en La Rioja.
- Plan de Recuperación del Sisón Común en La Rioja.
- Plan de recuperación del Cangrejo autóctono de río en La Rioja.
- Plan de recuperación de la Perdiz Pardilla en La Rioja.
- Plan de recuperación del Visón Europeo en La Rioja.
- Plan de conservación de Desmán Ibérico en La Rioja.
- Plan de conservación del Alimoche en La Rioja.
- Plan de Recuperación de la Androsela Riojana (Androsace Rioxana) en La Rioja.
- Plan de Recuperación del Grosellero de roca (Ribes petraeum) en La Rioja.
- Plan de Recuperación del Loro o Laurel de Portugal (Prunus lusitanica subespecie Lusitanica) en La Rioja.

Otro de los programas que puede influenciar al presente Plan Regional de Carreteras es la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible, y más concretamente, la alineación del Plan con los ODS. En 2015, la ONU aprobó la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible, una oportunidad para que los países y sus sociedades emprendan un nuevo camino con el que mejorar la vida de todos, sin dejar a nadie atrás. La Agenda cuenta con 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), que incluyen desde la eliminación de la pobreza hasta el combate al cambio climático, la educación, la igualdad de la mujer, la defensa del medio ambiente, el transporte sostenible o el diseño de nuestras ciudades. De los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible, el presente Plan Regional de Carreteras de La Rioja se relaciona en mayor medida con los siguientes objetivos:

- ODS N°3. Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades.
- ODS N°8. Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos.
- ODS N°9. Construir infraestructura resiliente, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.
- ODS N°11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.
- ODS N°13. Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.

Cabe concluir en este apartado que es imprescindible en la correcta elaboración de un plan de carreteras la coordinación y adecuación con los diferentes planes, proyecto y estrategias existentes en el territorio de igual o mayor rango, ya que el funcionamiento de una región es el resultado de la interacción de los diferentes subsistemas que la componen, entre los cuales se encuentra el sistema viario.

2.2 Antecedentes

En este mismo contexto de marco estratégico es fundamental el estudio de los **antecedentes** que tengan alguna implicación en la planificación de carreteras objeto de este Plan. De este modo el **Plan Regional de Carreteras de la Rioja 2022-2030** presenta dos claros antecedentes en su estructura legislativa, tales son:

- Ley **8/2000**, de **28 de diciembre**, Plan regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja
- Ley **4/2010**, de **30 de abril**, por la que se revisa y actualiza el Plan Regional de Carreteras de La Rioja. Esta Ley modifica la Ley 28/2000.

La finalidad de ambas leyes es la gestión adecuada de los intereses públicos mediante la planificación de la red viaria. Resultado de estos intereses surge la ley **8/2000**, que preveía un periodo de vigencia de aproximadamente **una década hasta su posterior actualización**, plazos que como observamos se han cumplido. Este **plan** de carreteras pretendía analizar la **funcionalidad** de las distintas **carreteras riojanas**, la **incidencia** de estas **sobre la ordenación territorial** y sobre los **flujos regionales de transporte**, definiendo así una serie de **objetivos a conseguir** y el establecimiento de los **medios necesarios para ello**. De esta manera, antes de que la vigencia del plan finalizase, la administración riojana consideró conveniente la revisión del plan. Esta **revisión** tiene como **resultado el Plan Regional de Carreteras de La Rioja (Ley 4/2010**, de 30 de abril), que de nuevo presenta un horizonte temporal de una década, con el objetivo de llevar a cabo el conjunto de actuaciones de reparación, construcción y conservación que garanticen el correcto funcionamiento de la red de carreteras autonómicas al finalizar el periodo de ejecución del plan.

La elaboración de este **Plan en 2010** surge como respuesta a la **necesidad de modernización** de plan anterior, de tal manera que se adapte de mejor manera a las necesidades de la red viaria riojana. El **objetivo final de este plan es la mejora de la funcionalidad de las carreteras riojanas**, **apostando** por el **desarrollo armónico del territorio** y **mejorando** la **conexión** de la red riojana con la estatal, atendiendo siempre a los criterios ambientales de sostenibilidad, destinándose un total de **518.959.000,00 euros para las inversiones** que sean necesarias acometer. La estructura de dicha ley se establece en base a cuatro artículos, una disposición derogatoria, dos finales y seis anexos. El primer artículo trata el objeto de la ley, el segundo trata la vigencia del plan, el tercero modifica el anexo de la Ley 2/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja y el artículo 4 modifica parte del articulado de la Ley 8/2000, de 28 de diciembre.

Por tanto, la renovación del Plan regional de Carreteras que se está llevando a cabo responde a la tendencia de los planes de carreteras de la red viaria, en donde la administración rioja establece planes de carreteras con duraciones periódicas de 10 años. De esta manera, al inicio de cada década se renuevan los objetivos y las actuaciones a realizar, con el objetivo de aproximar la planificación viaria a las necesidades actuales de la sociedad riojana.

2.3. Fichas descriptivas de los planes más relevantes:

Libro Blanco sobre el Transporte	
Autor	Comisión Europea
Figura	Comunicación Comisión Europea
Estado	Publicado en 2011
Objeto	Fijar las directrices de la política de transportes en la Comunidad Europea
Ámbito	Europa
Horizonte	2050
Objetivo del plan	Mejora en la gestión de las infraestructuras, mejora de la Seguridad vial, mejora de la movilidad urbana y reducción del impacto ambiental.
Implicaciones en el Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja	Considerar el Plan como un documento de Planificación Estratégica

Tabla 1 - Ficha descriptiva "Libro Blanco sobre el Transporte".

PITVI: Plan de infraestructuras, transporte y vivienda 2012-2024	
Autor	Ministerio de Fomento, Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda
Figura	Plan Estratégico del Ministerio de Fomento
Estado	Formulado formalmente mediante resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda mediante Resolución del 5 de mayo de 2015.
Objeto	Establece la hoja de ruta de la nueva política en e infraestructuras, transporte y vivienda
Ámbito	España
Horizonte	2024
Objetivo del plan	Postular un enfoque integrado que abarque el conjunto del sistema del transporte
Implicaciones en el Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja	No existe vinculación normativa

Tabla 2 - Ficha descriptiva "PITVI".

Plan de Infraestructuras 2013-2025 de la ciudad de Logroño	
Autor	Ayuntamiento de Logroño
Figura	Ayuntamiento
Estado	Publicado 2013
Objeto	Establece la hoja de ruta de la nueva política riojana en materia de infraestructuras.
Ámbito	Término Municipal de Logroño
Horizonte	2025
Objetivo del plan	Actualizar la planificación a las necesidades de la ciudad, programar con sentido temporal y económico-financiero y coordinar la expansión de la ciudad con las infraestructuras necesarias
Implicaciones en el Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de la Rioja	Considerar el plan como un documento que presenta actuaciones sobre la red viaria de la Rioja.

Tabla 3 - Ficha descriptiva "Plan de Infraestructuras 2013-2025".

Agenda para la Población de la Rioja 2030	
Autor	Comunidad de la Rioja
Figura	Administración autonómica
Estado	Fase 1. Marcos, diagnóstico y objetivos estratégicos.
Objeto	Estudio de la tendencia demográfica riojana estableciendo propuestas de solución
Ámbito	Comunidad autónoma de la Rioja
Horizonte	2030
Objetivo del plan	Recoger un conjunto de medidas y actuaciones orientadas a revertir la actual tendencia demográfica de la región y dirigidas a los colectivos más influyentes, como los jóvenes, las familias y los inmigrantes y emigrantes
Implicaciones en el Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de la Rioja	El plan plantea como eje de actuación principal la mejora de las infraestructuras de comunicación.

Tabla 4 - Ficha descriptiva " Agenda para la Población de la Rioja 2030"

Rioja 2020. Plan Estratégico	
Autor	Consejería de Industria, Innovación y Empleo Gobierno de La Rioja
Figura	Plan Estratégico
Estado	
Objeto	Plan Estratégico de desarrollo económico social, territorial y medioambientalmente sostenible.
Ámbito	Comunidad Autónoma de la Rioja
Horizonte	2020
Objetivo del plan	Desarrollar la Comunidad Autónoma de la Rioja como una de las áreas en el Top-30 Europeo.
Implicaciones en el Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de la Rioja	Considerar el Plan como un documento de Planificación Estratégica a nivel regional.

Tabla 5 - Ficha descriptiva "Rioja 2020. Plan Estratégico"

Estudio de necesidades de la AP-68 en La Rioja tras su reversión al Estado en 2026	
Autor	Gobierno de La Rioja
Figura	Estudio de Mejoras
Estado	Informe Propuesta (octubre 2019)
Objeto	Mejora de funcionalidad de la autopista AP-68 en la Comunidad Autónoma de la Rioja
Ámbito	Comunidad Autónoma de la Rioja
Horizonte	-
Objetivo del plan	Mejora de la Funcionalidad de la autopista AP-68 dentro del ámbito de La Rioja mediante la modificación y creación de nuevos enlaces a la AP-68.
Implicaciones en el Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de la Rioja	Generación de los nuevos enlaces propuestos en el estudio de mejoras afectará al funcionamiento de la red viaria de la Rioja.

Tabla 6 - Ficha descriptiva Estudio de necesidades AP-68 en La Rioja tras su reversión al Estado 2026".

Plan de Movilidad y Accesibilidad Sostenible en el área Metropolitana de Logroño	
Autor	Gobierno de la Rioja
Figura	Informe Final
Estado	Aprobado
Objeto	Analizar las necesidades reales de nuevas infraestructuras en el Área Metropolitana de Logroño i, especialmente en un escenario a medio y largo plazo.
Ámbito	Área metropolitana de Logroño
Horizonte	2025
Objetivo del plan	Mejorar la infraestructura viaria del Área Metropolitana de la capital riojana dando respuesta a las necesidades actuales y futuras referentes al transporte y la movilidad.
Implicaciones en el Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de la Rioja	La ciudad de Logroño aglutina una gran proporción de la actividad viaria riojana, por tanto las variaciones y actuaciones propuestas por el plan de movilidad metropolitana influenciará en el funcionamiento del sistema viario riojano.

Tabla 7 - Ficha descriptiva "Plan de Movilidad y Accesibilidad Sostenible en el área metropolitana de Logroño".

**PLAN REGIONAL DE CARRETERAS
DE LA RIOJA 2022-2030**

**ANEJO 03. GRADO DE EJECUCIÓN DEL PLAN VIGENTE Y REPERCUSIÓN DE
ACTUACIONES PENDIENTES**





ANEJO 03. GRADO DE EJECUCIÓN DEL PLAN VIGENTE Y REPERCUSIÓN DE ACTUACIONES PENDIENTES

ÍNDICE

1	GRADO DE EJECUCIÓN DEL PLAN VIGENTE	1
1.1	INTRODUCCIÓN	1
1.2	OBRAS EN EJECUCIÓN	1
1.3	ACTUACIONES DE RECIENTE EJECUCIÓN	2
1.3.1	<i>Variantes de población</i>	<i>2</i>
1.3.2	<i>Ensanches y mejoras en la Red de carreteras.....</i>	<i>3</i>
1.3.3	<i>Mejora de travesías</i>	<i>4</i>
1.3.4	<i>Actuaciones de conservación y seguridad vial.....</i>	<i>5</i>
1.3.5	<i>Actuaciones específicas de seguridad vial.....</i>	<i>6</i>
1.4	ACTUACIONES PENDIENTES DEL PLAN VIGENTE.....	8
1.4.1	<i>Actuaciones previstas en 2022-2023</i>	<i>8</i>
1.4.2	<i>Actuaciones pendientes en la Red de carreteras de La Rioja</i>	<i>9</i>
2	INVERSIONES PARA LA EJECUCIÓN DE ACTUACIONES DEL PLAN DE CARRETERAS13	
2.1	INVERSIÓN REAL ACUMULADA	14
2.2	SEGUIMIENTO ECONÓMICO "PREVISIÓN-GASTO" 2010-2020	16
2.2.1	<i>Inversiones previstas (Plan Regional de Carreteras 2010-2021)</i>	<i>17</i>
2.2.2	<i>Inversiones Reales (2010-2020)</i>	<i>18</i>
3	REPERCUSIÓN DE ACTUACIONES PENDIENTES.....	19
3.1	ACONDICIONAMIENTOS, MEJORAS Y ENSANCHES.....	19
3.2	NUEVAS VÍAS O CARRETERAS SIN EJECUTAR.....	19
3.3	VARIANTES SIN EJECUTAR	19
3.4	TRAMOS DE AUTOVÍA SIN EJECUTAR	19
3.5	REFUERZOS DE FIRME Y CONSERVACIONES NO EJECUTADAS.....	19
3.6	TRAMOS URBANOS NO CEDIDOS A LOS AYUNTAMIENTOS	20
3.7	ACTUACIONES PUNTUALES DE SEGURIDAD VIAL SIN EJECUTAR	20
3.8	PROYECTOS Y ESTUDIOS PREVIOS SIN REDACTAR	20
4	LA REPERCUSIÓN DE ACTUACIONES PENDIENTES.....	20
	APÉNDICE A: ACTUACIONES EN LA RED DE CARRETERAS DE LA RIOJA, RESPECTO A LAS PREVISTAS EN EL PLAN DE CARRETERAS VIGENTE	21

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Actuaciones singulares propuestas por el Plan vigente	1
Ilustración 2. Anexo cuarto del Plan Regional de Carreteras de La Rioja (2010-2021)	13
Ilustración 3. Inversión real de la Red de carreteras de La Rioja (2010-2020)	14
Ilustración 4. Diferencia Previsión-Gasto (2010-2020).....	14

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Variantes ejecutadas (2010-2020). Red ctas. La Rioja.....	2
Tabla 2. Variantes en fase de Act. Preparatorias (Dic. 2021)	3
Tabla 3. Actuaciones Acondicionamiento, Mejora y Ensanche (2010-2020).	3
Tabla 4. Nuevas travesías y mejoras (2010-2020).	4
Tabla 5. Refuerzos en firme Red Carreteras La Rioja (titularidad autonómica).	5
Tabla 6. Actuaciones previstas 2021-2022 o en actual estudio/ejecución	8
Tabla 7. Proyectos redactados (Diciembre 2021)	9
Tabla 8. Actuaciones pendientes de Acondicionamientos, Ensanches y Mejoras	11

Tabla 9. Actuaciones pendientes de Nuevas carreteras	11
Tabla 10. Actuaciones pendientes en Variantes	11
Tabla 11. Actuaciones pendientes en Autovías	11
Tabla 12. Actuaciones pendientes de Refuerzo de Firme	12
Tabla 13. Actuaciones pendientes de Conservación de Firme	13
Tabla 14. Actuaciones pendientes en Travesías	13
Tabla 15. Actuaciones pendientes en Actuaciones Puntuales	13
Tabla 16. Programa de Actuaciones de Obra Nueva	14
Tabla 17. Programa de Actuaciones de conservación ordinaria	15
Tabla 18. Programa de Medidas en autopista A-68	15
Tabla 19. Programa de Actuaciones en medio urbano	15
Tabla 20. Resumen Grado de ejecución del Plan de carreteras de La Rioja.	16
Tabla 21. Resumen Grado de ejecución del Plan de carreteras de La Rioja.	16
Tabla 22. Inversiones previstas por el Plan Regional de Carreteras 2010-2021	17
Tabla 23. Inversiones reales del Plan vigente (31 Dic 2020)	18

1 GRADO DE EJECUCIÓN DEL PLAN VIGENTE

1.1 INTRODUCCIÓN

Actualmente se encuentra vigente el Plan de Carreteras de La Rioja 2010-2021. Fue redactado en mayo de 2009 y, tras la realización del análisis de la situación de las carreteras y un diagnóstico, se llevó a cabo una programación de actuaciones para el período de vigencia.

Las actuaciones programadas se dividen en: acondicionamientos, ensanchamientos y mejoras, nuevas carreteras, variantes, autovías, refuerzos del firme, conservación del firme, travesías, actuaciones puntuales.



Se reflejan, en el presente Anejo, tanto el cuadro de inversiones previsto por el Plan Regional de Carreteras de La Rioja vigente, con año horizonte 2021, como el seguimiento de las inversiones realmente efectuadas desde el año 2010 hasta el 2020.

A partir de estos cuadros de inversiones y teniendo en cuenta las actuaciones ejecutadas recientemente, así como las previstas y las que se encuentran en ejecución en la actualidad, se determina, como conclusión del presente Anejo, el grado de ejecución del Plan Vigente.

Cabe destacar que, las imágenes que aparecen en el presente Anejo sobre las actuaciones ejecutadas o en ejecución proceden de diferentes fuentes de información, como son la página Web oficial del Gobierno de La Rioja, la página Web “rioja2” o diversos periódicos y diarios locales y autonómicos pertenecientes a la comunidad autónoma motivo de estudio.

En el siguiente mapa quedan reflejadas de forma gráfica las **Actuaciones Singulares** previstas por el Plan Autonómico de carreteras de La Rioja (2010-2021), las cuales quedaban recogidas en el Anejo 9 “Justificación de Inversiones” de dicho Plan.

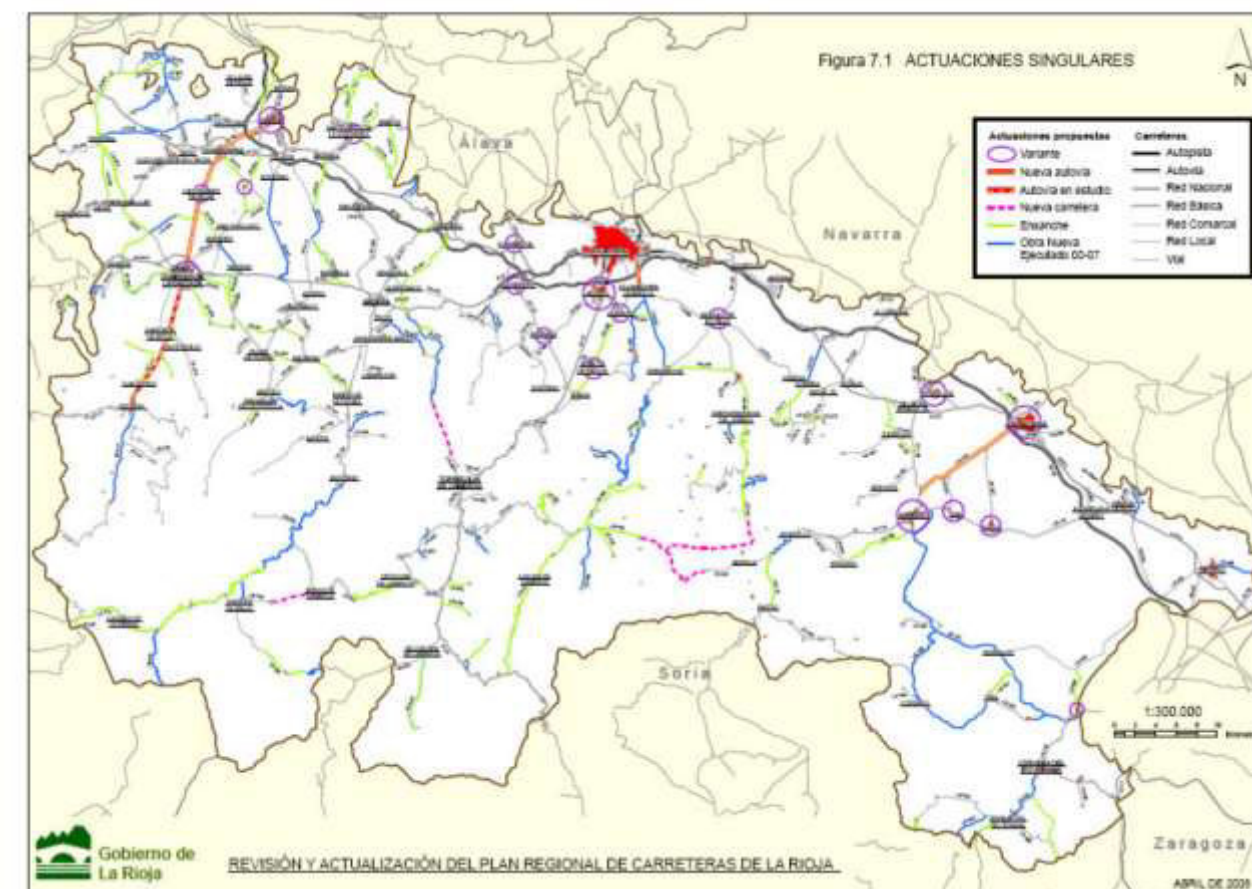


Ilustración 1 - Actuaciones singulares propuestas por el Plan vigente

Fuente: Plan de carreteras de La Rioja (2010-2021)

1.2 OBRAS EN EJECUCIÓN

De acuerdo con la información disponible, proporcionada por la Dirección General de Infraestructuras del Gobierno de La Rioja, se obtiene la siguiente relación de “**Obras en Ejecución**” en la Red Regional de Carreteras de La Rioja, la mayor parte de ellas finalizadas a fecha de diciembre de 2021.

- Refuerzo de firme de la carretera LR-124. Tramo 3. Travesía de Briñas.
- Refuerzo de firme de la carretera LR-283. Tramo: Igea a la carretera LR-123, PK 19+820 AL PK 25+730.
- Refuerzo del firme de la carretera LR-115. Tramo: Arnedo a Quel.
- Refuerzo del firme de la carretera LR-210. Tramo: Briones a Vicente de Sonsierra.
- Reparación del puente de San Vicente de la Sonsierra sobre el río Ebro (LR-210).
- Acondicionamiento de la carretera LR-509 (De Uruñuela a Somalo).

- Mejora puntual de la carretera LR-382. PK 12+950 al PK 13+860 en Arnedo (La Rioja).
- Mejora del acceso desde el camino de la Vizcarra a la carretera LR-124, en San Vicente de Sonsierra.
- Mejora de la carretera LR-206, Travesía de Berceo.
- Ampliación y mejora de la LR-113 de la Venta de Goyo a la presa de Mansilla.
- Ensanche y mejora de la carretera LR-409 de la LR-204 a la LR-204 por Cirueña.
- Construcción de Glorieta en la carretera LR-115, en la travesía de Aldeanueva de Ebro, P.K.43+700.
- Marcas viales en la Red de carreteras dependientes de la Comunidad Autónoma de La Rioja. Campaña 2021.
- Instalación de reductores de velocidad en varias travesías de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

Dicha relación de "Obras en Ejecución" se define considerando las fechas de formalización de los diferentes contratos y el plazo de ejecución previsto.

1.3 ACTUACIONES DE RECIENTE EJECUCIÓN

A continuación, se realiza la enumeración y descripción de algunas de las actuaciones más relevantes, realizadas recientemente o programadas para su próxima ejecución, en la Red de Carreteras de La Rioja.

Estas actuaciones quedan clasificadas en función del tipo de vía sobre la que se pretende actuar y hacen referencia a las definidas en el Plan Regional de Carreteras vigente y al Estudio de Auscultación realizado durante el año 2014.

1.3.1 Variantes de población

Las variantes de población tienen como objetivo final, eliminar el tráfico de los cascos urbanos y de los centros de los núcleos urbanos que atraviesa la carretera mejorando con ello la seguridad vial de los habitantes de esos municipios. Además, evitan la discontinuidad que imponen determinadas travesías en las condiciones de circulación de los itinerarios, mejorando los tiempos de viaje y la seguridad para el tráfico de paso.

Se han ejecutado las siguientes Variantes en la Comunidad Autónoma de La Rioja, en el periodo comprendido entre los años 2010 y 2020, de acuerdo con la información facilitada por la Dirección General de Infraestructuras.

VARIANTE	EN SERVICIO DESDE
Murillo de Río Leza (LR-261) (1ª fase)	2019
Ventas del Baño (LR-386)	2018
Entrena (LR-137)	2011
Castañares de Rioja (LR-111)	2011
La Estrella (LR-250) en Logroño	2008
Arnedo (LR-123 y LR-115) (1ª fase)	2007
Rincón de Soto (LR-115)	2003

Tabla 1 - Variantes ejecutadas (2010-2020). Red ctas. La Rioja.

Fuente: Página Web Gob. La Rioja



Variante Ventas del Baño (LR-386)



Variante de Castañares de Rioja (LR-111)



Variante de Arnedo (LR-123 y LR-115)



Variante de Entrena (LR-137)



Variante de Murillo de Río Leza (LR-261)



Variante de La Estrella (LR-250) en Logroño



Variante de Rincón de Soto (LR-115)

Además, se encuentran en fase de Actuaciones Preparatorias, Proyecto redactado o de Estudio Informativo aprobado o en redacción, las siguientes Variantes, a fecha de diciembre de 2020:

VARIANTE	FASE DE ESTUDIO
Santo Domingo de La Calzada (LR-111)	PROYECTO REDACTADO
Arnedo (LR-115) (2ª fase)	PROYECTO EN REDACCIÓN
Quel y Autol (LR-115)	ESTUDIO INFORMATIVO EN REDACCIÓN
Calahorra (LR-133)	PROYECTO EN REDACCIÓN
Navarrete (LR-137)	EN ESTUDIO
San Vicente de la Sonsierra (LR-210)	ESTUDIO INFORMATIVO APROBADO
Fuenmayor (LR-251)	PROYECTO REDACTADO
Murillo de Río Leza (LR-261) (2ª fase)	EN CONTRUCCIÓN
Pradejón (LR-280)	PROYECTO EN REDACCIÓN

Tabla 2 - Variantes en fase de Act. Preparatorias (Dic. 2021)

Fuente: Elaboración propia.

1.3.2 Ensanches y mejoras en la Red de carreteras

Este programa está destinado a acondicionar las carreteras de titularidad autonómica con el objetivo de dotarlas de unos parámetros (anchura mínima de tres metros por cada sentido, arcenes, rigolas, señalización, etc.) en relación con la funcionalidad de la propia carretera incluyendo la eliminación de curvas, suavizado de rasantes o construcción de variantes locales.



El Gobierno de La Rioja ha apostado decididamente durante la última década por la mejora integral de los principales corredores de carreteras autonómicas en el marco de una política de infraestructuras que tiene como objetivo la vertebración territorial de La Rioja y la comunicación de los pequeños municipios con sus respectivas cabeceras, tal y como indican en su página Web.

Cabe destacar las actuaciones de remodelación integral sobre los corredores de la **LR-111** (Oja), **LR-113** (Carretera de Najerilla), **LR-115** (Cidacos), **LR-123** (conexión Arnedo-Cervera-Valverde) y **LR-250** (Leza). En la actualidad se encuentra todavía pendiente la finalización del acondicionamiento de los corredores de las carreteras LR-113, LR-115 y LR-250.

Además de éstas, entre las actuaciones llevadas a cabo durante la última década se registran las siguientes actuaciones de Acondicionamiento, Mejora y Ensanche:

ACTUACIONES DE ACONDICIONAMIENTO, MEJORA Y ENSANCHE	
Ensanche LR-255 (Alberite-Nalda)	Ensanche LR-413 a Santurdejo
Ensanche LR-283 Igea-Cornago	Ensanche LR-419 (Torrecilla sobre Alesanco)
Ensanche LR-284 Cervera-Aguilar del Río Alhama	Acondicionamiento y mejora LR-423 (Hormilla)
Ensanche LR-289 a Ventas del Baño	Ensanche LR-426 acceso a Bezares
Ensanche LR-325 (Santo Domingo de la Calzada-Gallinero de Rioja)	Ensanche LR-427 a Huércanos
Ensanche LR-326 y LR-204 Hervías-Cirueña	Ensanche LR-429 acceso a Tricio
Ensanche LR-323 (Santo Domingo de la Calzada, Corporales y Morales)	Ensanche LR-451 acceso a Montemediano
Ensanche LR-333 (Viniegra de Arriba)	Ensanche LR-460 acceso a Clavijo
Mejoras en el Puerto de Montenegro de Cameros (LR-333)	Ensanche LR-461 acceso a Leza
Ensanche LR-381 a Tudelilla	Ensanche LR-466 Rabanera-Ajamil
Ensanche LR-390 (Aguilar del Río Alhama)	Ensanche LR-471 (Santa Lucía de Ocón)
Ensanche LR-402 acceso a Galbárruli	Ampliación y mejora LR-484 (LR-115- Munilla)
Ensanche LR-403 acceso a Castilseco	Ensanche LR-502 (LR-111 a Castañares de Rioja)
Ensanche y mejora LR-409 (De LR-204 a LR-204 por Cirueña)	Ensanche y mejora LR-309 (Bañares-Variante Castañares (Enlace LR-111))

Tabla 3 - Actuaciones Acondicionamiento, Mejora y Ensanche (2010-2020).

Fuente: Página Web Gob. La Rioja.

A continuación, se muestran algunas imágenes sobre las actuaciones de Acondicionamiento, Mejora y Ensanche ejecutadas en La Rioja, durante el periodo de vigencia del Plan, siendo estas de reciente ejecución.



Ensanche LR-325 (Santo Domingo de la Calzada-Gallinero de Rioja)



Ampliación y mejora LR-484 (LR-115- Munilla)



Ensanche LR-461 acceso a Leza (Antes y Después)

Ensanche LR-502 (LR-111 a Castañares de Rioja)

La fuente de estas imágenes es variada, así como la del resto de fotografías que se adjuntan en el presente Anejo, abarcando desde la página Web oficial del Gobierno de La Rioja hasta la página de “rioja2” o algunos periódicos y diarios locales y regionales.

1.3.3 Mejora de travesías

Las actuaciones en travesías suponen la ordenación y acondicionamiento de aquellos tramos de carreteras en los que al menos en uno de sus márgenes existen edificaciones consolidadas que forman parte del entramado urbano de la localidad y donde inevitablemente coexisten el tráfico de paso con la presencia de peatones por lo que la prioridad se centra en la seguridad vial.



En el periodo comprendido entre el año 2010 y 2020 se han ejecutado, entre otras, las siguientes travesías y mejoras en ellas.

NUEVAS TRAVESÍAS Y MEJORAS	
Travesía de Bobadilla (LR-113)	Travesía de Huércanos fase III (LR-321, LR-322 y LR-427)
Travesía de Villavelayo (LR-113)	Travesía de Alberite (Barrio Bodegas) (LR-344)

Travesía de Navarrete (LR-137 y LR-544)	Travesía de Alberite - Barrio El Portillo (LR-344)
Travesía de Anguciana (LR-202)	Travesía de Grávalos (LR-385) (Entorno Balneario)
Travesía de Zarratón fase II (LR-203)	Travesía de Aguilar del Río Alhama (LR-390)
Travesía de Cirueña (LR-204)	Travesía de Nalda (LR-440)
Travesía de Cárdenas (LR-205)	Travesía de Medrano (LR-443)
Travesía de Rodezno fase II (LR-207)	Travesía de Agoncillo (LR-458)
Travesía de Cordovín fase III (LR-207)	Travesía de Rincón de Soto (LR-495)
Travesía de Rodezno (LR-207)	Travesía de Castañares de Rioja (LR-502)
Travesía de Ortigosa de Cameros (LR-232)	Travesía de Casalarreina (LR-503)
Travesía de Laguna de Cameros (LR-250)	Travesía de Tormantos (LR-506)
Travesía de Pradejón (LR-280)	Travesía de Uruñuela-acceso a Somalo (LR-509)
Travesía de Igea (LR-283)	Travesía de Cenicero (LR-512)
Travesía de Arnedo (fase III Paseo Constitución)	Travesía de Uruñuela (LR-514)
Travesía de Alfaro fase II (LR-288)	Travesía de Rincón de Soto (LR-586)
Travesía de Cuzcurrita de Río Tirón (LR-307)	Travesía de El Villar de Arnedo (LR-589)
Travesía de Bañares(mejora puntual LR-309)	

Tabla 4 - Nuevas travesías y mejoras (2010-2020).

Fuente: Página Web Gob. La Rioja.

Se muestran a continuación algunas fotografías de actuaciones relativamente recientes.

- Acondicionamiento de la **Travesía** de la Carretera LR-495 en **Rincón de Soto** (Tramo del P.K. 1+480 a la ctra. LR-115



- **Travesía de Berceo** (LR-206)



1.3.4 Actuaciones de conservación y seguridad vial

El programa de actuaciones de Conservación y Seguridad Vial tiene como objetivo mantener las características y condiciones de la Red Regional de Carreteras adoptando diferentes medidas en función de los problemas detectados. Los refuerzos de firme tienen por finalidad evitar el agotamiento de la capacidad estructural de las carreteras que por el efecto del tráfico y del paso del tiempo se van degradando, o prevenir el deterioro de las características del firme en carreteras que han sido objeto de recientes actuaciones que interesa preservar.

Por otro lado, las actuaciones en materia de seguridad vial son consecuencia de Informe Anual de Seguridad Vial que elabora la Dirección General de Infraestructuras del Gobierno de La Rioja y que define las actuaciones necesarias en la Red una vez analizadas las principales carencias y que se sintetizan en el Plan de Seguridad Vial que se aprueba anualmente.

En el periodo comprendido entre 2010 y 2019 se han realizado refuerzos de firmes en un total de 93 tramos de diferentes longitudes y características concretas.



Estos **refuerzos en firmes y acondicionamientos** se realizan, en base a las necesidades de conservación existentes en la Red de Carreteras competencia del Gobierno de La Rioja, entre los años 2010 y 2020, se ha actuado en los siguientes tramos:

CTRA	TRAMO	CTRA	TRAMO
LR-111	VALGAÑÓN - OJACASTRO	LR-254	LARDERO - ALBERITE
LR-111	OJACASTRO - STO. DOMINGO	LR-255	VILLAMEDIANA - ALBERITE
LR-111	STO. DOMINGO - CASTAÑARES	LR-259	MURILLO - GALILEA
LR-111	AP-68 - HARO	LR-259	VILLAMEDIANA - MURILLO
LR-113	MAHAVE - LR-136	LR-254	LR-254- ENTRENA
LR-113	N-120 - N-232	LR-260	ALCANADRE
LR-113	BAÑOS R.T. - MAHAVE	LR-261	N-232 - MURILLO DE RIO LEZA
LR-113	TRAVESÍA BAÑOS R.T	LR-261	MURILLO - VENTAS BLANCAS
LR-113	LR-136 - NAJERA	LR-280	N-232 - LR-123
LR-115	ARNEDILLO - ARNEDO	LR-281	QUEL - LR-134
LR-115	LR-584 - AUTOL	LR-282	AUTOL - LR-134
LR-115	AUTOL - ALDEANUEVA	LR-283	IGEA A LA CTRA LR-123
LR-115	VARIANTE DE RINCÓN	LR-284	PK 5+200 - LR-493
LR-115	ARNEDO-QUEL	LR-285	N-232 - L.P. NAVARRA

LR-123	ARNEDO - N-232	LR-286	NAVALSAZ - LR-283
LR-123	N-113 - CERVERA R.A.	LR-287	ALFARO - L.P. NAVARRA
LR-123	CERVERA R.A. - LR-283	LR-289	ALFARO - LR-385
LR-123	PK 34+000-39+400	LR-301	TIRGO - SAJAZARRA
LR-124	TRAVESIA DE BRIÑAS	LR-304	N-232 - FONCEA
LR-124	ACCESO LR-124-SAN VICENTE DE LA SONSIERRA	LR-305	LR-200 A LR-304
LR-131	LOGROÑO - A-12	LR-307	CUZCURRITA
LR-134	N-232 - LP NAVARRA	LR-313	LR-314 - OLLAURI
LR-134	LR-134 - POLIGONO DE LA MAJA	LR-314	LR-313 - BRIONES
LR-136	N-232A - LR-113	LR-316	LR-316 Y LR-317
LR-137	NAVARRETE - FUENMAYOR	LR-323	GRAÑÓN
LR-137	N-111 - ENTRENA	LR-333	N-111 - VILLOSLADA
LR-200	LR-201 - BURGOS	LR-333	VILLOSLADA - LP SORIA
LR-201	STO. DOMINGO - HERRAMELLURI	LR-333	VINIEG ARRIBA A VINIEG ABAJO
LR-201	HERRAMELLURI - TIRGO	LR-341	N-120 A SOTES
LR-202	LR-111 - LR-310	LR-341	DAROCA A LR-137
LR-203	HARO - ZARRATON	LR-342	A-12 A LR-341 (SOTES)
LR-204	SANTO DOMINGO - CIRUEÑA	LR-345	LR-250 A ALBERITE
LR-204	CIRUEÑA - LR-206	LR-380	PRÉJANO A SANTA EULALIA BAJERA
LR-206	ALESANCO - CAÑAS	LR-382	POLÍGONO PLANARRESNO-ARNEDO
LR-206	CAÑAS - LR-204	LR-384	N-232 - ALDEANUEVA
LR-207	N-120 A ALESANCO	LR-385	LR-386 - GRAVALOS
LR-207	ALESANCO - BADARAN	LR-415	EZCARAY - POSADAS
LR-207	OLLAURI - RODEZNO	LR-416	LR-415 - VALDEZCARAY
LR-208	N-120 - HORMILLEJA	LR-428	CASAS BLANCAS
LR-208	A-12 - HORMILLEJA	LR-435	LR-113 - VALVANERA
LR-208	HORMILLEJA - SAN ASENSIO	LR-431	LR-113 - CAMPROVIN
LR-209	N-232 - L.P. BURGOS	LR-441	LOGROÑO - EL CORTIJO
LR-210	BRIONES A SAN VICENTE	LR-443	LO-20 - LA PORTALADA
LR-211	LR-211	LR-446	DE LA N-111 A VIGUERA
LR-212	HARO	LR-457	LR-250 - SAN ANDRÉS
LR-232	N-111 - ORTIGOSA	LR-472	OCON - EL REDAL
LR-245	ALMARZA A MURO	LR-483	LR-123 - BERGASA
LR-245	MURO A JALON DE CROS.	LR-484	MUNILLA - ZARZOSA
LR-250	RIBAFRECHA A LR-461	LR-485	ACCESO PEROBLASCO
LR-250	VILLAMEDIANA A PUENTE MADRE	LR-488	ACCESO VILLARROYA
LR-250	JALON A SAN ROMAN DE CROS.	LR-490	NAVAJUN
LR-251	FUENMAYOR - L.P. ALAVA	LR-540	LOGROÑO
LR-253	N-111 - EL RASILLO		

Tabla 5. Refuerzos en firme Red Carreteras La Rioja (titularidad autonómica).

Fuente: Seguimiento de Inversiones del Gob. La Rioja (2020).

Entre los años 2018 y 2020, se han ejecutado entre otras las siguientes actuaciones de **Refuerzo del Firme**, teniendo en cuenta tanto la fecha de formalización como el plazo de ejecución de los diferentes Contratos de Obras asociados:

- Refuerzo de firme de la carretera LR-123. Tramo: Cervera del Río Alhama a la intersección con la carretera LR-283.



- Refuerzo del firme de la carretera LR-124. Tramo 1: De Logroño al límite de la provincia de Álava.



- Refuerzo de firme de la LR-134 de Arnedo a Calahorra (Polígono La Maja)



- Refuerzo de firme de la carretera LR-202. Tramo: LR-111 a LR-310.



- Refuerzo de firme de la Carretera LR-204. Tramo: Cirueña a LR-206.



- Refuerzo del firme de la carretera LR-261. Tramo: N-232 a Murillo de Río Leza, La Rioja.



- Refuerzo de firme de la carretera LR-342.



- Refuerzo de firme de las carreteras LR-540 y LR-443 (Logroño).



Cabe señalar que, además, se realizan **campañas anuales de Conservación** entre las que se debe destacar:

- Conservación de arcenes y taludes mediante desbroce mecánico en varias carreteras de la Red Autonómica.
- Marcas viales en la Red de carreteras dependientes de la Comunidad Autónoma de La Rioja.
- Campaña de desbroces en la Red Autonómica de carreteras de La Rioja.

1.3.5 Actuaciones específicas de seguridad vial

Las actuaciones de seguridad vial tienen como objetivo específico elevar los niveles de seguridad de las carreteras de competencia autonómica. La Dirección General de Infraestructuras analiza todos los accidentes que se producen en las carreteras y propone las actuaciones necesarias para contribuir a la reducción de la siniestralidad en el documento denominado Plan de Seguridad Vial de La Rioja, con carácter anual.

Además, existe un **grupo de trabajo** consolidado integrado por técnicos de distintas administraciones, denominado **GT-1**, dedicado inicialmente al seguimiento de la accidentalidad en la carretera N-232 pero que ha extendido su labor al resto de las carreteras riojanas, que se reúne de forma periódica para hacer balance de la siniestralidad y proponer actuaciones orientadas al incremento de la Seguridad Vial en esta vía.

Las actuaciones más habituales se refieren a la construcción de glorietas, la mejora de cruces e intersecciones peligrosas, la habilitación de aceras en travesías comprometidas, la construcción de elementos reductores de velocidad, los elementos de protección para motoristas, la canalización de aguas, la reparación de estructuras, la estabilización de taludes y protección de la calzada, etc., todo ello bajo la premisa de dotar a la vía de un mayor nivel de seguridad que sirva para reducir los accidentes de tráfico.

Entre el año 2010 y la actualidad (diciembre 2020) se han ejecutado diversas actuaciones para la mejora de la seguridad vial, actuando de forma específica diferentes tramos de la Red de carreteras y acometiendo mejoras de diversa índole, entre las que se destacan la mejora de elementos de seguridad vial, la reducción de velocidad de la vía, la mejora de intersecciones y de mejora de infraestructuras de contención y canalización de agua.

También se han llevado a cabo otras mejoras para la seguridad como la colocación de pasos de reductores de velocidad y la ejecución de peatones elevados.



Entre los años 2018 y 2020, se registra la ejecución de las siguientes actuaciones en este concepto:

- Conservación y reparación de las estructuras de paso superior sobre la N-232 y la AP-68 y construcción de un itinerario peatonal en Calahorra.
- Restauración integral del puente de piedra de Cuzcurrita de Río Tirón
- Construcción de acera peatonal junto a la carretera LR-115 en Arnedo (del PK 23+300 I PK 23+750)
- Construcción de Glorieta en la intersección de las carreteras N-120a y LR-544 en Navarrete.

- Construcción de Camino Jacobeo del Ebro junto a la Carretera LR-288. Tramo: L.P. Navarra a Alfaro.
- Mejora Puntual de trazado en la carretera LR-260 (P.K. 12+300 AL P.K. 13+200)
- Acondicionamiento de la intersección LR-284 P.K. 4+250 de acceso a Contrebia Leukade. Aguilar.

A continuación, se muestran algunas imágenes sobre actuaciones concretas en materia de seguridad vial, en la Red Autonómica de carreteras de La Rioja.



Conservación y reparación de las estructuras de paso superior sobre la N-232 y la AP-68 y construcción de un itinerario peatonal en Calahorra



Restauración integral del puente de piedra de Cuzcurrita de Río Tirón



Construcción de acera peatonal junto a la carretera LR-115 en Arnedo



Construcción de Camino Jacobeo del Ebro junto a la Carretera LR-288. Tramo: L.P. Navarra a Alfaro.



Mejora Puntual de trazado en la carretera LR-260 (P.K. 12+300 AL P.K. 13+200)



Acondicionamiento de la intersección LR-284 P.K. 4+250 de acceso a Contrebia Leukade. Aguilar.

En este sentido, cabe destacar la **campaña de reductores de velocidad**, que se lleva a cabo con carácter anual durante los últimos años.

1.4 ACTUACIONES PENDIENTES DEL PLAN VIGENTE

Algunas de las **actuaciones pendientes de ejecutar, respecto a las previstas por el Plan de Carreteras de La Rioja (2010-2021)**, corresponden a los siguientes grandes grupos de obras o trabajos, como se puede observar en el capítulo referente a las inversiones:

- Obra nueva (Acondicionamientos, ensanches y mejoras, nuevas carreteras, variantes y Autovías)
- Conservación (Refuerzos y renovación del firme, seguridad vial, conservación ordinaria y vialidad invernal y medidas en autopista AP-68)
- Medidas Preparatorias (Estudios, proyectos y seguimiento ambiental y expropiaciones y reposición de servicios)

A continuación, se recogen las actuaciones previstas para ejecución durante los años 2021 y 2022, así como las actuaciones que quedarían pendientes de ejecución del Plan de Carreteras de La Rioja (2010-2021).

1.4.1 Actuaciones previstas en 2022-2023

En el presente apartado, quedan recogidas las actuaciones actualmente en ejecución o cuyo inicio está previsto durante el año 2022 y siguientes, así como algunas actuaciones que se encuentran actualmente en estudio, de acuerdo con la información proporcionada por la Dirección General de Infraestructuras del Gobierno de La Rioja y por el perfil del contratante asociado a la misma.

Si bien es cierto que, no se cuenta con la seguridad plena de que el 100% de dichas actuaciones pueda ejecutarse durante el año 2022, fijando por lo tanto el horizonte 2021-2023 para las mismas.

ACTUACIONES DE CONSTRUCCIÓN, ACONDICIONAMIENTO Y ENSANCHE Y MEJORA DE CARRETERAS
- ENSANCHE Y MEJORA LR 115-MUNILLA ENCISO
- ENSANCHE Y MEJORA LR 325-GALLINERO DE RIOJA -LR-204
- VARIANTE DE MURILLO DE RIO LEZA
ACTUACIONES DE CONSERVACIÓN, MEJORAS EN MEDIO URBANO Y SEGURIDAD VIAL
- REFUERZO DE FIRME LR-303 A TREVIANA
- ACTUACIÓN DE REFUERZO EN LR-312
- MEJORA PUNTUAL ACCESO PEDROSO (LR-434)
- MEJORAS PUNTUALES LR-207 BAJADA A-12 (PK 11+200-12+300)

- MEJORA PUNTUAL LR-333 (PUENTES DE VINIEGRA)
- MEJORA INTERSECCIÓN EN LR-330- TORRECILLA (CONSTRUCCIÓN DE GLORIETA)
- MEJORA TRAVESÍA DE CERVERA DEL RIO ALHAMA
- MEJORA TRAVESÍA LR-585 (EL RAPOSAL- ARNEDO)
- MEJORA TRAVESÍA ENTRENA EN LR-541
- TRAVESIA DE ARNEDILLO (LR-115)
- CONSTRUCCIÓN DE PASO INFERIOR EN LR-250 – VILLAMEDIANA DE IREGUA
- REPARACIÓN DEL MURO DEL PASEO MARGEN IZDA. RÍO JUBERA – MURILLO DE RIO LEZA
- CONSERVACIÓN PUENTE HIERRO LOGROÑO
- MARCAS VIALES 2022
- CAMPAÑAS DE REDUCTORES DE VELOCIDAD 2020
- PANTALLAS ACÚSTICAS LR-250 –VILLAMEDIANA DE IREGUA
- CAMPAÑAS DE PROTECCIÓN BARRERAS MOTORISTAS
- CAMPAÑAS DE PROTECCIÓN DE PASOS SALVACUNETAS Y MÁRGENES DE LAS CARRETERAS
- CAMPAÑA DE CONSERVACIÓN DE ARCENES Y TALUDES MEDIANTE DESBROCE MECÁNICO
- CONSERVACIÓN ORDINARIA DE LA RED DE CARRETERAS DE LA RIOJA (2021-2022-2023)
ESTUDIOS, PROYECTOS Y SEGURIDAD Y SALUD
- ANÁLISIS ACCIDENTALIDAD Y SEGUIMIENTO DE SEGURIDAD VIAL EN RED CARRETERAS LA RIOJA (2021-2022-2023)
- PROYECTO “CONSTRUCCIÓN VARIANTE ARNEDO FASE 2. CTRA LR-123 A LR-115”
- PROYECTO “CONSTRUCCIÓN VARIANTE CALAHORRA. CTRA LR-133”
- PROYECTO “CONSTRUCCIÓN VARIANTE PRADEJÓN. CTRA LR-280”

Tabla 6 - Actuaciones previstas 2021-2022 o en actual estudio/ejecución

Fuente: Perfil Contratante. Consejería de Sostenibilidad y Transición Ecológica. Gob. de La Rioja.

Contemplando todas las actuaciones previstas por la Consejería de Sostenibilidad y Transición Ecológica para los años 2021, podemos concluir que la inversión total para ese año en materia de infraestructuras de movilidad asciende a: 25.064.298 €.

Y si contemplamos las actuaciones previstas por la Consejería de Sostenibilidad y Transición Ecológica del Gobierno de La Rioja para el año 2022, en función de las licitaciones publicadas y formalizadas hasta el mes de noviembre de 2021, la inversión total prevista para 2022 en materia de infraestructuras de movilidad asciende a: 14.024.969 €.

Y, de la misma forma, se encuentran en elaboración o ejecución, o redactados recientemente, hasta diciembre de 2021, los siguientes Proyectos, Estudios y Actuaciones, por lo que se prevé su ejecución y desarrollo durante el año 2021 y en años posteriores:

PROYECTOS REDACTADOS (DICIEMBRE 2021)
– Estudio de movilidad en la zona del Iregua y Villamediana de Iregua:
– Redacción del estudio informativo variantes de Quel y Autol (LR-115)
– Mejora seguridad vial (ruta motera)
– Redacción del proyecto de la LR-123 y LR-134 (cruce de Arnedo-Calahorra)
– Redacción del proyecto de la travesía de Cervera del Río Alhama.
– Proyecto de firme carretera entre Enciso y Cornago.

Tabla 7 - Proyectos redactados (diciembre 2021)

Fuente: Comunicado oficial a prensa. Gob. de La Rioja.

1.4.2 Actuaciones pendientes en la Red de carreteras de La Rioja

Además, si tenemos en cuenta las actuaciones previstas por el Plan Regional de Carreteras vigente y las actuaciones planteadas por el propio Gob. De La Rioja sobre su red autonómica de carreteras, reflejadas en sus hojas de seguimiento de inversiones, a fecha de diciembre de 2020, se identifican las siguientes obras pendientes de ejecución en dicha comunidad autónoma.

Estas actuaciones quedan agrupadas, a continuación, según su tipología e indicando si se encontraban previstas o no en el Plan vigente.

1.4.2.1 ACONDICIONAMIENTOS, ENSANCHES Y MEJORAS

Ctra.	Tramo	I.M.D	Categoría Pesados	Tipo de Terreno	Sección	Long. (km)	Coste previsto (€)	Comarca
LR-113	L.P. Burgos a Canales	< 1000	T-32	Accidentado	6/7	6,3	2.826.684,00	Nájera
LR-113	Canales a Villavelayo	< 1000	T-32	Accidentado	6/7	3,6	1.615.248,00	Nájera
LR-113	Villavelayo a Mansilla	< 1000	T-32	Accidentado	6/7	5	2.243.400,00	Nájera
LR-204	LR-206 a Badarán	> 500	T-32	Llano	7/8	3,7	1.505.493,00	Nájera
LR-207	LR-205 a LR-113	> 500	T-32	Ondulado	6/8	4,7	1.807.954,40	Nájera
LR-232	Ortigosa a Cantohincado	< 250	T-41	Muy accidentado	6/7	9,3	6.050.952,00	Torrecilla de Cameros/Nájera
LR-250	San Román a Laguna	> 500	T-32	Accidentado	6/7	9	6.693.206,80	Torrecilla de Cameros
LR-250	Laguna a N-111	< 250	T-31	Accidentado	6/7	13,1	5.780.637,00	Torrecilla de Cameros
LR-259	N-232 a LR-260	> 2000	T-31	Llano	6/8	5,7	2.680.197,00	Logroño
LR-261	Ventas Blancas a LR-476	> 500	T-32	Ondulado	7/8	13,5	5.741.010,00	Logroño
LR-304	LR-201 a LR-405	> 250	T-41	Ondulado	6/7	8,2	3.192.342,00	Haro
LR-304	Travesía a N-232	> 250	T-41	Ondulado	6/7	5	1.946.550,00	Haro
LR-304	N-232 a Foncea	> 250	T-41	Llano	6/7	2	778.620,00	Haro
LR-305	Leiva a LR-304	> 250	T-41	Ondulado	6/7	5,1	1.556.564,12	Santo Domingo de la Calzada
LR-306	LR-401 a I.P. Burgos	< 1000	T-32	Ondulado	6/7	8	3.402.080,00	Haro
LR-308	N-120 a Villalobar	> 250	T-41	Llano	6/7	5,7	1.255.615,59	Santo Domingo de la Calzada
LR-308	Villalobar a LR-111	> 250	T-41	Ondulado	6/7	1,9	739.689,00	Santo Domingo de la Calzada
LR-311	Casalarreina a Zarratón	> 500	T-32	Llano	6/7	4,3	1.369.593,00	Haro
LR-311	Zarratón a LR-207	> 500	T-32	Llano	6/7	3	955.530,00	Haro
LR-312	LR-304 a LR-209	> 500	T-32	Ondulado	6/7	4,7	1.829.757,00	Haro
LR-314	N-232 a LR-313	> 500	T-32	Ondulado	6/7	5,1	1.396.266,20	Nájera
LR-315	N-120 a LR-313	> 500	T-32	Ondulado	6/7	4,7	1.829.757,00	Nájera
LR-316	L.P. Álava a Rivas de Tereso	> 250	T-41	Ondulado	6/7	2,1	817.551,00	Haro
LR-317	San Vicente a Rivas de Tereso	> 250	T-41	Ondulado	6/7	4,1	1.596.171,00	Haro
LR-317	Rivas de Tereso a L.P. Álava	> 250	T-41	Accidentado	6/6	5,5	1.590.985,00	Haro
LR-318	L.P. Álava - San Vicente - N-232A	> 250	T-41	Ondulado	6/7	7,9	3.584.663,14	Haro
LR-319	N-232A (Ábalos) a LR-318	> 250	T-41	Ondulado	6/7	5,1	1.985.481,00	Haro
LR-320	LR-203 a LR-311	> 250	T-41	Llano	6/7	2,2	856.482,00	Haro
LR-321	Huércanos a N-232	> 250	T-41	Ondulado	6/7	7,3	2.841.963,00	Nájera
LR-327	LR-204 a Cañas	> 500	T-32	Llano	6/7	2,8	891.828,00	Nájera
LR-329	LR-206 a Cordovín	< 250	T-42	Ondulado	6/6	2,5	792.350,00	Nájera
LR-340	Manjarrés a Manjarrés (Variante)	> 250	T-41	Llano	6/7	1	381.510,00	Nájera
LR-344	LR-250 a Alberite	> 250	T-41	Llano	6/7	1,8	573.318,00	Logroño
LR-346	Ribafrecha a LR-261	> 250	T-41	Ondulado	6/7	7,1	2.764.101,00	Logroño

Ctra.	Tramo	I.M.D	Categoría Pesados	Tipo de Terreno	Sección	Long. (km)	Coste previsto (€)	Comarca
LR-387	LR-123 a Igea	< 250	T-42	Accidentado	6/6	4,1	1.186.007,00	Cervera
LR-390	Navajún a L.P. Soria	< 250	T-42	Muy accidentado	6/6	1,7	636.004,00	Cervera
LR-410	L.P. Burgos a Quintanar	> 250	T-41	Llano	6/7	1,1	350.361,00	Santo Domingo de la Calzada
LR-414	LR-413 a LR-111	< 250	T-42	Llano	6/6	1,1	273.889,00	Santo Domingo de la Calzada
LR-421	LR-206 a Susón	< 250	T-42	Accidentado	6/6	1,4	404.978,00	Nájera
LR-422	LR-206 a Lugar del Río	> 500	T-32	Accidentado	6/6	1,9	1.378.450,00	Nájera
LR-424	N-232A a Peciña	< 250	T-42	Ondulado	6/6	3,2	1.014.208,00	Haro
LR-429	Bezares a Santa Coloma	< 250	T-42	Ondulado	6/6	1,1	348.634,00	Nájera
LR-448	LR-333 a Lomos de Orio	> 250	T-41	Ondulado	6/6	8,5	2.393.806,53	Torrecilla de Cameros
LR-449	LR-250 Treguajantes	< 250	T-42	Accidentado	6/6	2,6	752.102,00	Torrecilla de Cameros
LR-452	LR-232 a Peñaloscosintos	< 250	T-42	Accidentado	6/6	1,6	462.832,00	Torrecilla de Cameros
LR-454	N-111 a Gallinero de Cameros	< 250	T-42	Accidentado	6/6	3	867.810,00	Torrecilla de Cameros
LR-455	N-111 a Aldeanueva	< 250	T-42	Accidentado	6/6	3,6	1.041.372,00	Torrecilla de Cameros
LR-456	Lumbreras a El Horcajo	< 250	T-42	Accidentado	6/6	3,1	896.737,00	Torrecilla de Cameros
LR-462	LR-250 a Trevijano	< 250	T-42	Muy accidentado	6/6	3	1.427.244,43	Torrecilla de Cameros
LR-463	LR-245 a Torre Cameros	< 250	T-42	Accidentado	6/6	6,5	1.880.255,00	Torrecilla de Cameros
LR-464	LR-466 a Vadillos	< 250	T-42	Accidentado	6/6	4,4	1.272.788,00	Torrecilla de Cameros
LR-465	LR-464 a Hornillos Cameros	< 250	T-42	Accidentado	6/6	5,8	1.677.766,00	Torrecilla de Cameros
LR-467	LR-261 a San Bartolomé	< 250	T-42	Ondulado	6/6	1,1	348.634,00	Logroño
LR-469	LR-261 a Santa Engracia	< 250	T-42	Accidentado	6/6	0,9	260.343,00	Logroño
LR-473	LR-472 a Aldealobos	< 250	T-42	Llano	6/6	0,8	199.192,00	Logroño
LR-474	LR-472 a LR-472	< 250	T-42	Llano	6/6	1	248.990,00	Logroño
LR-482	LR-134 a Murillo	> 500	T-32	Llano	6/7	3,1	987.381,00	Calahorra
LR-493	LR-284 a LR-496	< 250	T-42	Ondulado	6/6	1,2	380.328,00	Cervera
LR-493	Gutur a L.P. Soria (Débanos)	< 250	T-42	Accidentado	5/5	2,2	543.730,00	Cervera
LR-494	LR-471 a LR-472	< 250	T-42	Ondulado	6/6	2,4	760.656,00	Logroño
LR-497	LR-477 a El Collado	< 250	T-42	Accidentado	5/5	3	741.450,00	Logroño
LR-497	LR-477 a El Collado	< 250	T-42	Accidentado	5/5	3	741.450,00	Logroño

REMODELACIONES INTEGRALES

Carretera	Tramo
LR-250	Leza

ACTUACIONES NO CONTEMPLADAS POR EL PLAN DE CARRETERAS VIGENTE

Carretera	Tramo
LR-203	Ensanche entre N-232 - ZARRATÓN
LR-203	Ensanche entre CIDAMÓN - BAÑARES
LR-206	Ensanche entre LR-204 - LR-205
LR-208	Ensanche entre A-68 - N-232
LR-245	Ensanche entre MURO - ALMARZA
LR-259	Ensanche entre N-232 - LR-260
LR-283	Ensanche entre CORNAGO - LR-123
LR-286	Ensanche entre ENCISO - LR-283
LR-342	Ensanche entre N-120 - LR-341
LR-348	Ensanche entre N-232 - LR-260
LR-418	Ensanche LR-204 A VILLAREJO
LR-420	Ensanche LR-415 AZARRULLA - SAN ANTÓN
LR-425	Ensanche SAN ASENSIO DE LOS CANTOS
LR-437	Ensanche LR-113 A L.P. DE BURGOS (HACIA HUERTA DE ARRIBA)
LR-481	Ensanche LR-123 A TUDELILLA

Tabla 8 - Actuaciones pendientes de Acondicionamientos, Ensanches y Mejoras
Fuente: Seguimiento actuaciones del Gob. de La Rioja y Elaboración Propia.
1.4.2.2 NUEVAS CARRETERAS

Ctra.	Tramo	I.M.D	Categoría Pesados	Tipo de Terreno	Sección	Longitud (km)	Coste (€)	Comarca
LR-261	Carretera de Unión de Valles	< 250	T-41	Muy accidentado	6/6	30	4.330.512,00	Logroño / Arnedo
LR-340	Castroviejo a Torrecilla	> 250	T-41	Accidentado	6/6	11	3.181.970,00	Nájera/Torrecilla de Cameros
LR-438	LR-232 (Brieva) a Ventrosa	< 250	T-41	Muy accidentado	6/6	5	1.870.600,00	Nájera

ACTUACIONES NO CONTEMPLADAS POR EL PLAN DE CARRETERAS VIGENTE

Carretera	Tramo
LR-259	CONEXIÓN LR-123

Tabla 9 - Actuaciones pendientes de Nuevas carreteras
Fuente: Seguimiento actuaciones del Gob. de La Rioja y Elaboración Propia.
1.4.2.3 VARIANTES

Carretera	Tramo	I.M.D	Categoría Pesados	Tipo de Terreno	Sección	Longitud (km)	Coste previsto (€)	Comarca
LR-133	Variante Este de Calahorra	> 2000	T-2	Llano	7/10	4,8	7.147.973,38	Calahorra
LR-203	Variante de Zarratón	> 500	T-32	Llano	7/8	2	3.531.220,00	Haro
LR-210	Variante de San Vicente de la Sonsierra	> 1000	T-31	Accidentado	7/8	1,5	3.736.695,00	Haro

Carretera	Tramo	I.M.D	Categoría Pesados	Tipo de Terreno	Sección	Longitud (km)	Coste previsto (€)	Comarca
LR-255	Variante de Alberite	> 2000	T-31	Llano	7/9	2,5	4.985.325,00	Logroño
LR-255	Variante de Albelda de Iregua	> 2000	T-31	Ondulado	7/9	2,5	5.976.850,00	Logroño
LR-280	Variante de Pradejón	> 2000	T-31	Accidentado	7/8	3,8	9.741.036,26	Calahorra

Tabla 10 - Actuaciones pendientes en Variantes
Fuente: Seguimiento actuaciones del Gob. de La Rioja y Elaboración Propia.
1.4.2.4 AUTOVÍAS

Carretera	Tramo	I.M.D	Categoría Pesados	Tipo de Terreno	Sección	Longitud (km)	Coste (€)	Comarca
LR-111	Variante de Santo Domingo	> 5000	T-1	Llano	2x7/10,5	8,5	26.405.845,00	Santo Domingo de la Calzada
LR-111	Santo Domingo-Haro	> 5000	T-1	Llano	2x7/10,5	15,9	49.394.463,00	Sto Domingo Calzada / Haro
LR-111	Variante de Haro	> 5000	T-1	Llano	2x7/10,5	7,5	23.299.275,00	Haro
LR-134	LR-123 a N-232	> 2000	T-2	Ondulado	2x7/10,5	13	47.071.440,00	Calahorra
LR-250	La Portalada a LR-345	> 2000	T-31	Llano	2x7/10,5	4,5	13.979.565,00	Logroño

Tabla 11 - Actuaciones pendientes en Autovías
Fuente: Seguimiento actuaciones del Gob. de La Rioja y Elaboración Propia.
1.4.2.5 REFUERZOS Y CONSERVACIÓN DEL FIRME

Ctra.	Tramo	I.M.D.	Categoría Pesados	Tipo de Terreno	Sección	Longitud (km)	Coste previsto (€)	Comarca
LR-111	L.P. Burgos-Valgañón	> 250	T-32	Ondulado	6/7	5	316.250,00	Santo Domingo de la Calzada
LR-205	Cárdenas a Badarán	> 1000	T-31	Ondulado	6/8	2,9	357.425,00	Nájera
LR-232	Brieva a LR-113	< 250	T-41	Muy accidentado	5/5	7,3	347.115,00	Nájera
LR-245	Muro en Cameros a N-111	> 250	T-41	Muy accidentado	6/6	5	271.050,00	Muro de Cameros/Almarza de Cameros
LR-259	El Redal a N-232	> 2000	T-31	Llano	6/8	2	246.500,00	Logroño
LR-260	Corera a N-232	> 2000	T-31	Ondulado	6/7	3,8	409.792,00	Logroño
LR-286	Enciso a Navalsaz	< 250	T-41	Muy accidentado	6/6	-	520.416,00	Arnedo
LR-302	N-232 a Forzaleche	> 2000	T-31	Ondulado	6/7	1,1	118.624,00	Haro
LR-303	LR-202 a N-232	> 500	T-32	Ondulado	6/7	0,5	37.945,00	Haro
LR-304	Foncea a L.P. Burgos	< 250	T-41	Llano	6/6	3	162.630,00	Haro
LR-308	Quintana a Grañón	< 250	T-41	Llano	6/7	3,1	196.075,00	Santo Domingo de la Calzada

Ctra.	Tramo	I.M.D.	Categoría Pesados	Tipo de Terreno	Sección	Longitud (km)	Coste previsto (€)	Comarca
LR-309	Travesía de Bañares	> 2000	T-31	Llano	6/7	0,9	97.056,00	Santo Domingo de la Calzada
LR-310	Casalarreina a Cihuri	> 500	T-32	Llano	6/8	3,1	268.863,00	Haro
LR-313	N-120 a Hormilla	> 500	T-32	Llano	7/8	1,4	121.422,00	Nájera
LR-313	Hormilla a LR-314	> 500	T-32	Llano	7/8	8,3	712.920,60	Nájera
LR-322	N-120A a Huércanos	> 500	T-32	Ondulado	6/8	4,1	355.593,00	Nájera
LR-322	Huércanos a Uruñuela	> 500	T-32	Ondulado	6/8	1,2	104.076,00	Nájera
LR-333	Viniegua de Abajo a LR-113	< 250	T-42	Muy accidentado	5/5	2,8	133.140,00	Nájera
LR-340	Alesón a Manjarrés	> 250	T-41	Llano	6/7	1,6	101.200,00	Nájera
LR-344	Travesía de Alberite	> 250	T-41	Llano	6/6	1,2	65.052,00	Logroño
LR-382	LR-380 a Préjano	> 250	T-41	Ondulado	6/7	0,5	31.625,00	Arnedo
LR-413	LR-111 a Santurdejo	< 250	T-42	Ondulado	05-may	1,6	76.080,00	Santo Domingo de la Calzada
LR-413	Santurdejo a Pazuengos	< 250	T-42	Ondulado	05-may	6,8	323.340,00	Santo Domingo de la Calzada
LR-417	LR-415 a Urdanta	> 250	T-41	Ondulado	6/6	3,7	200.577,00	Santo Domingo de la Calzada
LR-425	LR-111 a Uyarra	< 250	T-42	Accidentado	5/5	3	142.650,00	Santo Domingo de la Calzada
LR-426	LR-111 a Tondeluna	< 250	T-42	Accidentado	5/5	6	285.300,00	Santo Domingo de la Calzada
LR-434	LR-113 a Pedroso	< 250	T-42	Ondulado	6/6	3,8	216.828,00	Nájera
LR-436	LR-333 a Ventrosa	< 250	T-42	Muy accidentado	5/5	3,1	147.405,00	Nájera
LR-437	LR-113 a L.P. Burgos (Huerta)	< 250	T-42	Muy accidentado	5/5	1,5	71.325,00	Nájera
LR-447	N-111 a Nestares	< 250	T-42	Accidentado	5/5	2,1	99.855,00	Torrecilla de Cameros
LR-475	LR-472 a LR-472	< 250	T-42	Llano	6/6	2,5	142.650,00	Logroño
LR-477	LR-261 a Santa Marina	< 250	T-42	Accidentado	5/5	10,9	518.295,00	Logroño
LR-478	LR-250 a San Román	< 250	T-42	Accidentado	5/5	0,7	33.285,00	Torrecilla de Cameros
LR-480	Tudelilla a Carbonera	< 250	T-42	Ondulado	5/5	5,4	256.770,00	Calahorra
LR-486	N-111 a Ribabellosa	< 250	T-42	Ondulado	5/5	4,8	228.240,00	Torrecilla de Cameros
LR-489	LR-123 a Valdeperillo	< 250	T-42	Ondulado	5/5	1,7	80.835,00	Cervera
LR-492	LR-123 a Valdegutur	< 250	T-42	Ondulado	6/6	2,5	118.875,00	Cervera
LR-493	LR-496 a Gutur	< 250	T-42	Ondulado	6/6	5,6	319.536,00	Cervera

ACTUACIONES NO CONTEMPLADAS POR EL PLAN DE CARRETERAS VIGENTE

Carretera	Tramo
LR-124	L. ALAVA - BRIÑAS

Tabla 12 - Actuaciones pendientes de Refuerzo de Firme

Fuente: Seguimiento actuaciones del Gob. de La Rioja y Elaboración Propia.

Carretera	Tramo	I.M.D.	Categoría Pesados	Tipo de Terreno	Sección	Longitud (km)	Coste previsto (€)	Comarca
LR-123	N-232 a LR-280	> 2000	T-2	Ondulado	7/9	3,1	302.498,00	Cervera
LR-205	Badarán a LR-206	> 500	T-32	Ondulado	6/8	4,5	260.190,00	Nájera
LR-206	Azofra a Alesanco	> 500	T-32	Ondulado	6/8	0,9	52.038,00	Nájera
LR-211	N-232 a L.P. Álava	> 1000	T-31	Ondulado	7/8	3,2	231.296,00	Nájera
LR-232	Cantohincado a Brieva	< 250	T-41	Muy accidentado	6/6	7,1	230.963,00	Torrecilla de Cameros/Nájera
LR-283	LR-123 a Cornago	> 250	T-41	Muy accidentado	6/7	9,6	364.320,00	Cervera
LR-318	N-232 a L.P. Álava	> 250	T-41	Accidentado	6/8	5,5	238.535,00	Haro
LR-321	N-120A a Huércanos	> 2000	T-31	Ondulado	6/7	1,5	94.875,00	Nájera
LR-325	Travesía de Santo Domingo	> 2000	T-31	Ondulado	6/7	0,5	31.625,00	Santo Domingo de la Calzada
LR-330	Torrecilla a N-111	> 250	T-41	Ondulado	6/6	3,2	104.096,00	Torrecilla de Cameros
LR-331	LR-113 a San Millán	> 500	T-32	Accidentado	6/8	11,8	682.276,00	Nájera
LR-334	Villavelayo a I.P. Burgos	< 250	T-42	Muy accidentado	5/5	7,8	189.150,00	Nájera
LR-340	N-120A a Alesón	> 250	T-41	Llano	6/7	0,5	16.975,00	Nájera
LR-390	Aguilar de Río a Navajún	< 250	T-42	Muy accidentado	5/5	12,3	298.275,00	Cervera
LR-405	LR-304 a San Millán	> 500	T-32	Llano	6/6	3,9	197.301,00	Haro
LR-407	LR-201 a Ochánduri	> 500	T-32	Llano	6/6	0,5	25.295,00	Haro
LR-408	Castañares a Baños de Rioja	> 500	T-32	Llano	6/6	1,2	60.708,00	Haro
LR-412	LR-308 a Villarta	> 250	T-41	Ondulado	6/6	0,6	19.518,00	Santo Domingo de la Calzada
LR-430	LR-113 a Arenzana de Abajo	> 250	T-41	Llano	6/7	0,8	30.360,00	Nájera
LR-432	LR-331 a Tobía	> 250	T-41	Ondulado	6/7	4,2	159.390,00	Nájera
LR-440	LR-255 a Nalda	> 250	T-41	Ondulado	6/7	0,7	26.565,00	Logroño
LR-442	LR-342 a LR-341	> 250	T-41	Ondulado	6/7	2,4	91.080,00	Logroño
LR-444	Medrano a LR-137	> 250	T-41	Ondulado	6/7	1,7	64.515,00	Logroño
LR-445	Sojuela a LR-137	> 250	T-41	Ondulado	6/7	2,2	83.490,00	Logroño
LR-446	N-111 a Viguera	> 250	T-41	Accidentado	6/6	1,5	48.795,00	Torrecilla de Cameros

Carretera	Tramo	I.M.D.	Categoría Pesados	Tipo de Terreno	Sección	Longitud (km)	Coste previsto (€)	Comarca
LR-453	LR-245 a Pinillos	< 250	T-42	Accidentado	6/6	3	87.300,00	Torrecilla de Cameros
LR-461	LR-250 a Luezás	< 250	T-42	Accidentado	5/5	7,2	174.600,00	Torrecilla de Cameros
LR-476	LR-261 a San Vicente	< 250	T-42	Accidentado	5/5	4,7	113.975,00	Logroño
LR-481	LR-123 a Tudelilla	> 250	T-41	Ondulado	6/6	1,3	42.289,00	Calahorra
LR-484	LR-115 a Munilla	> 250	T-41	Accidentado	5/5	2,4	78.072,00	Arnedo
LR-487	LR-123 a Muro de Aguas	> 250	T-41	Ondulado	6/7	4,1	155.595,00	Cervera

Tabla 13 - Actuaciones pendientes de Conservación de Firme

Fuente: Seguimiento actuaciones del Gob. de La Rioja y Elaboración Propia.

1.4.2.6 TRAVESÍAS

Ctra.	Tramo	I.M.D.	Categoría Pesados	Tipo de Terreno	Sección	Longitud (km)	Coste Previsto (€)	Comarca
LR-200	Travesía de Tormantos	> 500	T-32	Llano		0,4	144.000,00	Santo Domingo de la Calzada
LR-203	Travesía de Tormantos	> 500	T-32	Llano		0,5	180.000,00	Santo Domingo de la Calzada
LR-204	Travesía de Villar de Torre	> 500	T-32	Llano		0,8	288.000,00	Nájera
LR-206	Travesía de Alesanco	> 500	T-32	Ondulado		1,1	396.000,00	Nájera
LR-260	Travesía de Alcanadre	> 1000	T-31	Ondulado		0,7	252.000,00	Logroño
LR-286	Acceso a LR-115	> 500	T-32	Muy accidentado	6/8	0,5	1.234.850,96	Arnedo
LR-304	Travesía de Treviana	> 500	T-32	Ondulado		0,8	288.000,00	Haro
LR-304	Travesía de Foncea	< 250	T-41	Llano		0,4	144.000,00	Haro
LR-418	LR-415 a San Antón	< 250	T-42	Ondulado		0,5	180.000,00	Santo Domingo de la Calzada
LR-419	Travesía Alesanco	> 250	T-41	Llano		0,3	108.000,00	Nájera
LR-422	Travesía Lugar del Río	> 500	T-32	Accidentado		0,7	252.000,00	Nájera
LR-424	Travesía de Peciña	> 500	T-32	Ondulado		0,1	36.000,00	Haro
LR-470	LR-261 a Jubera	< 250	T-42	Accidentado	6/6	0,4	144.000,00	Logroño
LR-480	Travesía de Tudelilla	< 500	T-41	Ondulado		0,8	288.000,00	Calahorra
LR-491	LR-284 a Inestrillas	< 500	T-41	Ondulado	6/6	0,4	144.000,00	Cervera

Tabla 14. Actuaciones pendientes en Travesías

Fuente: Seguimiento actuaciones del Gob. de La Rioja y Elaboración Propia.

1.4.2.7 ACTUACIONES PUNTUALES

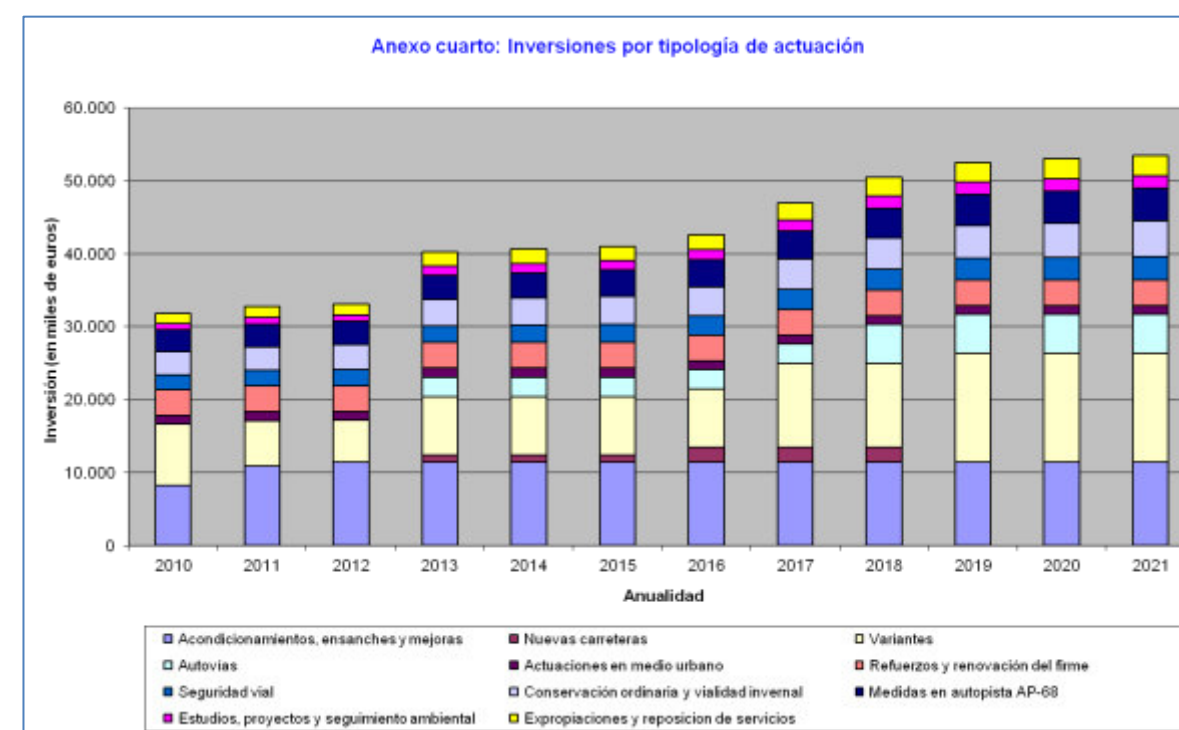
Carretera	Tramo	I.M.D.	Categoría Pesados	Tipo de Terreno	Sección	Longitud (km)	Coste previsto (€)	Comarca
LR-307	Acceso N-232	> 2000	T-31	Ondulado		-	866.185,46	Haro
LR-333	Mejora Puntual (Puentes de Viniegra)	> 500	T-32	Muy accidentado		-	721.134,82	Nájera

Tabla 15 - Actuaciones pendientes en Actuaciones Puntuales

Fuente: Seguimiento actuaciones del Gob. de La Rioja y Elaboración Propia.

2 INVERSIONES PARA LA EJECUCIÓN DE ACTUACIONES DEL PLAN DE CARRETERAS

El total de **inversiones previstas** por el Plan Regional de Carreteras, con objeto de acometer las actuaciones propuestas con año horizonte 2021, ascendía a 518.959.000,00 €, de los cuales un 57 % pertenecía a obra nueva, un 35% se asumía a conservación y el 8% restante correspondía a actuaciones preparatorias.


Ilustración 2 - Anexo cuarto del Plan Regional de Carreteras de La Rioja (2010-2021)

Fuente: Plan Regional de Carreteras de La Rioja (2010-2021)

Las Actuaciones Preparatorias corresponden a “Estudios, proyectos y seguimientos medioambientales” así como a “Expropiaciones y reposición de servicios”.

Las actuaciones de Obras Nueva contemplan “Acondicionamientos, ensanches y mejoras”, “Nuevas carreteras”, “Variantes” y “Autovías”.

Y las actuaciones de Conservación incluyen los siguientes tipos de actuaciones: “Actuaciones en medio urbano”, “Refuerzos y renovación del firme”, “Seguridad vial”, “Conservación ordinaria y vialidad invernal”, “Medidas en autopista AP-68”.

2.1 INVERSIÓN REAL ACUMULADA

Sin embargo, la inversión real acumulada, en cuanto a lo realmente ejecutado, asciende a 210.477.589,77 € al finalizar la anualidad 2020. Esto supone un 45,21 % de lo previsto por el Plan Regional de Carreteras de La Rioja (2010-2021), lo que resulta un retraso considerable, teniendo en cuenta que sólo quedaría sumar la inversión realizada durante la anualidad del 2021 para concluir en periodo de vigencia del mismo.

Respecto a lo invertido en función del tipo de actuación ejecutada, señalar que las actuaciones de obra nueva suponen el **22%** de la inversión total, mientras que la conservación ha sido destinataria de la mayor parte de la inversión, con un **73%** del total. El **5%** restante corresponde a actuaciones preparatorias (estudios, proyectos, informes, etc.).

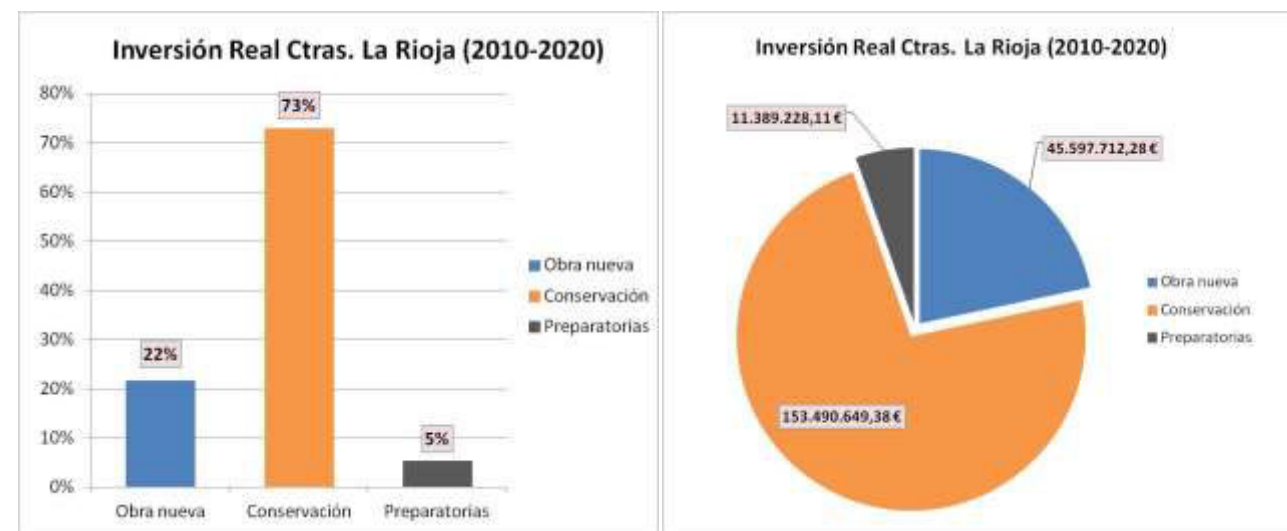


Ilustración 3 - Inversión real de la Red de carreteras de La Rioja (2010-2020)

Fuente: Seguimiento de Inversiones del Gob. La Rioja (2020)

En las tablas adjuntas a continuación, se reflejan las inversiones previstas por el Plan Regional de Carreteras de La Rioja, el seguimiento de las inversiones realizadas en referencia al mismo entre los años 2010 y 2020, de lo realmente invertido, y el grado de ejecución de las previsiones del Plan Vigente, en base a la diferencia entre la inversión prevista y la inversión realizada.

Se adjuntan dichas tablas de inversiones con objeto de dejar constancia, de forma transparente, de las posibilidades reales de ejecución de las actuaciones previstas por el Plan Regional de Carreteras de La Rioja (2010-2021).

Se incluye a su vez, de forma gráfica, la diferencia entre la previsión de inversión estimada por el Plan vigente y la inversión realmente realizada, según los conceptos de Obra Nueva, Conservación y Actuaciones preparatorias, entre los años 2010 y 2020.

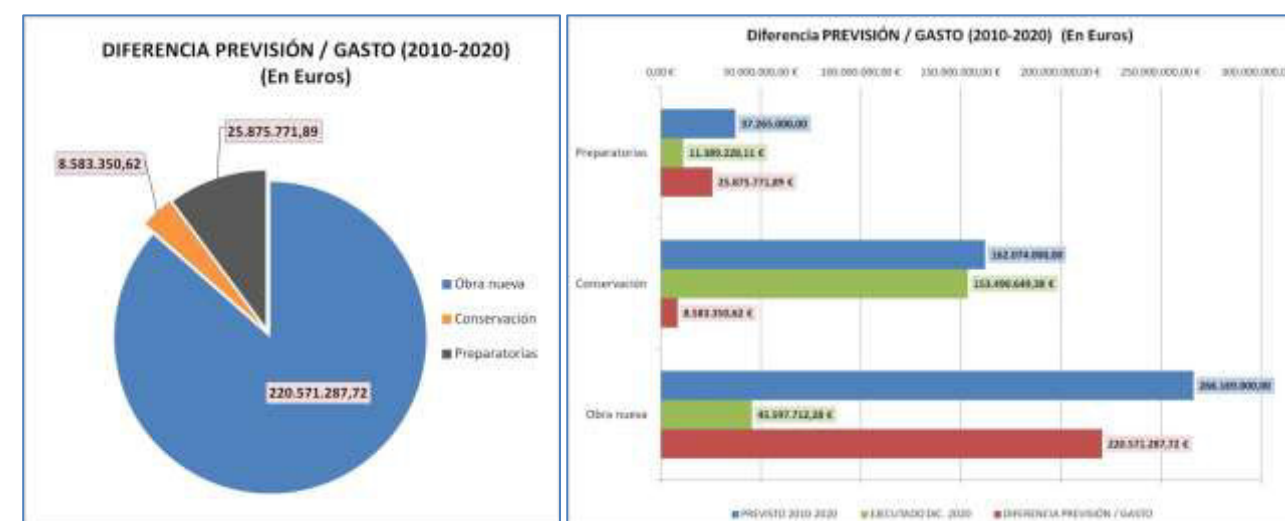


Ilustración 4 - Diferencia Previsión-Gasto (2010-2020)

Fuente: Seguimiento de Inversiones del Gob. La Rioja (2020)

Si observamos el cuadro inferior, referente al **grado de ejecución** de las actuaciones definidas en el Plan Regional de Carreteras vigente, en el que se refleja el seguimiento económico entre las inversiones previstas y realizadas en relación al Plan Regional de Carreteras de La Rioja, podemos ver como, por norma general, las inversiones en obra nueva han resultado ser muy inferiores a las previstas en el Plan con horizonte 2010-2021.

Programa de Actuaciones de Obra Nueva				
Actuaciones	PREVISTO PLAN (2010-2021)	PREVISTO PLAN (2010-2020)	EJECUTADO (DIC.2020)	DIFERENCIA (PREVISIÓN-GASTO)
Obra nueva	297.914.000,00 €	266.169.000,00 €	45.597.712,28 €	220.571.287,72 €

Tabla 16 - Programa de Actuaciones de Obra Nueva

Fuente: Seguimiento de Inversiones del Gob. La Rioja (2020)

Concretamente, la inversión total en obra nueva entre los años 2010 y 2020 ha sido de 45.597.712,28 €, lo que supone aproximadamente un 17 % de la inversión prevista en el Plan vigente, para ese periodo temporal.

En cuanto a las obras de conservación, la inversión entre el 2010 y el 2020 en este concepto asciende a 153.490.649,38 €, lo que corresponde a un 95 % de lo previsto en el Plan para este tipo de actuaciones.

Este concepto incluye obras de conservación ordinaria, medidas de seguridad vial, medidas en autopista A-68 y actuaciones de medio urbano, pero, si nos centramos en las “Obras de conservación ordinaria” la inversión realizada, entre 2010 y 2020, asciende a 64.249.337,98 €, lo que supone aproximadamente el 79 % de lo previsto por el Plan para ese periodo temporal.

Programa de Actuaciones de Conservación ordinaria				
Actuaciones	PREVISTO PLAN (2010-2021)	PREVISTO PLAN (2010-2020)	EJECUTADO (DIC.2020)	DIFERENCIA (PREVISIÓN-GASTO)
Refuerzos y renovación del firme	42.156.000,00	38.643.000,00	28.860.364,22	9.782.635,78
Conservación ordinaria y vialidad invernal	47.548.000,00	42.677.000,00	35.388.973,76	7.288.026,24
TOTAL	89.704.000,00	81.320.000,00	64.249.337,98	17.070.662,02

Tabla 17 - Programa de Actuaciones de conservación ordinaria

Fuente: Seguimiento de Inversiones del Gob. La Rioja (2020).

Sin embargo, si analizamos la inversión realizada en concepto de “Medidas en autopista A-68” podemos concluir que lo invertido, a fecha de diciembre de 2020, superaba la previsión de gasto planteada por el Plan de Carreteras vigente para ese periodo de tiempo en un total de 2.833.345,43 €. Este concepto incluye las aportaciones realizadas a la concesionaria de la autopista AP-68 para el desvío de los vehículos, ligeros y pesados, que circulan por la carretera N-232, con el fin de reducir la accidentalidad en la misma.

Programa de Medidas en autopista A-68				
Actuaciones	PREVISTO PLAN (2010-2021)	PREVISTO PLAN (2010-2020)	EJECUTADO (DIC.2020)	DIFERENCIA (PREVISIÓN-GASTO)
Medidas en autopista AP-68	44.382.000,00	39.866.000,00	42.699.345,43	- 2.833.345,43

Tabla 18 - Programa de Medidas en autopista A-68

Fuente: Seguimiento de Inversiones del Gob. La Rioja (2020).

Los 42.699.345,43 € invertidos entre el año 2010 y el 2020, para financiar el desvío de vehículos por la autopista AP-68, suponen un 27,82 % de lo invertido en esos años en “Conservación, medidas urbanas y seguridad vial” y un 20,30 % del total invertido en la Red de Carreteras de La Rioja en ese periodo de tiempo.

Destacar al respecto que, las medidas de financiación de peajes en la AP-68 han supuesto una mejora considerable de las condiciones de circulación y reducción de la accidentalidad en la carretera N-232. Sin embargo, la importante inversión realizada al respecto ha limitado de manera decisiva la capacidad de inversión del Gobierno de La Rioja en actuaciones necesarias para la Conservación de la Red.

También resulta destacable la inversión realizada entre los años 2010 y 2020 en concepto de “Actuaciones en el Medio Urbano”, la cual asciende a un total de 28.929.318,33 €, a fecha de 31 de diciembre de 2020. Esto supone 15.839.318,33 € más de lo previsto por el Plan para el mismo periodo de tiempo.

Programa de Actuaciones en medio urbano				
Actuaciones	PREVISTO PLAN (2010-2021)	PREVISTO PLAN (2010-2020)	EJECUTADO (DIC.2020)	DIFERENCIA (PREVISIÓN-GASTO)
Actuaciones en medio urbano	14.280.000,00	13.090.000,00	28.031.529,68	-15.839.318,33

Tabla 19 - Programa de Actuaciones en medio urbano

Fuente: Seguimiento de Inversiones del Gob. La Rioja (2020).

Por lo tanto, la inversión realizada en “Actuaciones en medio urbano” supone el 18,85 % de lo invertido entre los años 2010 y 2020 en “Conservación, medidas urbanas y seguridad vial” y un 13,74 % del total invertido en la Red de Carreteras de La Rioja en ese periodo de tiempo.

Este considerable incremento de inversión en materia de “Actuaciones en medio urbano” también ha supuesto una reducción de la capacidad de inversión del Gobierno de La Rioja en actuaciones más específicas de Conservación, pero suponen grandes mejoras para la seguridad vial. Hasta la fecha, existe un déficit notable en la aportación de los municipios afectados para la mejora de las travesías, a pesar de tratarse en muchos casos de obras de carácter puramente urbano.

Por último, se ha invertido un total de 11.389.228,11 € en actuaciones preparatorias, lo que supone un 30,56 % de lo previsto por el Plan Regional de Carreteras de La Rioja, para el periodo comprendido entre 2010 y diciembre de 2020.

Si bien es cierto que, los porcentajes de actuaciones ejecutadas son algo superiores respecto a los de lo previsto respecto a lo ejecutado, de esto se deduce la gran ambición del Plan Regional de Carreteras vigente en La Rioja, ya que tanto los costes estimados para las actuaciones a ejecutar como el número de actuaciones como tal no serán alcanzados en el horizonte previsto.

Cabe señalar que el reducido porcentaje de ejecución de obra nueva, respecto al previsto, puede deberse a su vez a varios motivos, como es la falta de capacidad inversora de las administraciones debida a la crisis económica. No obstante, el Plan Regional de Carreteras de La Rioja ha sido el nexo de unión de todas las actuaciones realizadas durante los últimos nueve años sobre la Red.

A su vez, dicho Plan se apoya en otros informes de carácter anual como el Informe Anual de Seguridad Vial que elabora la Dirección General de Infraestructuras del Gobierno de La Rioja, del que se sustraen actuaciones de mejora concretas para aumentar la seguridad vial de la Red, informes periódicos como la Auscultación de la Red o la Red de Aforos y de otros Estudios específicos realizados sobre parámetros o tramos concretos de la Red de carreteras.

La presente propuesta de Plan Regional de Carreteras de La Rioja, incluye un análisis detallado de las actuaciones realizadas en la Red de carreteras competencia de la C.A.R. así como sobre las afecciones a la funcionalidad general de la Red que hayan podido surgir como consecuencia de éstas, ya sean positivas o negativas, para así definir, de forma correcta y consecuente las actuaciones propuestas por el nuevo Plan.

2.2 SEGUIMIENTO ECONÓMICO "PREVISIÓN-GASTO" 2010-2020

Se incluye en el presente apartado la relación del "Grado de ejecución del Plan Regional de Carreteras de La Rioja (2010-2020)", a fecha de 31 de diciembre de 2020, atendiendo a diferentes programas de actuación y a los conceptos asociados a estos.

Programa de actuaciones para la <u>construcción, acondicionamientos y ensanches y mejoras</u> de la Red Autonómica de La Rioja			
Actuaciones	PREVISTO PLAN (2010-2020)	EJECUTADO (DIC.2020)	DIFERENCIA (PREVISIÓN-GASTO)
Acondicionamientos, ensanches y mejoras	121.973.000,00	23.308.490,32	98.664.509,68
Nuevas carreteras	9.384.000,00	40.598,53	9.343.401,47
Variantes	105.453.000,00	22.248.623,43	83.204.376,57
Autovías	29.359.000,00	0,00	29.359.000,00
TOTAL	266.169.000,00 €	45.597.712,28 €	220.571.287,72 €

Programa de <u>actuaciones en medio urbano, de conservación ordinaria, seguridad vial</u> , de la Red Autonómica de La Rioja			
Actuaciones	PREVISTO PLAN (2010-2020)	EJECUTADO (DIC.2020)	DIFERENCIA (PREVISIÓN-GASTO)
Actuaciones en medio urbano	13.090.000,00	28.929.318,33	-15.839.318,33
Refuerzos y renovación del firme	38.643.000,00	28.860.364,22	9.782.635,78
Seguridad vial	27.798.000,00	17.612.647,64	10.185.352,36
Conservación ordinaria y vialidad invernal	42.677.000,00	35.388.973,76	7.288.026,24
Medidas en autopista AP-68	39.866.000,00	42.699.345,43	-2.833.345,43
TOTAL	162.074.000,00 €	153.490.649,38 €	8.583.350,62 €

Programa de <u>actuaciones preparatorias</u> para el desarrollo del Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja			
Actuaciones	PREVISTO PLAN (2010-2020)	EJECUTADO (DIC.2020)	DIFERENCIA (PREVISIÓN-GASTO)
Estudios, proyectos y seguimiento ambiental	14.640.000,00	2.834.306,26	11.805.693,74
Expropiaciones y reposición de servicios	22.625.000,00	8.554.921,85	14.070.078,15
TOTAL	37.265.000,00 €	11.389.228,11 €	25.875.771,89 €

Tabla 20 - Resumen Grado de ejecución del Plan de carreteras de La Rioja.

Fuente: Seguimiento de Inversiones del Gob. La Rioja (2020).

TOTAL INVERSIONES			
Actuaciones	PREVISTO PLAN (2010-2020)	EJECUTADO (DIC.2020)	DIFERENCIA (PREVISIÓN-GASTO)
Obra nueva	266.169.000,00	45.597.712,28 €	220.571.287,72
Conservación	162.074.000,00	153.490.649,38 €	8.583.350,62
Preparatorias	37.265.000,00	11.389.228,11 €	25.875.771,89
TOTAL	465.508.000,00 €	210.477.589,77 €	255.030.410,23

Tabla 21 - Resumen Grado de ejecución del Plan de carreteras de La Rioja.

Fuente: Seguimiento de Inversiones del Gob. La Rioja (2020)

2.2.1 Inversiones previstas (Plan Regional de Carreteras 2010-2021)

Programa de actuaciones para la construcción, acondicionamientos y ensanches y mejoras de la Red Autonómica de La Rioja (PREVISTO)												
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Acondicionamientos, ensanches y mejoras	8.215.000	10.915.000	11.427.000	11.427.000	11.427.000	11.427.000	11.427.000	11.427.000	11.427.000	11.427.000	11.427.000	11.427.000
Nuevas carreteras	0	0	0	1.043.000	1.043.000	1.043.000	2.085.000	2.085.000	2.085.000	0	0	0
Variantes	8.453.000	6.250.000	5.750.000	8.000.000	8.000.000	8.000.000	8.000.000	11.500.000	11.500.000	15.000.000	15.000.000	14.980.000
Autovías	0	0	0	2.669.000	2.669.000	2.669.000	2.669.000	2.669.000	5.338.000	5.338.000	5.338.000	5.338.000
TOTAL	16.668.000	17.165.000	17.177.000	23.139.000	23.139.000	23.139.000	24.181.000	27.681.000	30.350.000	31.765.000	31.765.000	31.745.000
ACUMULADO	16.668.000	33.833.000	51.010.000	74.149.000	97.288.000	120.427.000	144.608.000	172.289.000	202.639.000	234.404.000	266.169.000	297.914.000

Programa de actuaciones en medio urbano, de conservación ordinaria, seguridad vial, de la Red Autonómica de La Rioja												
Actuaciones	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Actuaciones en medio urbano	1.190.000	1.190.000	1.190.000	1.190.000	1.190.000	1.190.000	1.190.000	1.190.000	1.190.000	1.190.000	1.190.000	1.190.000
Refuerzos y renovación del firme	3.513.000	3.513.000	3.513.000	3.513.000	3.513.000	3.513.000	3.513.000	3.513.000	3.513.000	3.513.000	3.513.000	3.513.000
Seguridad vial	2.062.000	2.144.000	2.230.000	2.319.000	2.412.000	2.508.000	2.608.000	2.712.000	2.820.000	2.933.000	3.050.000	3.172.000
Conservación ordinaria y vialidad invernal	3.164.000	3.291.000	3.423.000	3.560.000	3.702.000	3.850.000	4.004.000	4.164.000	4.331.000	4.504.000	4.684.000	4.871.000
Medidas en autopista AP-68	2.950.000	3.069.000	3.193.000	3.322.000	3.456.000	3.596.000	3.741.000	3.892.000	4.050.000	4.213.000	4.384.000	4.516.000
TOTAL	12.879.000	13.207.000	13.549.000	13.904.000	14.273.000	14.657.000	15.056.000	15.471.000	15.904.000	16.353.000	16.821.000	17.262.000
ACUMULADO	12.879.000	26.086.000	39.635.000	53.539.000	67.812.000	82.469.000	97.525.000	112.996.000	128.900.000	145.253.000	162.074.000	179.336.000

Programa de actuaciones preparatorias para el desarrollo del Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja												
Actuaciones	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Estudios, proyectos y seguimiento ambiental	917.000,00	944.000,00	945.000,00	1.273.000,00	1.273.000,00	1.273.000,00	1.330.000,00	1.522.000,00	1.669.000,00	1.747.000,00	1.747.000,00	1.746.000,00
Expropiaciones y reposición de servicios	1.417.000,00	1.459.000,00	1.460.000,00	1.967.000,00	1.967.000,00	1.967.000,00	2.055.000,00	2.353.000,00	2.580.000,00	2.700.000,00	2.700.000,00	2.698.000,00
TOTAL	2.334.000,00	2.403.000,00	2.405.000,00	3.240.000,00	3.240.000,00	3.240.000,00	3.385.000,00	3.875.000,00	4.249.000,00	4.447.000,00	4.447.000,00	4.444.000,00
ACUMULADO	2.334.000,00	4.737.000,00	7.142.000,00	10.382.000,00	13.622.000,00	16.862.000,00	20.247.000,00	24.122.000,00	28.371.000,00	32.818.000,00	37.265.000,00	41.709.000,00

TOTAL INVERSIONES												
Actuaciones	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Obra nueva	16.668.000,00	17.165.000,00	17.177.000,00	23.139.000,00	23.139.000,00	23.139.000,00	24.181.000,00	27.681.000,00	30.350.000,00	31.765.000,00	31.765.000,00	31.745.000,00
Conservación	12.879.000,00	13.207.000,00	13.549.000,00	13.904.000,00	14.273.000,00	14.657.000,00	15.056.000,00	15.471.000,00	15.904.000,00	16.353.000,00	16.821.000,00	17.262.000,00
Preparatorias	2.334.000,00	2.403.000,00	2.405.000,00	3.240.000,00	3.240.000,00	3.240.000,00	3.385.000,00	3.875.000,00	4.249.000,00	4.447.000,00	4.447.000,00	4.444.000,00
TOTAL	31.881.000,00	32.775.000,00	33.131.000,00	40.283.000,00	40.652.000,00	41.036.000,00	42.622.000,00	47.027.000,00	50.503.000,00	52.565.000,00	53.033.000,00	53.451.000,00
ACUMULADO	31.881.000,00	64.656.000,00	97.787.000,00	138.070.000,00	178.722.000,00	219.758.000,00	262.380.000,00	309.407.000,00	359.910.000,00	412.475.000,00	465.508.000,00	518.959.000,00

Tabla 22 - Inversiones previstas por el Plan Regional de Carreteras 2010-2021
Fuente: Seguimiento de Inversiones del Gob. La Rioja (2020)

2.2.2 Inversiones Reales (2010-2020)

Programa de actuaciones para la construcción, acondicionamientos y ensanches y mejoras de la Red Autonómica de La Rioja (REAL)											
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Acondicionamientos, ensanches y mejoras	672.191,87	731.836,63	119.112,06	923.592,41	3.153.593,28	5.527.348,77	2.604.347,94	79.476,21	2.126.094,07	3.299.606,14	4.071.290,94
Nuevas carreteras	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	40.598,53	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Variantes	8.648.067,96	8.073.841,86	1.136.918,06	0,00	52.902,97	0,00	0,00	654.101,87	3.682.790,71	0,00	0,00
Autovías	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL	9.320.259,83	8.805.678,49	1.256.030,12	923.592,41	3.206.496,25	5.567.947,30	2.604.347,94	733.578,08	5.808.884,78	3.299.606,14	4.071.290,94
ACUMULADO	9.320.259,83	18.125.938,32	19.381.968,44	20.305.560,85	23.512.057,10	29.080.004,40	31.684.352,34	32.417.930,42	38.226.815,20	41.526.421,34	45.597.712,28

Programa de actuaciones en medio urbano, de conservación ordinaria, seguridad vial, de la Red Autonómica de La Rioja											
Actuaciones	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Actuaciones en medio urbano	4.783.308,36	6.871.501,65	878.821,19	3.339.876,65	4.050.142,37	1.587.352,82	1.080.116,54	3.104.365,08	1.664.897,22	671.147,80	897.788,65
Refuerzos y renovación del firme	2.820.974,46	673.715,42	3.584.937,97	3.985.991,27	2.176.795,60	2.481.174,32	3.719.996,63	1.815.073,83	2.283.658,28	3.875.074,21	1.442.972,23
Seguridad vial	1.665.875,33	2.276.832,26	351.062,63	1.749.458,43	1.977.587,48	1.171.511,44	1.882.566,21	3.312.768,46	1.468.610,32	760.206,14	996.168,94
Conservación ordinaria y vialidad invernal	3.224.342,16	2.086.964,95	2.459.510,64	3.679.211,71	2.856.142,45	4.159.177,36	3.433.307,00	3.771.725,46	2.661.473,95	3.706.331,93	3.350.786,15
Medidas en autopista AP-68	2.959.671,00	2.956.768,00	2.970.500,67	3.434.037,33	3.410.253,05	3.968.573,73	4.054.580,77	4.116.234,72	4.951.524,31	5.050.246,33	4.826.955,52
TOTAL	15.454.171,31	14.865.782,28	10.244.833,10	16.188.575,39	14.470.920,95	13.367.789,67	14.170.567,15	16.120.167,55	13.030.164,08	14.063.006,41	11.514.671,49
ACUMULADO	15.454.171,31	30.319.953,59	40.564.786,69	56.753.362,08	71.224.283,03	84.592.072,70	98.762.639,85	114.882.807,40	127.912.971,48	141.975.977,89	153.490.649,38

Programa de actuaciones preparatorias para el desarrollo del Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autonómica de La Rioja											
Actuaciones	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Estudios, proyectos y seguimiento ambiental	918.073,59	213.416,76	229.186,05	110.569,23	181.119,53	206.357,25	303.577,14	195.324,20	207.761,77	81.426,95	187.493,79
Expropiaciones y reposición de servicios	1.449.531,50	1.858.259,72	129.569,29	517.877,07	1.357.788,67	439.613,73	722.062,58	571.947,84	963.257,97	466.880,52	78.132,96
TOTAL	2.367.605,09	2.071.676,48	358.755,34	628.446,30	1.538.908,20	645.970,98	1.025.639,72	767.272,04	1.171.019,74	548.307,47	265.626,75
ACUMULADO	2.367.605,09	4.439.281,57	4.798.036,91	5.426.483,21	6.965.391,41	7.611.362,39	8.637.002,11	9.404.274,15	10.575.293,89	11.123.601,36	11.389.228,11

TOTAL INVERSIONES											
Actuaciones	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Obra nueva	9.320.259,83	8.805.678,49	1.256.030,12	923.592,41	3.206.496,25	5.567.947,30	2.604.347,94	733.578,08	5.808.884,78	3.299.606,14	4.071.290,94
Conservación	15.454.171,31	14.865.782,28	10.244.833,10	16.188.575,39	14.470.920,95	13.367.789,67	14.170.567,15	16.120.167,55	13.030.164,08	14.063.006,41	11.514.671,49
Preparatorias	2.367.605,09	2.071.676,48	358.755,34	628.446,30	1.538.908,20	645.970,98	1.025.639,72	767.272,04	1.171.019,74	548.307,47	265.626,75
TOTAL	27.142.036,23	25.743.137,25	11.859.618,56	17.740.614,10	19.216.325,40	19.581.707,95	17.800.554,81	17.621.017,67	20.010.068,60	17.910.920,02	15.851.589,18
ACUMULADO	27.142.036,23	52.885.173,48	64.744.792,04	82.485.406,14	101.701.731,54	121.283.439,49	139.083.994,30	156.705.011,97	176.715.080,57	194.626.000,59	210.477.589,77

Tabla 23 - Inversiones reales del Plan vigente (31 Dic 2020)

Fuente: Seguimiento de Inversiones del Gob. La Rioja (2020)

3 REPERCUSIÓN DE ACTUACIONES PENDIENTES

Las actuaciones pendientes en la Red de carreteras autonómicas de La Rioja tienen repercusiones de mayor o menor medida sobre el resto de esta Red, de diversa índole.

A continuación, se presentan algunas de ellas.

3.1 ACONDICIONAMIENTOS, MEJORAS Y ENSANCHES

Quedan pendientes numerosas actuaciones de acondicionamiento, mejora y ensanche, respecto a las previstas por el Plan Regional de Carreteras Vigente.

Estas actuaciones se encontraban previstas ya que mejorarían considerablemente la transitabilidad y seguridad en numerosas vías de la red de carreteras existente, por lo que, su falta de ejecución hace que se mantengan ciertas situaciones conflictivas ya detectadas por el Gobierno de La Rioja, y por el Plan vigente, en años anteriores.

Su ejecución mejoraría considerablemente las condiciones de seguridad vial de estas vías y la comodidad de tránsito de los vehículos por las mismas.

3.2 NUEVAS VÍAS O CARRETERAS SIN EJECUTAR

También han quedado pendientes algunas actuaciones previstas por el plan vigente como obra nueva o nuevas carreteras.

Estas actuaciones pretenden mejorar la eficiencia de la Red de carreteras de La Rioja, mediante la ejecución de nuevos tramos de carretera o la ejecución de nuevos accesos y conexiones, por lo que, su no ejecución mantiene las condiciones de eficiencia de la Red anteriores a su previsión por parte del Plan vigente y del Gob. de La Rioja.

En total se identifican un total de 3 tramos previstos por el Plan vigente sin ejecutar y 1 tramo previsto por el propio Gobierno de La Rioja en sus tablas de seguimiento de inversiones.

3.3 VARIANTES SIN EJECUTAR

Quedaron pendientes de ejecución, a su vez, 6 de las variantes previstas por el Plan vigente para 2010-2021.

Estas actuaciones se plantean con objeto de evitar tráfico de paso por los núcleos urbanos de la comunidad autónoma. El hecho de que no hayan sido construidas mantiene ese tráfico por tramos urbanos de usuarios que no se dirigen directamente a ese núcleo de población.

Este tráfico adicional genera más situaciones conflictivas debidas al tráfico en los mismos y al fin y al cabo perjudica a las condiciones de seguridad vial y a la comodidad de tránsito de los viandantes en dichas vías.

3.4 TRAMOS DE AUTOVÍA SIN EJECUTAR

Por otro lado, el Plan vigente contemplaba la ejecución de 5 tramos de carretera con carácter de 'Autovía', por sus condiciones de trazado y geométricas, que no se han llevado a cabo.

Su objetivo era mejorar la capacidad de servicio y seguridad vial de tramos de carretera altamente transitados, de forma que se mejorara la eficiencia de la red de carreteras existente en dichos puntos.

La falta de ejecución de estos tramos, previsiblemente, habrá mantenido las condiciones iniciales de tránsito y de volumen ocupado de la vía, no viéndose mejoradas las condiciones de circulación de los mismos.

3.5 REFUERZOS DE FIRME Y CONSERVACIONES NO EJECUTADAS

Tal y como se refleja en apartados anteriores, se han llevado a cabo numerosas actuaciones de 'Refuerzo y conservación del firme durante los años de vigencia del Plan.

Sin embargo, también son numerosas las actuaciones que quedan pendientes en este sentido y que se encontraban previstas por el Plan vigente o planificadas por el Gobierno de La Rioja en esta materia.

Este hecho repercute directamente sobre el '**Estado de conservación de la Red**', ya que algunas de las vías en las que se plantean dichas actuaciones cuentan con deficiencias de diversa índole en materia de conservación de firmes, ya sean poco o muy problemáticas para la circulación.

Además, estas actuaciones, al contar con un carácter más restaurador que conservador, no son contempladas entre las actuaciones de conservación ordinaria que se realizan anualmente en la red, por lo que su estado va empeorando aún más con el paso de los años, afectando finalmente a la seguridad de la vía y a su transitabilidad.

Así, la deficiencia de estas actuaciones empeora significativamente la comodidad de los usuarios así como la efectividad global de la Red de carreteras existente.

3.6 TRAMOS URBANOS NO CEDIDOS A LOS AYUNTAMIENTOS

La falta de ejecución de actuaciones en travesías o tramos urbanos de carreteras impide su acondicionamiento según condiciones de diseño de calle urbana, siguiendo criterios de accesibilidad universal y de aumento de la seguridad vial, así como su posterior cesión a los Ayuntamientos correspondientes.

Esta posible cesión tiene que ver a su vez con la ejecución de variantes que suplan esos tramos urbanos de carreteras o travesías, reduciendo el tráfico de paso en los núcleos urbanos, lo que aumenta a su vez la amabilidad de dichos entornos.

3.7 ACTUACIONES PUNTUALES DE SEGURIDAD VIAL SIN EJECUTAR

Las actuaciones puntuales de seguridad vial, que quedan sin ejecutar, mantienen en la actualidad ciertos puntos conflictivos o puntos negros detectados con anterioridad en la Red Regional de Carreteras de La Rioja.

La falta de ejecución de este tipo de actuaciones perjudica el nivel de seguridad global de la Red y las condiciones de transitabilidad y de seguridad de ciertos tramos de carreteras, lo que puede favorecer un mayor nivel de accidentalidad del deseado (tendente a 0).

3.8 PROYECTOS Y ESTUDIOS PREVIOS SIN REDACTAR

Los proyectos y estudios previos que quedan por redactar impiden la posterior ejecución de las obras de mejora correspondientes.

Este hecho ralentiza el nivel de desarrollo de las actuaciones previstas por el Plan vigente, así como de las actuaciones que podrán ejecutarse durante el periodo de vigencia del nuevo Plan Regional de Carreteras de La Rioja.

Deben tenerse en cuenta, por lo tanto, a la hora de planificar las actuaciones resultantes de la redacción del nuevo Plan, los plazos necesarios para llevar a cabo la redacción de dichos proyectos y estudios previos, así como los periodos de información pública y de alegaciones establecidos por el plan vigente, el tiempo necesario para llevar a cabo la licitación de las obras y la propia duración estimada para las obras en cuestión.

4 LA REPERCUSIÓN DE ACTUACIONES PENDIENTES

El volumen de inversión prevista por el Plan de Carreteras vigente no se ha visto ajustado a la realidad por diferentes motivos, lo que ha generado actuaciones pendientes de ejecutar respecto a lo planificado por el mismo.

Además, algunas actuaciones ejecutadas durante el periodo de vigencia del Plan no se ajustaron al coste previsto por el mismo para su realización, siendo el presupuesto de inversión superior por norma general y salvo ciertas excepciones, por lo que esto ocasiona ciertas repercusiones sobre la Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja, como las que tienen que ver con su conservación, desarrollo y mejora de la eficiencia.

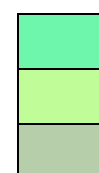
También tiene repercusiones sobre la seguridad vial de la Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja, ya que muchas de las actuaciones planteadas se encontraban dirigidas a mejorarla.

Y de la misma forma tiene efectos sobre la eficiencia global de la Red así como sobre la competitividad del transporte por carretera.

Así, podemos concluir las siguientes **repercusiones generales de las actuaciones pendientes**, previstas por el Plan vigente, sobre las carreteras autonómicas de La Rioja:

1. Ciertas faltas o deficiencias de conservación en ciertos puntos de la red, sobre todo en sus vías menos transitadas, por una menor frecuencia de mantenimiento a la prevista o por menores recursos de los previstos.
2. Variantes de carreteras a su paso por municipios no ejecutadas que generan molestias a la población e impiden un funcionamiento eficiente de la Red, dadas las discontinuidades de sección y velocidad que debe soportar el tráfico de paso.
3. Tramos urbanos de carreteras sin mejoras de seguridad vial y sin ceder a los Ayuntamientos.
4. Núcleos de actividad en desarrollo con vías obsoletas.
5. Actuaciones de obra nueva, de gran calado, sin ejecutar, lo que repercute en un menor dinamismo de la actividad económica, tanto por el menor esfuerzo inversor como por la falta de infraestructuras adecuadas
6. Estudios de viabilidad y proyectos sin redactar, que perjudican el desarrollo y ejecución de mejoras sobre la Red autonómica de carreteras de La Rioja.

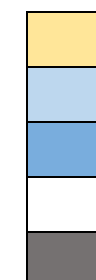
**APÉNDICE A: ACTUACIONES EN LA RED DE CARRETERAS DE LA RIOJA,
RESPECTO A LAS PREVISTAS EN EL PLAN DE CARRETERAS VIGENTE**

LEYENDA DE SEGUIMIENTO DE EJECUCIÓN DE ACTUACIONES (PLAN REGIONAL CARRETERAS DE LA RIOJA)


ACTUACIONES EJECUTADAS ENTRE 2001 y 2010

ACTUACIONES EJECUTADAS (2010-2021)

ACTUACIONES EJECUTADAS (2010-2021), PERO CON ALGUNA FASE PENDIENTE



ACTUACIONES EN EJECUCIÓN EN 2021

ACTUACIONES PREVISTAS PARA 2021-2022

ACTUACIONES PREVISTAS 2022-2023

ACTUACIONES PREVISTAS POR EL PLAN PERO NO EJECUTADAS

VÍAS CEDIDAS A LOS AYUNTAMIENTOS U OTRAS ADMINISTRACIONES

VALORACIÓN ACONDICIONAMIENTOS, ENSANCHES Y MEJORAS (PLAN VIGENTE)

Carretera	Tramo	I.M.D.	Categoría Pesados	Tipo de Terreno	Sección	Longitud (km)	Coste previsto (€)	Invertido 2001 - 2019 (€)	Comarca	Observaciones
LR-113	L.P. Burgos a Canales	< 1000	T-32	Accidentado	6/7	6,3	2.826.684,00		Nájera	
LR-113	Canales a Villavelayo	< 1000	T-32	Accidentado	6/7	3,6	1.615.248,00		Nájera	
LR-113	Villavelayo a Mansilla	< 1000	T-32	Accidentado	6/7	5	2.243.400,00		Nájera	
LR-113	Mansilla a LR-333	< 1000	T-32	Muy accidentado	6/7	8,2	6.359.100,00	3.768.082,62	Nájera	Ejecutada la primera fase entre 2019 y 2020
LR-115	Enciso a LR-484	> 1000	T-31	Ondulado	7/8	4,1	1.914.745,28		Arnedo	Actuaciones previstas 2021-2022
LR-204	LR-206 a Badarán	> 500	T-32	Llano	7/8	3,7	1.505.493,00		Nájera	
LR-207	LR-205 a LR-113	> 500	T-32	Ondulado	6/8	4,7	1.807.954,40		Nájera	
LR-232	Ortigosa a Cantohincado	< 250	T-41	Muy accidentado	6/7	9,3	6.050.952,00		Torrecilla de Cameros/Nájera	
LR-250	Soto a San Román	> 500	T-32	Accidentado	6/7	8,8	5.700.000,00	1.485.081,09	Torrecilla de Cameros	Sólo se ha ejecutado la primera fase entre los años 2019 y 2020
LR-250	San Román a Laguna	> 500	T-32	Accidentado	6/7	9	6.693.206,80		Torrecilla de Cameros	
LR-250	Laguna a N-111	< 250	T-31	Accidentado	6/7	13,1	5.780.637,00		Torrecilla de Cameros	
LR-255	Alberite a Albelda	> 2000	T-31	Ondulado	7/9	4,8	2.414.880,00	2.775.191,40	Logroño	Actuaciones ejecutadas entre 2014 y 2015
LR-255	Albelda a N-111	> 2000	T-31	Ondulado	7/9	3,3	1.660.230,00	2.812.401,40	Logroño	Actuaciones ejecutadas entre 2014 y 2015
LR-259	N-232 a LR-260	> 2000	T-31	Llano	6/8	5,7	2.680.197,00		Logroño	
LR-261	Ventas Blancas a LR-476	> 500	T-32	Ondulado	7/8	13,5	5.741.010,00		Logroño	
LR-284	Aguilar a L.P. Soria	< 500	T-41	Muy accidentado	6/7	3,6	2.342.304,00	845.846,07	Cervera	Actuaciones ejecutadas entre 2017 y 2018
LR-289	Ventas del Baño a LR-385	> 1000	T-31	Ondulado	7/9	4,7	2.364.570,00	2.618.152,08	Cervera	Actuaciones realizadas entre 2013 y 2015
LR-301	Galbárruli a LR-403	> 250	T-41	Llano	6/7	1,6	509.616,00	47.734,50	Haro	Sólo ejecutadas algunas actuaciones parciales en 2018
LR-304	LR-201 a LR-405	> 250	T-41	Ondulado	6/7	8,2	3.192.342,00		Haro	
LR-304	Travesía a N-232	> 250	T-41	Ondulado	6/7	5	1.946.550,00		Haro	
LR-304	N-232 a Foncea	> 250	T-41	Llano	6/7	2	778.620,00		Haro	
LR-305	Leiva a LR-304	> 250	T-41	Ondulado	6/7	5,1	1.556.564,12		Santo Domingo de la Calzada	
LR-306	LR-401 a I.P. Burgos	< 1000	T-32	Ondulado	6/7	8	3.402.080,00		Haro	
LR-308	N-120 a Villalobar	> 250	T-41	Llano	6/7	5,7	1.255.615,59		Santo Domingo de la Calzada	

Carretera	Tramo	I.M.D.	Categoría Pesados	Tipo de Terreno	Sección	Longitud (km)	Coste previsto (€)	Invertido 2001 - 2019 (€)	Comarca	Observaciones
LR-308	Villalobar a LR-111	> 250	T-41	Ondulado	6/7	1,9	739.689,00		Santo Domingo de la Calzada	
LR-309	Bañares a LR-111	> 500	T-32	Llano	6/7	3,6	1.146.636,00		Santo Domingo de la Calzada	Actuaciones previstas 2021-2022
LR-311	Casalarreina a Zarratón	> 500	T-32	Llano	6/7	4,3	1.369.593,00		Haro	
LR-311	Zarratón a LR-207	> 500	T-32	Llano	6/7	3	955.530,00		Haro	
LR-312	LR-304 a LR-209	> 500	T-32	Ondulado	6/7	4,7	1.829.757,00		Haro	
LR-314	N-232 a LR-313	> 500	T-32	Ondulado	6/7	5,1	1.396.266,20		Nájera	
LR-315	N-120 a LR-313	> 500	T-32	Ondulado	6/7	4,7	1.829.757,00		Nájera	
LR-316	L.P. Álava a Rivas de Tereso	> 250	T-41	Ondulado	6/7	2,1	817.551,00		Haro	
LR-317	San Vicente a Rivas de Tereso	> 250	T-41	Ondulado	6/7	4,1	1.596.171,00		Haro	
LR-317	Rivas de Tereso a L.P. Álava	> 250	T-41	Accidentado	6/6	5,5	1.590.985,00		Haro	
LR-318	L.P. Álava - San Vicente - N-232A	> 250	T-41	Ondulado	6/7	7,9	3.584.663,14		Haro	
LR-319	N-232A (Ábalos) a LR-318	> 250	T-41	Ondulado	6/7	5,1	1.985.481,00		Haro	
LR-320	LR-203 a LR-311	> 250	T-41	Llano	6/7	2,2	856.482,00		Haro	
LR-321	Huércanos a N-232	> 250	T-41	Ondulado	6/7	7,3	2.841.963,00		Nájera	
LR-323	Grañón a N-120A	> 250	T-41	Ondulado	6/7	7,7	1.910.224,17	1.164.152,43	Santo Domingo de la Calzada	Se ha ejecutado sólo la primera fase hasta el momento entre 2015 y 2016
LR-325	Santo Domingo a LR-204	> 250	T-41	Ondulado	6/7	8	3.114.480,00	1.546.630,36	Santo Domingo de la Calzada	Se ha ejecutado la primera fase entre los años 2015 y 2016 y la 2ª fase ejecutará en 2021
LR-327	LR-204 a Cañas	> 500	T-32	Llano	6/7	2,8	891.828,00		Nájera	
LR-329	LR-206 a Cordovín	< 250	T-42	Ondulado	6/6	2,5	792.350,00		Nájera	
LR-333	Puerto de Viniegra de Arriba	> 250	T-41	Muy accidentado	6/6	3,8	1.421.656,00	2.387.107,38	Nájera	Actuaciones realizadas entre 2005 y 2006 y entre los años 2010 y 2016
LR-340	Manjarrés a Manjarrés (Variante)	> 250	T-41	Llano	6/7	1	381.510,00		Nájera	
LR-344	LR-250 a Alberite	> 250	T-41	Llano	6/7	1,8	573.318,00		Logroño	
LR-346	Ribafrecha a LR-261	> 250	T-41	Ondulado	6/7	7,1	2.764.101,00		Logroño	
LR-382	Préjano a LR-123	> 250	T-41	Ondulado	6/7	4,6	1.791.286,00		Arnedo	Actuaciones previstas 2021-2022
LR-387	LR-123 a Igea	< 250	T-42	Accidentado	6/6	4,1	1.186.007,00		Cervera	
LR-390	Navajún a L.P. Soria	< 250	T-42	Muy accidentado	6/6	1,7	636.004,00		Cervera	
LR-409	LR-204 a LR-204	> 500	T-32	Llano	6/6	1,6	651.024,00	174.541,98	Haro	Actuación ejecutada en 2020
LR-410	L.P. Burgos a Quintanar	> 250	T-41	Llano	6/7	1,1	350.361,00		Santo Domingo de la Calzada	
LR-414	LR-413 a LR-111	< 250	T-42	Llano	6/6	1,1	273.889,00		Santo Domingo de la Calzada	
LR-419	Alesanco a Torrecilla A	> 250	T-41	Llano	6/7	1	318.510,00	326.051,72	Nájera	Actuaciones realizadas entre 2018 y 2019
LR-421	LR-206 a Susón	< 250	T-42	Accidentado	6/6	1,4	404.978,00		Nájera	
LR-422	LR-206 a Lugar del Río	> 500	T-32	Accidentado	6/6	1,9	1.378.450,00		Nájera	
LR-423	N-120A a Hormilla	> 250	T-41	Llano	6/7	1,1	350.361,00	597.091,45	Nájera	Actuaciones realizadas en 2009 y 2010
LR-424	N-232A a Peciña	< 250	T-42	Ondulado	6/6	3,2	1.014.208,00		Haro	
LR-429	Bezares a Santa Coloma	< 250	T-42	Ondulado	6/6	1,1	348.634,00		Nájera	
LR-448	LR-333 a Lomos de Orio	> 250	T-41	Ondulado	6/6	8,5	2.393.806,53		Torrecilla de Cameros	
LR-449	LR-250 Treguajantes	< 250	T-42	Accidentado	6/6	2,6	752.102,00		Torrecilla de Cameros	

Carretera	Tramo	I.M.D.	Categoría Pesados	Tipo de Terreno	Sección	Longitud (km)	Coste previsto (€)	Invertido 2001 - 2019 (€)	Comarca	Observaciones
LR-452	LR-232 a Peñaloscintos	< 250	T-42	Accidentado	6/6	1,6	462.832,00		Torrecilla de Cameros	
LR-454	N-111 a Gallinero de Cameros	< 250	T-42	Accidentado	6/6	3	867.810,00		Torrecilla de Cameros	
LR-455	N-111 a Aldeanueva	< 250	T-42	Accidentado	6/6	3,6	1.041.372,00		Torrecilla de Cameros	
LR-456	Lumbreras a El Horcajo	< 250	T-42	Accidentado	6/6	3,1	896.737,00		Torrecilla de Cameros	
LR-462	Lr-250 a Trevijano	< 250	T-42	Muy accidentado	6/6	3	1.427.244,43		Torrecilla de Cameros	
LR-463	LR-245 a Torre Cameros	< 250	T-42	Accidentado	6/6	6,5	1.880.255,00		Torrecilla de Cameros	
LR-464	LR-466 a Vadillos	< 250	T-42	Accidentado	6/6	4,4	1.272.788,00		Torrecilla de Cameros	
LR-465	LR-464 a Hornillos Cameros	< 250	T-42	Accidentado	6/6	5,8	1.677.766,00		Torrecilla de Cameros	
LR-467	LR-261 a San Bartolomé	< 250	T-42	Ondulado	6/6	1,1	348.634,00		Logroño	
LR-469	LR-261 a Santa Engracia	< 250	T-42	Accidentado	6/6	0,9	260.343,00		Logroño	
LR-471	LR-259 a Santa Lucía	< 250	T-42	Ondulado	6/6	4,3	821.135,44	1.059.506,60	Logroño	Actuaciones realizadas entre 2017 y 2020
LR-473	LR-472 a Aldealobos	< 250	T-42	Llano	6/6	0,8	199.192,00		Logroño	
LR-474	LR-472 a LR-472	< 250	T-42	Llano	6/6	1	248.990,00		Logroño	
LR-482	LR-134 a Murillo	> 500	T-32	Llano	6/7	3,1	987.381,00		Calahorra	
LR-493	LR-284 a LR-496	< 250	T-42	Ondulado	6/6	1,2	380.328,00		Cervera	
LR-493	Gutur a L.P. Soria (Débanos)	< 250	T-42	Accidentado	5/5	2,2	543.730,00		Cervera	
LR-494	LR-471 a LR-472	< 250	T-42	Ondulado	6/6	2,4	760.656,00		Logroño	
LR-497	LR-477 a El Collado	< 250	T-42	Accidentado	5/5	3	741.450,00		Logroño	

REMODELACIONES INTEGRALES (2010-2021)

Carretera	Tramo	I.M.D.	Categoría Pesados	Tipo de Terreno	Sección	Longitud (km)	Coste previsto (€)	Invertido 2001 - 2019 (€)	Comarca	Observaciones
LR-111	Oja	-	-	-	-	-	-		-	
LR-113	Carretera de Najerilla	-	-	-	-	-	-		-	
LR-123	Conexión Arnedo-Cervera-Valverde	-	-	-	-	-	-		-	
LR-250	Leza	-	-	-	-	-	-		-	
LR-115	Cidacos	-	-	-	-	-	-		-	

ACTUACIONES NO CONTEMPLADAS POR EL PLAN DE CARRETERAS VIGENTE

Carretera	Tramo	I.M.D.	Categoría Pesados	Tipo de Terreno	Sección	Longitud (km)	Coste previsto (€)	Invertido 2001 - 2019 (€)	Comarca	Observaciones
LR-115	Ensanche y Mejora entre Arnedillo y Munilla	-	-	-	-	-	-	3.825.923,37	-	Actuaciones ejecutadas entre 2005 y 2008
LR-123	Ensanche y mejora entre Grávalos y Rincón de Olivedo	-	-	-	-	-	-	6.090.265,10	-	Actuaciones ejecutadas entre 2002 y 2007
LR-123	Ensanche y mejora entre Villaroya y Grávalos	-	-	-	-	-	-	6.090.265,10	-	Actuaciones ejecutadas entre 2002 y 2007
LR-124	Mejora del acceso desde el camino de la Vizcarra a la carretera LR-124	-	-	-	-	-	-		-	
LR-202	Ensanche entre LR-310 - N-232	-	-	-	-	-	-	1.033.572,97	-	Actuaciones ejecutadas entre 2001 y 2002

Carretera	Tramo	I.M.D.	Categoría Pesados	Tipo de Terreno	Sección	Longitud (km)	Coste previsto (€)	Invertido 2001 - 2019 (€)	Comarca	Observaciones
LR-203	Ensanche entre N-232 - ZARRATÓN	-	-	-	-	-	-		-	
LR-203	Ensanche entre CIDAMÓN - BAÑARES	-	-	-	-	-	-		-	
LR-206	Ensanche entre LR-204 - LR-205	-	-	-	-	-	-		-	
LR-208	Ensanche entre A-68 - N-232	-	-	-	-	-	-		-	
LR-245	Ensanche entre MURO - ALMARZA	-	-	-	-	-	-		-	
LR-250	Ensanche y mejora entre Trevijano y Soto de Cameros	-	-	-	-	-	-	6.093.538,26	-	Actuaciones realizadas entre 2004 y 2007
LR-259	Ensanche entre N-232 - LR-260	-	-	-	-	-	-		-	
LR-283	Ensanche entre CORNAGO - LR-123	-	-	-	-	-	-		-	
LR-283	Ensanche LR-283 Igea-Cornago	-	-	-	-	-	-	1.691.503,85	-	Actuaciones realizadas entre 2002 y 2003
LR-284	Ensanche y mejora entre Cervera y Aguilar del Río Alhama	-	-	-	-	-	-	3.176.427,19	-	Actuaciones realizadas entre 2005 y 2007
LR-286	Ensanche entre ENCISO - LR-283	-	-	-	-	-	-		-	
LR-326	Ensanche LR-326 y LR-204 Hervías-Cirueña	-	-	-	-	-	-	1.017.499,17	-	Actuaciones realizadas en 2009
LR-342	Ensanche entre N-120 - LR-341	-	-	-	-	-	-		-	
LR-348	Ensanche entre N-232 - LR-260	-	-	-	-	-	-		-	
LR-381	Ensanche LR-381 a Tudelilla	-	-	-	-	-	-	1.309.608,53	-	Estas actuaciones se ejecutaron entre 2009 y 2010
LR-390	Ensanche LR-390 (Aguilar del Río Alhama)	-	-	-	-	-	-	311.821,55	-	Actuaciones realizadas entre 2010 y 2011
LR-402	Ensanche LR-402 acceso a Galbarruli	-	-	-	-	-	-	441.913,46	-	Actuaciones realizadas en 2007
LR-403	Ensanche LR-403 acceso a Castilseco	-	-	-	-	-	-	302.368,31	-	Actuaciones ejecutadas entre 2007 y 2008
LR-413	Ensanche LR-413 a Santurdejo	-	-	-	-	-	-	862.576,63	-	Actuaciones ejecutadas entre 2010 y 2011
LR-418	Ensanche LR-204 A VILLAREJO	-	-	-	-	-	-		-	
LR-420	Ensanche LR-415 AZARRULLA - SAN ANTÓN	-	-	-	-	-	-		-	
LR-425	Ensanche SAN ASENSIO DE LOS CANTOS	-	-	-	-	-	-		-	
LR-426	Ensanche LR-426 acceso a Bezares	-	-	-	-	-	-	1.209.810,00	-	Actuaciones ejecutadas entre 2005 y 2006
LR-427	Ensanche LR-427 a Huércanos	-	-	-	-	-	-	561.984,49	-	Actuaciones ejecutadas entre 2009 y 2010
LR-429	Ensanche LR-429 acceso a Tricio	-	-	-	-	-	-		-	Se construyó antes de 2010
LR-437	Ensanche LR-113 A L.P. DE BURGOS (HACIA HUERTA DE ARRIBA)	-	-	-	-	-	-		-	
LR-451	Ensanche LR-451 acceso a Montemediano	-	-	-	-	-	-	248.381,84	-	Actuaciones ejecutadas en 2007
LR-460	Ensanche LR-460 acceso a Clavijo	-	-	-	-	-	-		-	Se construyó antes de 2010
LR-461	Ensanche LR-461 acceso a Leza	-	-	-	-	-	-	2.285.833,65	-	Actuaciones ejecutadas entre 2007 y 2008
LR-466	Ensanche LR-466 Rabanera-Ajamil	-	-	-	-	-	-	1.817.774,17	-	Actuaciones ejecutadas entre 2004 y 2008
LR-481	Ensanche LR-123 A TUDELILLA	-	-	-	-	-	-		-	
LR-484	Ampliación y mejora LR-484 (LR-115- Munilla)	< 250	T-25	Accidentado	44383	2,4	1.092.473,62	1.092.473,62	Arnedo	Actuaciones ejecutadas entre 2019 y 2020
LR-541	Acondicionamiento travesía Entrena (entre LR-254 y LR-455)	-	-	-	-	-	-	-	-	Actuaciones previstas 2021-2022
LR-585	Acondicionamiento ctra. LR-585 (Travesía Arnedo)	-	-	-	-	-	-	-	-	Actuaciones previstas 2021-2022
LR-509	De Uruñuela a Somalo	-	-	-	-	-	-	122.717,04	-	En ejecución desde 2020

VALORACIÓN NUEVAS CARRETERAS (PLAN VIGENTE)

Carretera	Tramo	I.M.D.	Categoría Pesados	Tipo de Terreno	Sección	Longitud (km)	Coste (€)	Comarca
LR-261	Carretera de Unión de Valles	< 250	T-41	Muy accidentado	6/6	30	4.330.512,00	Logroño / Arnedo
LR-340	Castroviejo a Torrecilla	> 250	T-41	Accidentado	6/6	11	3.181.970,00	Nájera/Torrecilla de Cameros
LR-438	LR-232 (Brieva) a Ventrosa	< 250	T-41	Muy accidentado	6/6	5	1.870.600,00	Nájera

ACTUACIONES NO CONTEMPLADAS POR EL PLAN DE CARRETERAS VIGENTE

Carretera	Tramo	I.M.D.	Categoría Pesados	Tipo de Terreno	Sección	Longitud (km)	Coste (€)	Comarca
LR-259	CONEXIÓN LR-123	-	-	-	-	-	-	-

VALORACIÓN VARIANTES (PLAN VIGENTE)

Carretera	Tramo	I.M.D.	Categoría Pesados	Tipo de Terreno	Sección	Longitud (km)	Coste previsto (€)	Invertido 2001 - 2019 (€)	Comarca	Observaciones
LR-111	Variante Castañares de Rioja	> 2000	T-2	Llano	7/10	6,5	8.723.899,67	10.704.089,36	Haro	Actuaciones realizadas entre 2010 y 2012
LR-115	Variante Oeste de Arnedo	> 1000	T-31	Ondulado	7/9	4,5	13.000.000,00		Arnedo	Prevista para su ejecución en 2023
LR-115	Variante de Quel y Autol	> 2000	T-2	Ondulado	7/10	8,5	22.547.610,00		Arnedo / Calahorra	Se encuentra en fase de Estudio Informativo
LR-133	Variante Este de Calahorra	> 2000	T-2	Llano	7/10	4,8	7.147.973,38		Calahorra	
LR-137	Variante de Entrena	> 2000	T-2	Ondulado	7/10	3,5	5.979.066,22	7.814.952,90	Logroño	Actuaciones realizadas entre 2009 y 2012
LR-137	Variante de Navarrete	> 2000	T-2	Ondulado	7/10	2	5.305.320,00		Logroño	Se encuentra en fase de Estudio Informativo
LR-203	Variante de Zarratón	> 500	T-32	Llano	7/8	2	3.531.220,00		Haro	
LR-210	Variante de San Vicente de la Sonsierra	> 1000	T-31	Accidentado	7/8	1,5	3.736.695,00		Haro	Todavía no se ha redactado el proyecto
LR-251	Variante de Fuenmayor	> 2000	T-31	Ondulado	7/9	2,2	5.259.628,00		Logroño	Prevista para su ejecución en los próximos años
LR-254	Variante de Lardero	> 2000	T-31	Llano	7/9	2,2	4.387.086,00		Logroño	Se encuentra en fase de Estudio Informativo
LR-255	Variante de Alberite	> 2000	T-31	Llano	7/9	2,5	4.985.325,00		Logroño	
LR-255	Variante de Albelda de Iregua	> 2000	T-31	Ondulado	7/9	2,5	5.976.850,00		Logroño	
LR-259	Variante de Murillo de Río Leza (1ªfase)	> 2000	T-31	Ondulado	7/10	6,8	17.619.706,74	3.062.928,71	Logroño	Actuaciones de la 1ª fase ejecutadas entre 2017 y 2018
LR-259	Variante de Murillo de Río Leza (2ªfase)	> 2000	T-31	Ondulado	7/10	6,8	17.619.706,74		Logroño	Previstas para 2021
LR-280	Variante de Pradejón	> 2000	T-31	Accidentado	7/8	3,8	9.741.036,26		Calahorra	
LR-289	Variante de Ventas del Baño	> 1000	T-31	Accidentado	7/8	1	2.491.130,00	1.273.963,87	Cervera	Actuaciones ejecutadas entre 2017 y 2018

ACTUACIONES NO CONTEMPLADAS POR EL PLAN DE CARRETERAS VIGENTE

Carretera	Tramo	I.M.D.	Categoría Pesados	Tipo de Terreno	Sección	Longitud (km)	Coste previsto (€)	Invertido 2001 - 2019 (€)	Comarca	Observaciones
LR-115	Rincón de Soto	-	-	-	-	-	-	8.144.870,72	-	Actuaciones ejecutadas entre 2002 y 2005
LR-115	Variante Este Arnedo	-	-	-	-	-	-	8.950.973,03	-	Actuaciones más significativas entre 2006 y 2008
LR-123	Arnedo (LR-123 y LR-115) (1ª fase)	-	-	-	-	-	-	3.699.362,48	-	Actuaciones ejecutadas entre 2002 y 2005
LR-250	La Estrella	-	-	-	-	-	-	8.397.181,29	-	Actuaciones ejecutadas entre 2007 y 2009

VALORACIÓN AUTOVÍAS (PLAN VIGENTE)

Carretera	Tramo	I.M.D.	Categoría Pesados	Tipo de Terreno	Sección	Longitud (km)	Coste (€)	Comarca
LR-111	Variante de Santo Domingo	> 5000	T-1	Llano	2x7/10,5	8,5	26.405.845,00	Santo Domingo de la Calzada
LR-111	Santo Domingo-Haro	> 5000	T-1	Llano	2x7/10,5	15,9	49.394.463,00	Sto Domingo Calzada / Haro
LR-111	Variante de Haro	> 5000	T-1	Llano	2x7/10,5	7,5	23.299.275,00	Haro
LR-134	LR-123 a N-232	> 2000	T-2	Ondulado	2x7/10,5	13	47.071.440,00	Calahorra
LR-250	La Portalada a LR-345	> 2000	T-31	Llano	2x7/10,5	4,5	13.979.565,00	Logroño

VALORACIÓN REFUERZOS DE FIRME (PLAN VIGENTE)

Carretera	Tramo	I.M.D.	Categoría Pesados	Tipo de Terreno	Sección	Longitud (km)	Coste previsto (€)	Invertido 2001 - 2019 (€)	Comarca	Observaciones
LR-111	L.P. Burgos-Valgañón	> 250	T-32	Ondulado	6/7	5	316.250,00		Santo Domingo de la Calzada	
LR-111	Valgañón-Ezcaray	> 250	T-32	Llano	6/8	4,6	332.488,00	1.050.377,98	Santo Domingo de la Calzada	Actuaciones ejecutadas en el año 2012
LR-111	Travesía de Ezcaray	> 500	T-32	Llano	6/7	1,7	129.013,00		Santo Domingo de la Calzada	Ejecutada
LR-111	Ezcaray-Santo Domingo	> 2000	T-2	Llano	7/10	12,2	2.506.124,00	372.526,14	Santo Domingo de la Calzada	Actuaciones realizadas entre 2014 y 2015
LR-111	N-120 a Casalarreina	> 2000	T-2	Llano	7/10	10,9	1.916.378,86	647.746,39	Sto Domingo Calzada / Haro	Actuaciones realizadas en 2013
LR-113	LR-136 a Najera	> 2000	T-2	Llano	7/9	2,5	462.200,00	437.701,85	Nájera	Actuaciones realizadas en 2016
LR-115	Arnedillo a Herce	> 2000	T-2	Ondulado	7/8	6	972.891,23	1.394.349,20	Arnedo	Actuaciones ejecutadas entre 2009 y 2010
LR-115	Herce a LR-584	> 1000	T-31	Ondulado	7/8	6,6	968.537,08	696.509,84	Arnedo	Actuaciones ejecutadas entre 2004 y 2005
LR-123	N-113 a LR-284	>250	T-32	Ondulado	6/8	9,8	1.852.454,25	1.642.909,68	Cervera	Actuaciones ejecutadas entre 2009 y 2010
LR-123	Cervera a LR-283 (Rincón)	> 500	T-32	Ondulado	6/8	6,9	598.437,00	1.006.571,82	Cervera	Actuaciones realizadas en 2019
LR-123	LR-280 a L.P. Navarra	> 2000	T-2	Ondulado	7/10	2,1	431.382,00		Cervera	Actuaciones ejecutadas antes de 2010
LR-137	Entrena a Navarrete	> 2000	T-2	Ondulado	7/10	5,2	869.826,56		Logroño	Ejecutadas como parte de la variante de Entrena en 2011

Carretera	Tramo	I.M.D.	Categoría Pesados	Tipo de Terreno	Sección	Longitud (km)	Coste previsto (€)	Invertido 2001 - 2019 (€)	Comarca	Observaciones
LR-204	N-120A a Villar de Torre	> 500	T-32	Llano	6/8	12	1.040.760,00	1.641.611,71	Nájera	Actuaciones ejecutadas, en dos fases, entre los años 2016 y 2019
LR-205	Cárdenas a Badarán	> 1000	T-31	Ondulado	6/8	2,9	357.425,00		Nájera	
LR-212	LR-111 a L.P. Álava	> 2000	T-31	Ondulado	7/8	1,3	160.225,00	272.075,73	Haro	Actuaciones ejecutadas en el año 2013
LR-232	N-111 a Ortigosa	< 250	T-41	Muy accidentado	6/7	5,2	328.900,00	512.229,64	Torrecilla de Cameros	Actuaciones realizadas entre 2013 y 2014
LR-232	Brieva a LR-113	< 250	T-41	Muy accidentado	5/5	7,3	347.115,00		Nájera	
LR-245	Almarza a Muro en Cameros (Puerto de La Rasa)	> 250	T-41	Muy accidentado	6/6	10	542.100,00	466.154,98	Torrecilla de Cameros / Muro de Cameros	Actuaciones realizadas en 2010
LR-245	Muro en Cameros a N-111	> 250	T-41	Muy accidentado	6/6	5	271.050,00		Muro de Cameros/Almarza de Cameros	
LR-251	Fuenmayor a L.P. Álava	> 1000	T-31	Ondulado	7/8	2,5	308.125,00	249.075,04	Logroño	Actuaciones realizadas en 2012
LR-253	N-111 a N-232	> 2000	T-31	Ondulado	6/7	10,2	1.099.968,00	899.689,50	Logroño	Actuaciones realizadas en 2001 y en 2010
LR-254	Travesía de Entrena (N-111 a Entrena)	> 1000	T-31	Llano	6/7	0,6	64.704,00		Logroño	En obras
LR-259	El Redal a N-232	> 2000	T-31	Llano	6/8	2	246.500,00		Logroño	
LR-260	Corera a N-232	> 2000	T-31	Ondulado	6/7	3,8	409.792,00		Logroño	
LR-261	Murillo a Ventas Blancas	> 1000	T-31	Ondulado	6/8	5,8	560.261,73	655.904,06	Logroño	Actuaciones ejecutadas en 2016
LR-280	N-232 a LR-123	> 2000	T-31	Muy accidentado	7/9	4,7	651.655,00	854.186,50	Calahorra	Actuaciones realizadas en 2010
LR-282	Autol a LR-134	> 1000	T-31	Ondulado	6/8	8,2	756.298,91	812.123,13	Calahorra	Actuaciones ejecutadas entre 2009 y 2010
LR-283	Cornago a Igea	> 250	T-41	Muy accidentado	6/7	8,5	537.625,00		Cervera	Actuaciones previstas 2021-2022
LR-286	Enciso a Navalsaz	< 250	T-41	Muy accidentado	6/6	-	520.416,00		Arnedo	
LR-286	Navalsaz a LR-283	< 250	T-41	Muy accidentado	6/6	-	520.416,00	502.170,24	Arnedo	Actuaciones ejecutadas en 2010
LR-289	LR-385 a LR-287	> 500	T-32	Ondulado	6/7	15,8	1.199.062,00	499.521,01	Cervera	Actuaciones realizadas en 2013
LR-302	N-232 a Forzaleche	> 2000	T-31	Ondulado	6/7	1,1	118.624,00		Haro	
LR-303	LR-202 a N-232	> 500	T-32	Ondulado	6/7	0,5	37.945,00		Haro	
LR-304	Foncea a L.P. Burgos	< 250	T-41	Llano	6/6	3	162.630,00		Haro	
LR-308	Quintana a Grañón	< 250	T-41	Llano	6/7	3,1	196.075,00		Santo Domingo de la Calzada	
LR-309	Travesía de Bañares	> 2000	T-31	Llano	6/7	0,9	97.056,00		Santo Domingo de la Calzada	
LR-310	Casalarreina a Cihuri	> 500	T-32	Llano	6/8	3,1	268.863,00		Haro	
LR-313	N-120 a Hormilla	> 500	T-32	Llano	7/8	1,4	121.422,00		Nájera	
LR-313	Hormilla a LR-314	> 500	T-32	Llano	7/8	8,3	712.920,60		Nájera	
LR-313	LR-314 a Ollauri	> 500	T-32	Llano	7/8	5,4	475.280,40	359.965,01	Nájera	Actuaciones realizadas entre 2017 y 2018
LR-322	N-120A a Huércanos	> 500	T-32	Ondulado	6/8	4,1	355.593,00		Nájera	
LR-322	Huércanos a Uruñuela	> 500	T-32	Ondulado	6/8	1,2	104.076,00		Nájera	
LR-333	Villoslada a L.P. Soria	> 250	T-41	Muy accidentado	6/6	3,1	168.051,00	115.452,48	Torrecilla de Cameros	Actuaciones realizadas en 2008
LR-333	Viniegra de Arriba a Viniegra de Abajo	< 250	T-42	Muy accidentado	5/5	9,2	437.460,00	911.176,21	Nájera	Actuaciones realizadas entre 2015 y 2016
LR-333	Viniegra de Abajo a LR-113	< 250	T-42	Muy accidentado	5/5	2,8	133.140,00		Nájera	
LR-340	Alesón a Manjarrés	> 250	T-41	Llano	6/7	1,6	101.200,00		Nájera	
LR-341	Sojuela a N-111	> 250	T-41	Ondulado	6/7	6	319.500,00		Logroño	Ejecutada
LR-344	Travesía de Alberite	> 250	T-41	Llano	6/6	1,2	65.052,00		Logroño	
LR-382	LR-380 a Préjano	> 250	T-41	Ondulado	6/7	0,5	31.625,00		Arnedo	Actuaciones previstas 2021-2022
LR-384	N-232 a Aldeanueva	> 500	T-32	Ondulado	6/8	1,2	104.076,00	204.169,00	Alfaro	Actuaciones realizadas en 2017
LR-385	Travesía de Grávalos	> 500	T-32	Ondulado	6/8	0,5	43.365,00	456.738,87	Cervera	Actuaciones ejecutadas en 2002

Carretera	Tramo	I.M.D.	Categoría Pesados	Tipo de Terreno	Sección	Longitud (km)	Coste previsto (€)	Invertido 2001 - 2019 (€)	Comarca	Observaciones
LR-413	LR-111 a Santurdejo	< 250	T-42	Ondulado	05-may	1,6	76.080,00		Santo Domingo de la Calzada	
LR-413	Santurdejo a Pazuengos	< 250	T-42	Ondulado	05-may	6,8	323.340,00		Santo Domingo de la Calzada	
LR-416	LR-415 a Valdezcaray	> 250	T-41	Ondulado	6/6	13	704.730,00	1.567.752,34	Santo Domingo de la Calzada	Las actuaciones más significativas se realizaron entre 2012 y 2014, pero se realizaron otras actuaciones de conservación del firme en diferentes años
LR-417	LR-415 a Urdanta	> 250	T-41	Ondulado	6/6	3,7	200.577,00		Santo Domingo de la Calzada	
LR-425	LR-111 a Uyarra	< 250	T-42	Accidentado	5/5	3	142.650,00		Santo Domingo de la Calzada	
LR-426	LR-111 a Tondeluna	< 250	T-42	Accidentado	5/5	6	285.300,00		Santo Domingo de la Calzada	
LR-431	LR-113 a Camproví	> 250	T-41	Llano	6/7	4,8	303.600,00	422.438,50	Nájera	Actuaciones realizadas en 2014
LR-434	LR-113 a Pedroso	< 250	T-42	Ondulado	6/6	3,8	216.828,00		Nájera	
LR-436	LR-333 a Ventrosa	< 250	T-42	Muy accidentado	5/5	3,1	147.405,00		Nájera	
LR-437	LR-113 a L.P. Burgos (Huerta)	< 250	T-42	Muy accidentado	5/5	1,5	71.325,00		Nájera	
LR-447	N-111 a Nestares	< 250	T-42	Accidentado	5/5	2,1	99.855,00		Torrecilla de Cameros	
LR-457	LR-250 a San Andrés	< 250	T-42	Muy accidentado	5/5	0,9	42.795,00	47.246,29	Torrecilla de Cameros	Actuaciones realizadas en 2019
LR-472	Los Molinos a Ocón	< 250	T-42	Ondulado	6/7	3,4	226.338,00	608.964,59	Logroño	Actuaciones realizadas entre 2007 y 2008
LR-475	LR-472 a LR-472	< 250	T-42	Llano	6/6	2,5	142.650,00		Logroño	
LR-477	LR-261 a Santa Marina	< 250	T-42	Accidentado	5/5	10,9	518.295,00		Logroño	
LR-478	LR-250 a San Román	< 250	T-42	Accidentado	5/5	0,7	33.285,00		Torrecilla de Cameros	
LR-480	Tudelilla a Carbonera	< 250	T-42	Ondulado	5/5	5,4	256.770,00		Calahorra	
LR-483	Bergasa - Bergasilla - Sonera	< 250	T-42	Ondulado	5/5	4	190.200,00	306.332,69	Arnedo	Actuaciones realizadas en uno de los tramos entre los años 2002 y 2003
LR-484	Munilla a Zarzosa	< 250	T-42	Accidentado	5/5	4,3	204.465,00	304.173,72	Arnedo	Actuaciones realizadas el año 2014
LR-486	N-111 a Ribabellosa	< 250	T-42	Ondulado	5/5	4,8	228.240,00		Torrecilla de Cameros	
LR-489	LR-123 a Valdeperillo	< 250	T-42	Ondulado	5/5	1,7	80.835,00		Cervera	
LR-492	LR-123 a Valdegutur	< 250	T-42	Ondulado	6/6	2,5	118.875,00		Cervera	
LR-493	LR-496 a Gutur	< 250	T-42	Ondulado	6/6	5,6	319.536,00		Cervera	

ACTUACIONES NO CONTEMPLADAS POR EL PLAN DE CARRETERAS VIGENTE

Carretera	Tramo	I.M.D.	Categoría Pesados	Tipo de Terreno	Sección	Longitud (km)	Coste previsto (€)	Invertido 2001 - 2019 (€)	Comarca	Observaciones
LR-111	Santo Domingo de la Calzada-Castañares	-	-	-	-	-	-	647.746,39	-	Actuaciones ejecutadas en 2013
LR-111	AP-68 - Haro	-	-	-	-	-	-	378.660,73	-	Actuaciones ejecutadas entre 2016 y 2017
LR-113	Mahave - LR-136	-	-	-	-	-	-	280.301,08	-	Actuaciones realizadas entre los años 2002 y 2003
LR-113	Baños de Río Tobía - Nájera	-	-	-	-	-	-	247.319,66	-	Actuaciones realizadas en 2004
LR-113	Travesía de Baños de Río Tobía	-	-	-	-	-	-	188.414,43	-	Actuaciones realizadas entre los años 2017 y 2018
LR-115	Arnedillo - Arnedo	-	-	-	-	-	-	1.394.349,20	-	Actuaciones ejecutadas entre 2009 y 2010
LR-115	Arnedo-Quel	-	-	-	-	-	-	131.811,25	-	En ejecución desde el 2020
LR-115	LR-584 - Autol	-	-	-	-	-	-	696.509,84	-	Actuaciones ejecutadas entre 2004 y 2005

Carretera	Tramo	I.M.D.	Categoría Pesados	Tipo de Terreno	Sección	Longitud (km)	Coste previsto (€)	Invertido 2001 - 2019 (€)	Comarca	Observaciones
LR-115	Autol -Aldeanueva	-	-	-	-	-	-	1.579.235,64	-	Actuaciones ejecutadas entre 2015 y 2016
LR-115	Variante de Rincón de Soto	-	-	-	-	-	-	714.568,77	-	Actuaciones ejecutadas en 2016
LR-115	Arnedo a Quel	-	-	-	-	-	-		-	En ejecución desde el 2020
LR-123	Arnedo - N-232	-	-	-	-	-	-	1.155.366,18	-	Ejecutadas entre 2004 y 2005
LR-124	Travesía de Briñas	-	-	-	-	-	-		-	En ejecución desde el 2020
LR-124	Logroño a L.P. Álava	-	-	-	-	-	-	314.632,33	-	En ejecución desde el 2020
LR-124	L. ALAVA - BRIÑAS	-	-	-	-	-	-		-	Actuaciones previstas 2021-2022
LR-134	LR-134 a Poligono de La Maja	-	-	-	-	-	-	108.813,74	-	Actuaciones ejecutadas en 2019
LR-136	Variante Tricio	-	-	-	-	-	-		-	Ejecutada
LR-137	N-111 a Entrena	-	-	-	-	-	-		-	Se empieza a ejecutar en 2021
LR-137	NAVARRETE - FUENMAYOR	-	-	-	-	-	-	811.334,32	-	Actuaciones ejecutadas en 2001 y algunas actuaciones puntuales en 2020
LR-200	LR-201 - L.P. Burgos	-	-	-	-	-	-	1.889.090,81	-	Actuaciones ejecutadas en 2008 y entre 2014 y 2015
LR-201	Santo Domingo de la Calzada-Herramélluri	-	-	-	-	-	-	762.223,47	-	Actuaciones realizadas en 2001
LR-201	Herramélluri-Tirgo	-	-	-	-	-	-	842.322,68	-	Actuaciones realizadas en 2006
LR-202	LR-111 a LR-310 (Haro y Anguciana hasta Cihuri	-	-	-	-	-	-	839.227,84	-	Actuaciones ejecutadas en el año 2019
LR-203	Haro a Zarratón	-	-	-	-	-	-	624.546,83	-	Actuaciones realizadas en 2008 y de conservación en 2016
LR-206	Alesanco a Cañas	-	-	-	-	-	-	329.979,90	-	Actuaciones ejecutadas entre 2014 y 2015
LR-206	Cañas a LR-204	-	-	-	-	-	-	266.006,63	-	Actuaciones ejecutadas en 2003
LR-207	N-120 a Alesanco	-	-	-	-	-	-	262.031,85	-	Actuaciones ejecutadas entre 2005 y 2006
LR-207	Alesanco a Badaran	-	-	-	-	-	-	591.238,54	-	Actuaciones ejecutadas en 2008
LR-207	Ollauri a Rodezno	-	-	-	-	-	-	627.467,06	-	Actuaciones ejecutadas en 2001
LR-209	Tirgo - L.P. Burgos	-	-	-	-	-	-		-	Ejecutada
LR-210	Briones a Vicente de Sonsierra	-	-	-	-	-	-	224.395,10	-	En ejecución desde el 2020
LR-250	Ribafrecha a LR-461	-	-	-	-	-	-	513.713,93	-	Actuaciones realizadas entre 2002 y 2003
LR-250	Villamediana de Iregua a Puente Madre	-	-	-	-	-	-	310.056,04	-	Actuaciones realizadas entre 2004 y 2005
LR-250	Jalón de Cameros a San Román de Cros.	-	-	-	-	-	-	59.000,00	-	Actuaciones realizadas en 2005
LR-253	N-111 a El Rasillo	-	-	-	-	-	-	899.689,50	-	Actuaciones realizadas en 2010
LR-255	Villamediana - Alberite	-	-	-	-	-	-	270.660,50	-	Actuaciones ejecutadas en 2004
LR-259	Murillo de Río Leza - Galilea	-	-	-	-	-	-	493.535,84	-	Actuaciones ejecutadas en 2005
LR-259	Villamediana - Murillo	-	-	-	-	-	-	466.017,39	-	Actuaciones ejecutadas en 2008
LR-260	Alcanadre	-	-	-	-	-	-	762.697,44	-	Actuaciones ejecutadas entre 2002 y 2003
LR-261	N-232 a Murillo de Río Leza	-	-	-	-	-	-	888.933,59	-	Se ejecutaron actuaciones en 2003 y entre 2019 y 2020
LR-281	Refuerzo de firme en Quel	-	-	-	-	-	-	546.841,94	-	Actuaciones ejecutadas entre 2017 y 2018
LR-282	Autol	-	-	-	-	-	-	812.123,13	-	Actuaciones sustanciales ejecutadas en 2009
LR-284	LR-284 (PK 5+200) a LR-493	-	-	-	-	-	-	248.109,03	-	Actuaciones ejecutadas entre 2017 y 2018
LR-283	IGEA - LR-123	-	-	-	-	-	-	196.219,86	-	En ejecución desde el 2020
LR-285	N-232 - L.P. NAVARRA	-	-	-	-	-	-	1.607.111,19	-	Actuaciones ejecutas entre 2005 y 2006

Carretera	Tramo	I.M.D.	Categoría Pesados	Tipo de Terreno	Sección	Longitud (km)	Coste previsto (€)	Invertido 2001 - 2019 (€)	Comarca	Observaciones
LR-287	Alfaro-Corella	-	-	-	-	-	-	-	-	Ejecutada
LR-301	Tirgo - Sajazarra	-	-	-	-	-	-	421.435,96	-	Actuaciones realizadas en 2003
LR-303	N-232 a Treviana	-	-	-	-	-	-	-	-	Actuaciones previstas 2021-2022
LR-304	N-232 a Foncea	-	-	-	-	-	-	323.550,50	-	Actuaciones ejecutadas en 2016
LR-305	LR-200 a LR-304	-	-	-	-	-	-	59.273,54	-	Actuaciones realizadas en 2007
LR-307	Cuzcurrita	-	-	-	-	-	-	249.681,95	-	Actuaciones realizadas en 2001 y en 2008
LR-312	ACTUACIÓN DE REFUERZO EN LR -312	-	-	-	-	-	-	-	-	Actuaciones previstas 2021-2022
LR-314	LR-313 a Briones	-	-	-	-	-	-	263.011,62	-	Actuaciones ejecutadas en 2016
LR-316	LR-316 a LR-137 (Puerto de Rivas)	-	-	-	-	-	-	511.279,04	-	Actuaciones realizadas en 2012
LR-323	Grañon	-	-	-	-	-	-	188.148,14	-	Actuaciones ejecutadas entre 2002 y 2003
LR-342	A-12 A LR-341 (SOTES)	-	-	-	-	-	-	244.267,12	-	Actuaciones ejecutadas en 2019
LR-345	LR-250 a Alberite	-	-	-	-	-	-	223.943,71	-	Actuaciones realizadas entre 2017 y 2018
LR-380	REFUERZO DE FIRME LR-380 DE PRÉJANO A SANTA EULALIA BAJERA	-	-	-	-	-	-	-	-	Actuaciones previstas 2021-2022
LR-435	LR-113 - VALVANERA	-	-	-	-	-	-	235.108,90	-	Actuaciones ejecutadas en 2005
LR-441	Logroño - El Cortijo	-	-	-	-	-	-	781.492,73	-	Actuaciones realizadas en 2006 y en 2013 y 2014 de menor calado
LR-443	LO-20 a La Portalada	-	-	-	-	-	-	509.688,15	-	Actuaciones ejecutadas en 2019
LR-472	El Redal a Los Molinos	-	-	-	-	-	-	-	-	Se hizo antes del año 2010
LR-485	Acceso a PedroBlasco	-	-	-	-	-	-	46.590,00	-	Actuaciones ejecutadas en 2019
LR-490	Navajún	-	-	-	-	-	-	64.360,15	-	Actuaciones ejecutadas en 2001
LR-540	Logroño	-	-	-	-	-	-	-	-	Ejecutada

VALORACIÓN CONSERVACIÓN DE FIRME (PLAN VIGENTE)

Carretera	Tramo	I.M.D.	Categoría Pesados	Tipo de Terreno	Sección	Longitud (km)	Coste previsto (€)	Invertido 2001 - 2019 (€)	Comarca	Observaciones
LR-113	LR-331 a LR-136	> 2000	T-2	Llano	7/9	1	97.580,00	233.802,79	Nájera	Se ejecutaron parcialmente como refuerzo de firme entre los años 2002 y 2003
LR-113	N-120 a N-232	> 2000	T-2	Llano	7/9	10,5	1.024.590,00	744.334,06	Nájera	Se ejecuto entre los años 2002 y 2003
LR-115	Travesía de Autol	> 2000	T-2	Ondulado	7/8	1,6	138.784,00	184.102,76	Calahorra	Se han ejecutado ciertas labores de refuerzo de firme en la travesía entre los años 2016 y 2017
LR-115	Autol a N-232	> 2000	T-2	Ondulado	8/9	11,9	1.161.202,00	1.579.235,64	Calahorra	Actuaciones ejecutadas como refuerzo de firme hasta Aldeanueva, entre 2016 y 2017
LR-123	N-232 a LR-280	> 2000	T-2	Ondulado	7/9	3,1	302.498,00	-	Cervera	Actuaciones previstas 2021-2022
LR-131	Logroño a A-13	> 2000	T-2	Llano	7/9	2,6	253.708,00	181.853,52	Logroño	Las actuaciones se realizaron en 2014 como refuerzo de firme (Logroño - A13).
LR-134	N-232 a L.P. Navarra	> 2000	T-2	Ondulado	7/10	4,2	455.784,00	922.132,86	Calahorra	Actuaciones ejecutadas en 2018
LR-136	N-120 a LR-113	> 2000	T-2	Ondulado	7/9	3,5	341.530,00	496.104,59	Nájera	Actuaciones realizadas entre 2016 y 2017
LR-137	N-120 a N-232	> 2000	T-2	Ondulado	7/10	3,2	346.944,00	765.237,74	Logroño	Estas actuaciones se realizaron en 2001

Carretera	Tramo	I.M.D.	Categoría Pesados	Tipo de Terreno	Sección	Longitud (km)	Coste previsto (€)	Invertido 2001 - 2019 (€)	Comarca	Observaciones
LR-202	Haro a N-232	> 2000	T-31	Ondulado	6/8	12,2	881.816,00	839.227,84	Haro	En el año 2019 se ejecutó parcialmente como refuerzo de firme entre LR-111 (Haro) y LR-210
LR-205	Badarán a LR-206	> 500	T-32	Ondulado	6/8	4,5	260.190,00		Nájera	
LR-206	Azofra a Alesanco	> 500	T-32	Ondulado	6/8	0,9	52.038,00		Nájera	
LR-208	Hormilleja a AP-68	> 1000	T-31	Ondulado	6/8	6,2	448.136,00	245.651,14	Nájera	Actuaciones ejecutadas en el año 2012
LR-209	LR-312 a L.P. Burgos	> 1000	T-31	Ondulado	7/9	2,3	187.036,00	1.100.208,31	Haro	Actuaciones ejecutadas en el año 2012
LR-211	N-232 a L.P. Álava	> 1000	T-31	Ondulado	7/8	3,2	231.296,00		Nájera	Actuaciones previstas 2021-2022
LR-232	Cantohincado a Brieva	< 250	T-41	Muy accidentado	6/6	7,1	230.963,00		Torrecilla de Cameros/Nájera	
LR-245	LR-250 a Muro	> 250	T-41	Muy accidentado	6/6	4,4	143.132,00	197.989,67	Torrecilla de Cameros	Actuaciones ejecutadas el año 2005
LR-254	Lardero a Alberite	> 2000	T-31	Llano	7/9	2,3	187.036,00	303.909,59	Logroño	Actuaciones ejecutadas el año 2013
LR-281	Quel a LR-134	> 1000	T-31	Ondulado	6/8	3,7	267.436,00	546.841,94	Arnedo	Actuaciones ejecutadas entre 2017 y 2018
LR-283	LR-123 a Cornago	> 250	T-41	Muy accidentado	6/7	9,6	364.320,00		Cervera	
LR-287	N-232A a L.P. Navarra	> 2000	T-31	Accidentado	7/8	4,2	303.576,00	502.170,24	Alfaro	Actuaciones ejecutadas en 2010
LR-318	N-232 a L.P. Álava	> 250	T-41	Accidentado	6/8	5,5	238.535,00		Haro	
LR-321	N-120A a Huércanos	> 2000	T-31	Ondulado	6/7	1,5	94.875,00		Nájera	
LR-325	Travesía de Santo Domingo	> 2000	T-31	Ondulado	6/7	0,5	31.625,00		Santo Domingo de la Calzada	
LR-330	Torrecilla a N-111	> 250	T-41	Ondulado	6/6	3,2	104.096,00		Torrecilla de Cameros	
LR-331	LR-113 a San Millán	> 500	T-32	Accidentado	6/8	11,8	682.276,00		Nájera	
LR-333	N-111 a Villoslada	> 250	T-41	Muy accidentado	6/7	2,9	110.055,00	278.960,65	Torrecilla de Cameros	Actuaciones realizadas en 2013
LR-334	Villavelayo a I.P. Burgos	< 250	T-42	Muy accidentado	5/5	7,8	189.150,00		Nájera	
LR-340	N-120A a Alesón	> 250	T-41	Llano	6/7	0,5	16.975,00		Nájera	
LR-341	N-120 a Sojuela	> 250	T-41	Ondulado	6/7	11,6	440.220,00	673.715,42	Logroño	Se ejecutaron parcialmente, entre Daroca y la LR-137, en el año 2011
LR-341	N-120 a LR-341 (Sotés)	> 250	T-41	Ondulado	6/7	2,7	102.465,00	323.610,10	Logroño	Se ejecutaron dichas actuaciones entre 2002 y 2003
LR-380	Santa Eulalia a LR-382	> 250	T-41	Ondulado	6/7	2,4	91.080,00		Arnedo	Actuaciones previstas 2021-2022
LR-390	Aguilar de Río a Navajún	< 250	T-42	Muy accidentado	5/5	12,3	298.275,00		Cervera	
LR-405	LR-304 a San Millán	> 500	T-32	Llano	6/6	3,9	197.301,00		Haro	
LR-407	LR-201 a Ochánduri	> 500	T-32	Llano	6/6	0,5	25.295,00		Haro	
LR-408	Castañares a Baños de Rioja	> 500	T-32	Llano	6/6	1,2	60.708,00		Haro	
LR-412	LR-308 a Villarta	> 250	T-41	Ondulado	6/6	0,6	19.518,00		Santo Domingo de la Calzada	
LR-415	LR-416 a Posadas	> 250	T-41	Ondulado	6/7	7,3	277.035,00	60.208,04	Santo Domingo de la Calzada	Sólo se han tapado baches por el momento, en el año 2015
LR-428	LR-207 a Casas Blancas	< 250	T-42	Llano	6/6	1,2	34.920,00	58.729,53	Santo Domingo de la Calzada	Sólo se han tapado baches por el momento, en el año 2016
LR-430	LR-113 a Arenzana de Abajo	> 250	T-41	Llano	6/7	0,8	30.360,00		Nájera	
LR-432	LR-331 a Tobía	> 250	T-41	Ondulado	6/7	4,2	159.390,00		Nájera	
LR-440	LR-255 a Nalda	> 250	T-41	Ondulado	6/7	0,7	26.565,00		Logroño	
LR-442	LR-342 a LR-341	> 250	T-41	Ondulado	6/7	2,4	91.080,00		Logroño	
LR-444	Medrano a LR-137	> 250	T-41	Ondulado	6/7	1,7	64.515,00		Logroño	
LR-445	Sojuela a LR-137	> 250	T-41	Ondulado	6/7	2,2	83.490,00		Logroño	
LR-446	N-111 a Viguera	> 250	T-41	Accidentado	6/6	1,5	48.795,00		Torrecilla de Cameros	Actuaciones previstas 2021-2022
LR-453	LR-245 a Pinillos	< 250	T-42	Accidentado	6/6	3	87.300,00		Torrecilla de Cameros	

Carretera	Tramo	I.M.D.	Categoría Pesados	Tipo de Terreno	Sección	Longitud (km)	Coste previsto (€)	Invertido 2001 - 2019 (€)	Comarca	Observaciones
LR-461	LR-250 a Luezás	< 250	T-42	Accidentado	5/5	7,2	174.600,00		Torrecilla de Cameros	
LR-476	LR-261 a San Vicente	< 250	T-42	Accidentado	5/5	4,7	113.975,00		Logroño	
LR-481	LR-123 a Tudelilla	> 250	T-41	Ondulado	6/6	1,3	42.289,00		Calahorra	
LR-484	LR-115 a Munilla	> 250	T-41	Accidentado	5/5	2,4	78.072,00		Arnedo	
LR-487	LR-123 a Muro de Aguas	> 250	T-41	Ondulado	6/7	4,1	155.595,00		Cervera	
LR-488	LR-123 a Villarroja	< 250	T-42	Ondulado	6/6	1,3	37.830,00	60.013,58	Arnedo	Actuaciones de refuerzo realizadas

ACTUACIONES NO CONTEMPLADAS POR EL PLAN DE CARRETERAS VIGENTE

Carretera	Tramo	I.M.D.	Categoría Pesados	Tipo de Terreno	Sección	Longitud (km)	Coste previsto (€)	Invertido 2001 - 2019 (€)	Comarca	Observaciones
LR-208	N-120 a Hormilleja	-	-	-	-	-	-	301.757,02	-	Actuaciones ejecutadas en 2001
LR-208	A-12 a Hormilleja	-	-	-	-	-	-	522.985,95	-	Ejecutadas en el año 2013

VALORACIÓN TRAVESÍAS (PLAN VIGENTE)

Carretera	Tramo	I.M.D.	Categoría Pesados	Tipo de Terreno	Sección	Longitud (km)	Coste Previsto (€)	Invertido 2001 - 2019 (€)	Comarca	Observaciones
LR-113	Travesía de Villavelayo	< 1000	T-32	Accidentado	6/7	0,5	180.000,00	374.339,74	Nájera	Actuaciones ejecutadas en 2010
LR-115	Travesía de Arnedillo (1ª fase)	> 1000	T-31	Ondulado	-	0,8	288.000,00	500.348,53	Arnedo	Se ha hecho una primera fase, entre los años 2016 y 2017. Queda la segunda fase por ejecutar que se contrata este año
LR-115	Travesía de Arnedillo (2ª fase)	> 1000	T-31	Ondulado	-	0,8	-	-	Arnedo	Esta es la 2ª fase a la que se refiere la anterior observación
LR-131	A-13 a L.P. Navarra	> 2000	T-2	Llano	2x10,5	1	2.057.545,61	3.111.422,19	Logroño	Se terminó en el año 2009
LR-200	Travesía de Tormantos	> 500	T-32	Llano		0,4	144.000,00		Santo Domingo de la Calzada	
LR-203	Travesía de Tormantos	> 500	T-32	Llano		0,5	180.000,00		Santo Domingo de la Calzada	
LR-203	Travesía de Bañares	> 1000	T-31	Llano		0,3	108.000,00	46.878,15	Santo Domingo de la Calzada	Algunas actuaciones menores realizadas en 2020
LR-204	Travesía de Villar de Torre	> 500	T-32	Llano		0,8	288.000,00		Nájera	
LR-205	Travesía de Cárdenas	> 1000	T-31	Ondulado	6/8	0,8	288.000,00	505.625,54	Nájera	Actuaciones ejecutadas entre 2010 y 2014
LR-206	Travesía de Alesanco	> 500	T-32	Ondulado		1,1	396.000,00		Nájera	
LR-207	Travesía de Ollauri	> 500	T-32	Ondulado		0,4	144.000,00	128.058,18	Haro	Actuaciones en 2002, 2005 y 2019
LR-259	Travesía de Murillo de Río Leza	> 2000	T-31	Ondulado		1,4	753.957,79	512.378,59	Logroño	Actuaciones más significativas entre 2003 y 2004. Algunas actuaciones de menor calado entre 2013 y 2014.

Carretera	Tramo	I.M.D.	Categoría Pesados	Tipo de Terreno	Sección	Longitud (km)	Coste Previsto (€)	Invertido 2001 - 2019 (€)	Comarca	Observaciones
LR-260	Travesía de Alcanadre	> 1000	T-31	Ondulado		0,7	252.000,00		Logroño	
LR-286	Acceso a LR-115	> 500	T-32	Muy accidentado	6/8	0,5	1.234.850,96		Arnedo	
LR-304	Travesía de Treviana	> 500	T-32	Ondulado		0,8	288.000,00		Haro	
LR-304	Travesía de Foncea	< 250	T-41	Llano		0,4	144.000,00		Haro	
LR-321	Travesía de Huércanos	> 1000	T-31	Llano		1	823.237,40	1.454.585,91	Nájera	Actuaciones realizadas entre 2005 y 2009. Actuaciones de conservación en 2018.
LR-327	Travesía de Cañas	> 500	T-32	Llano	5/5	0,3	108.000,00	158.426,02	Nájera	Actuaciones ejecutadas entre 2007 y 2009
LR-333	Travesía de Viniegra de Arriba	< 250	T-42	Muy accidentado		0,6	216.000,00	107.842,44	Nájera	Actuaciones en 2004, 2015 y 2016
LR-340	Travesía de Alesón	> 500	T-32	Llano		0,2	72.000,00	195.079,79	Nájera	Actuaciones en 2013 según cuadro de seguimiento de inversiones
LR-415	Travesía de Ezcaray	> 500	T-32	Ondulado		4,4	1.577.528,18	1.492.075,45	Santo Domingo de la Calzada	Actuaciones entre 2004 y 2007. Y otras más recientes y significativas entre 2017 y 2018.
LR-418	LR-415 a San Antón	< 250	T-42	Ondulado		0,5	180.000,00		Santo Domingo de la Calzada	
LR-419	Travesía Alesanco	> 250	T-41	Llano		0,3	108.000,00		Nájera	
LR-422	Travesía Lugar del Río	> 500	T-32	Accidentado		0,7	252.000,00		Nájera	
LR-424	Travesía de Peciña	> 500	T-32	Ondulado		0,1	36.000,00		Haro	
LR-444	Travesía de Medrano	> 250	T-41	Ondulado		2,4	918.869,58	79.259,75	Logroño	Labores de mantenimiento en 2003 y 2013
LR-470	LR-261 a Jubera	< 250	T-42	Accidentado	6/6	0,4	144.000,00		Logroño	
LR-480	Travesía de Tudelilla	< 500	T-41	Ondulado		0,8	288.000,00		Calahorra	
LR-491	LR-284 a Inestrillas	< 500	T-41	Ondulado	6/6	0,4	144.000,00		Cervera	
LR-502	LR-111 a la Estación	> 1000	T-31	Ondulado	6/7	0,7	170.836,31	554.946,71	Logroño	Actuaciones ejecutadas entre 2009 y 2010
LR-544	N-120A a LR-137	> 2000	T-31	Ondulado	6/7	0,7	263.281,19	567.701,56	Logroño	Actuaciones ejecutadas entre 2013 y 2014
LR-288	Travesía de Alfaro	>1000	T-31	Llano		1	790.549,20	3.267.900,95	Alfaro	Actuaciones ejecutadas entre 2010 y 2014
LR-495	Travesía de Rincón de Soto	> 1000	T-31	Llano		3,1	1.116.000,00	1.037.845,47	Alfaro	Actuaciones entre 2013 y 2018. Queda pendiente de ejecución una tercera fase.
LR-589	Travesía El Villar de Arnedo	< 500	T-41	Llano		1	321.549,38	618.164,69	Calahorra	Ya no es carretera, se hizo la travesía en 2008-2009 y se entregó al Ayuntamiento

ACTUACIONES NO CONTEMPLADAS POR EL PLAN DE CARRETERAS VIGENTE

Carretera	Tramo	I.M.D.	Categoría Pesados	Tipo de Terreno	Sección	Longitud (km)	Coste previsto (€)	Invertido 2001 - 2019 (€)	Municipio	Observaciones
LR-111	Travesía de Haro (Av. Ingenieros)	-	-	-	-	-	-	515.634,32	Haro	Actuaciones ejecutadas en 2013
LR-113	Travesía de Bobadilla	-	-	-	-	-	-	364.894,92	Bobadilla	Actuaciones ejecutadas entre 2013 y 2014
LR-115	Construcción de acera peatonal junto a la carretera LR-115 en Arnedo (del PK 23+300 I PK 23+750)	-	-	-	-	-	-	-	Arnedo	
LR-115	Construcción de Glorieta en la carretera LR-115	-	-	-	-	-	-	159.489,09	Aldeanueva de Ebro	Se realizaron algunas actuaciones previas en 2016 y se encuentran en ejecución desde 2020
LR-137	Travesía de Navarrete	-	-	-	-	-	-	29.333,60	Navarrete	Actuaciones ejecutadas en 2001
LR-202	Travesía de Anguciana	-	-	-	-	-	-	767.990,78	Agunciana	Actuaciones entre 2009 y 2011 y entre los años 2015 y 2017
LR-203	Travesía de Zarratón fase II	-	-	-	-	-	-	886.549,14	Zarratón	Actuaciones ejecutadas en 2001 y entre 2005 y 2009. Algunas actuaciones adicionales realizadas en 2020.

Carretera	Tramo	I.M.D.	Categoría Pesados	Tipo de Terreno	Sección	Longitud (km)	Coste previsto (€)	Invertido 2001 - 2019 (€)	Municipio	Observaciones
LR-204	Travesía de Cirueña	-	-	-	-	-	-	388.949,57	Cirueña	Actuaciones ejecutadas entre 2013 y 2014
LR-206	Travesía de Berceo	-	-	-	-	-	-	178.814,59	-	En ejecución desde 2020. Algunas actuaciones previas anteriores.
LR-207	Travesía de Rodezno (fase I y fase II)	-	-	-	-	-	-	699.598,78	Rodezno	Actuaciones ejecutadas entre 2011 y 2015 y en el año 2019.
LR-207	Travesía de Cordovín fase III	-	-	-	-	-	-	598.786,20	Cordovín	Actuaciones ejecutadas en 2002-2003 y entre 2006 y 2009
LR-232	Travesía de Ortigosa de Cameros	-	-	-	-	-	-	45.603,86	Ortigosa de Cameros	Actuaciones realizadas en 2020
LR-250	Travesía de Laguna de Cameros	-	-	-	-	-	-	647.635,34	Laguna de Cameros	Las actuaciones más significativas se ejecutaron entre los años 2010 y 2011
LR-250	Travesía de San Román de Cameros	-	-	-	-	-	-	71.681,28	San Román de Cameros	Actuaciones realizadas en 2004 y en 2020
LR-250	Travesía de Ribafrecha	-	-	-	-	-	-	671.076,07	Ribafrecha	Algunas actuaciones entre el año 2013 y el 2018, aunque el grueso de las mismas se ejecutó en el año 2010
LR-251	Travesía de Fuenmayor	-	-	-	-	-	-	683.879,93	Fuenmayor	Actuaciones ejecutadas en 2002 y en 2017
LR-254	Travesía de Lardero	-	-	-	-	-	-	371.373,92	Lardero	Actuaciones más significativas ejecutadas entre 2004 y 2005 y otras de menor relevancia en 2020
LR-255	Travesía de Albelda de Iregua	-	-	-	-	-	-	942.949,32	Albelda de Iregua	Las actuaciones más significativas se ejecutaron en 2005 y 2017
LR-256	Travesía de Albelda de Iregua	-	-	-	-	-	-	138.660,82	Albelda de Iregua	Actuaciones ejecutadas en 2017
LR-261	Travesía Murillo de Río Leza	-	-	-	-	-	-	274.182,64	Murillo de Río Leza	Las actuaciones más significativas se ejecutaron en 2005. Actuaciones menos sustanciales en 2013, 2015 y 2017.
LR-261	Travesía Ventas Blancas	-	-	-	-	-	-	112.550,50	Ventas Blancas	Actuaciones realizadas entre 2015 y 2017
LR-280	Travesía de Pradejón	-	-	-	-	-	-	397.572,45	Pradejón	Actuaciones realizadas en 2008
LR-283	Travesía de Igea	-	-	-	-	-	-	-	Igea	Actuaciones significativas realizadas entre el 2011 y el 2012
LR-284	MEJORA TRAVESÍA DE CERVERA DEL RÍO ALHAMA	-	-	-	-	-	-	-	Cervera del Río Alhama	Previstas para 2021
LR-288	Travesía de Alfaro	-	-	-	-	-	-	3.360.240,19	Alfaro	Actuaciones realizadas entre 2010 y 2014 y otras de menor entidad en 2020
LR-302	Travesía de Fonzaleche	-	-	-	-	-	-	108.812,20	Fonzaleche	Actuaciones ejecutadas entre 2016 y 2017
LR-307	Travesía de Cuzcurrita de Río Tirón	-	-	-	-	-	-	536.394,83	Cuzcurrita de Río Tirón	Algunas actuaciones entre el año 2007 y 2008. Pero las más significativas se realizaron entre 2014 y 2015.
LR-309	Travesía de Bañares	-	-	-	-	-	-	449.258,58	Bañares	Actuaciones realizadas en 2011
LR-309	Travesía de Hervías	-	-	-	-	-	-	307.563,75	Hervías	Actuaciones realizadas entre 2016 y 2017
LR-311	Travesía de Casalareina	-	-	-	-	-	-	173.950,98	Casalareina	Actuaciones realizadas entre 2017 y 2018
LR-318	Travesía de San Vicente de la Sonsierra	-	-	-	-	-	-	227.221,08	San Vicente de la Sonsierra	Actuaciones realizadas entre 2015 y 2016
LR-344	Travesía de Alberite (Barrio Bodegas y Barrio El Portillo)	-	-	-	-	-	-	970.572,17	Alberite	Primeras actuaciones en 2007. Posteriores fases de ejecución en 2013-2014.
LR-346	Travesía de Ribafrecha	-	-	-	-	-	-	179.200,65	Ribafrecha	Actuaciones ejecutadas en 2013 y 2017
LR-385	Travesía de Grávalos	-	-	-	-	-	-	323.603,47	Grávalos	Actuaciones entre los años 2010 y 2011
LR-390	Travesía de Aguilar del Río Alhama	-	-	-	-	-	-	311.821,55	Aguilar del Río Alhama	Actuaciones entre los años 2010 y 2011
LR-440	Travesía de Nalda	-	-	-	-	-	-	534.715,74	Nalda	Actuaciones ejecutadas entre 2008 y 2009
LR-442	Travesía de Hornos de Moncalvillo	-	-	-	-	-	-	94.647,83	Hornos de Moncalvillo	Algunas actuaciones ejecutadas en 2017 y 2020
LR-458	Travesía de Agoncillo	-	-	-	-	-	-	215.661,15	Agoncillo	Actuaciones realizadas en 2008.

Carretera	Tramo	I.M.D.	Categoría Pesados	Tipo de Terreno	Sección	Longitud (km)	Coste previsto (€)	Invertido 2001 - 2019 (€)	Municipio	Observaciones
LR-484	Travesía de Munilla	-	-	-	-	-	-	487.184,25	Munilla	Actuaciones realizadas en 2003-2004 y en 2014
LR-502	Travesía de Castañares de Rioja	-	-	-	-	-	-	554.946,71	Castañares de Rioja	Actuaciones realizadas entre 2009 y 2010
LR-503	Travesía de Casalareina	-	-	-	-	-	-	575.640,29	Casalareina	Actuaciones ejecutadas entre 2007 y 2008
LR-506	Travesía de Tormantos	-	-	-	-	-	-	196.034,60	Tormantos	Actuaciones en 2014 y 2015
LR-509	Travesía de Uruñuela-acceso a Somalo	-	-	-	-	-	-	514.831,44	Uruñuela (Somalo)	Actuaciones realizadas en 2014 y 2015
LR-512	Travesía de Cenicero	-	-	-	-	-	-	587.367,24	Cenicero	Actuaciones ejecutadas en 2010 y 2011
LR-514	Travesía de Uruñuela	-	-	-	-	-	-	1.580.853,72	Uruñuela	Actuaciones significativas realizadas entre el 2010 y el 2011
LR-539	Travesía de Las Bodegas de Medrano	-	-	-	-	-	-	589.177,58	Medrano	Actuaciones ejecutadas entre 2011 y 2014 y en el año 2017
LR-541	MEJORA TRAVESÍA ENTRENA EN LR-541	-	-	-	-	-	-	456.201,65	Entrena	Algunas actuaciones ejecutadas entre 2016 y 2017. Previstas nuevas actuaciones para 2021.
LR-551	Travesía de Villamediana de Iregua	-	-	-	-	-	-	487.769,05	Villamediana de Iregua	Actuaciones más significativas ejecutadas en 2012
LR-584	Travesía de Arnedo (fase III Paseo Constitución)	-	-	-	-	-	-	7.627.099,26	Arnedo	Se realizaron importantes actuaciones entre 2006 y 2007 y entre 2010 y 2014. Posteriormente se ha cedido al Ayuntamiento.
LR-585	MEJORA TRAVESÍA EL RAPOSAL-ARNEDO	-	-	-	-	-	-	-	Arnedo	Previstas para 2021
LR-586	Travesía de Rincón de Soto	-	-	-	-	-	-	262.788,32	Rincón de Soto	Actuaciones realizadas entre el año 2012 y 2013

VALORACIÓN ACTUACIONES PUNTUALES (PLAN VIGENTE)

Carretera	Tramo	I.M.D.	Categoría Pesados	Tipo de Terreno	Sección	Longitud (km)	Coste previsto (€)	Invertido 2001 - 2019 (€)	Comarca	Observaciones
LR-204	Mejora Intersección LR-206	> 500	T-32	Llano		-	288.009,81	547.999,93	Nájera	Las actuaciones se ejecutaron en 2009
LR-209	Mejora Intersección LR-202	> 1000	T-31	Ondulado		-	350.000,00	1.124.727,44	Haro	Se realizó junto con la mejora de la LR-202 entre los años 2013 y 2014.
LR-307	Acceso N-232	> 2000	T-31	Ondulado		-	866.185,46		Haro	
LR-333	Mejora Puntual (Puentes de Viniegra)	> 500	T-32	Muy accidentado		-	721.134,82		Nájera	

ACTUACIONES NO CONTEMPLADAS POR EL PLAN DE CARRETERAS VIGENTE

Carretera	Tramo	I.M.D.	Categoría Pesados	Tipo de Terreno	Sección	Longitud (km)	Coste previsto (€)	Invertido 2001 - 2019 (€)	Comarca	Observaciones
LR-115	M.P PUENTE ARNEDILLO	-	-	-	-	-	-	3.185.464,74	-	Actuaciones ejecutadas entre 2010 y 2011
LR-115	ROTONDA LR-584	-	-	-	-	-	-	774.353,86	-	Actuación realizada entre 2016 y 2017
LR-115	CONSTRUCCION ACERA PEATONAL TRAVESÍA ARNEDILLO	-	-	-	-	-	-	-	-	
LR-123	CONSTRUCCIÓN DE ENLACE LR-123 CON LR-134	-	-	-	-	-	-	-	-	
LR-123	Acceso polígono Arnedo	-	-	-	-	-	-	196.556,42	-	Actuación realizada entre 2016 y 2017

Carretera	Tramo	I.M.D.	Categoría Pesados	Tipo de Terreno	Sección	Longitud (km)	Coste previsto (€)	Invertido 2001 - 2019 (€)	Comarca	Observaciones
LR-124	MEJORA DEL ACCESO DESDE CAMINO VIZCARRA A LR-124-SAN VICENTE DE LA S.	-	-	-	-	-	-	-	-	
LR-124	ACCESO LR-318 (LA VIZCARRA)	-	-	-	-	-	-	89.319,65	-	En ejecución desde 2020
LR-134	ACCESO AP-68	-	-	-	-	-	-	1.340.629,12	-	Actuaciones realizadas entre los años 2015 y 2016
LR-134	ACCESO PARQUE BOMBEROS	-	-	-	-	-	-	1.257.876,21	-	Actuaciones ejecutadas entre los años 2017 y 2018
LR-136	M.P INTESECCION LR-430	-	-	-	-	-	-	1.038.641,47	-	Actuaciones entre 2013 y 2014
LR-137	M.P INTESECCION LR-341	-	-	-	-	-	-	477.886,34	-	Actuaciones entre 2013 y 2014
LR-207	MEJORAS PUNTUALES LR-207 BAJADA A-12	-	-	-	-	-	-	-	-	
LR-208	M.P GLORIETA SAN ASENSIO	-	-	-	-	-	-	1.358.009,63	-	Actuaciones realizadas entre 2016 y 2017
LR-210	Reparación del puente de San Vicente de la Sonsierra sobre el río Ebro	-	-	-	-	-	-	-	-	
LR-250	Construcción paso inferior a su paso por Villamediana de Iregua	-	-	-	-	-	-	-	-	
LR-254	APARCAMIENTO LA BARRANCA	-	-	-	-	-	-	44.625,25	-	Actuaciones realizadas en 2020
LR-254	M.P. ENTRENA	-	-	-	-	-	-	48.358,84	-	Actuaciones realizadas en 2019
LR-260	Mejora Puntual de trazado en la carretera LR-260 (P.K. 12+300 AL P.K. 13+200) (Alcanadre)	-	-	-	-	-	-	814.466,60	-	Actuación ejecutada en 2020
LR-272	M.P. LR-472, LR-474 Y LR-475	-	-	-	-	-	-	239.629,44	-	Actuaciones ejecutadas entre 2016 y 2017
LR-284	Acondicionamiento de la intersección LR-284 P.K. 4+250 de acceso a Contrebia Leukade. Aguilar.	-	-	-	-	-	-	264.783,36	-	Actuaciones ejecutadas en 2017
LR-288	Construcción de Camino Jacobeo del Ebro junto a la Carretera LR-288. Tramo: L.P. Navarra a Alfaro.	-	-	-	-	-	-	228.545,73	-	Actuaciones ejecutadas en 2018
LR-307	Restauración integral del puente de piedra de Cuzcurrita de Río Tirón	-	-	-	-	-	-	-	-	
LR-330	MEJORA INTERSECCIÓN EN LR-330- TORRECILLA	-	-	-	-	-	-	-	-	
LR-382	LR-382 (PK 12+950 al PK 13+860)	-	-	-	-	-	-	-	-	
LR-390	M.P VADOS VALDEMADERA	-	-	-	-	-	-	257.695,26	-	Actuaciones realizadas en el año 2013
LR-434	MEJORA PUNTUAL ACCESO PEDROSO	-	-	-	-	-	-	-	-	
LR-443	REORDENACIÓN ACCESOS	-	-	-	-	-	-	47.190,00	-	Actuación realizada en 2019
LR-544	Construcción de Glorieta en la intersección de las carreteras N-120a y LR-544 en Navarrete.	-	-	-	-	-	-	288.539,88	-	Actuaciones realizadas entre los años 2018 y 2019

**PLAN REGIONAL DE CARRETERAS
DE LA RIOJA 2022-2030**

**ANEJO 04. ANÁLISIS DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO Y PLANES DE
INFRAESTRUCTURAS**





ANEJO 04. ANÁLISIS DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO Y PLANES DE INFRAESTRUCTURAS

ÍNDICE

1	OBJETO DEL ANÁLISIS.....	1
2	PLANEAMIENTO URBANÍSTICO Y TERRITORIAL DE LA RIOJA.....	1
2.1	LEY DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO DE LA RIOJA (LOTUR).....	1
2.2	NORMAS URBANÍSTICAS REGIONALES DE LA RIOJA (NUR).....	3
2.3	TIPOS DE PLANEAMIENTO EXISTENTE EN MUNICIPIOS DE LA RIOJA	3
2.4	IDENTIFICACIÓN DE MUNICIPIOS CON PLANEAMIENTO.....	3
2.4.1	<i>Situación del planeamiento existente en La Rioja</i>	<i>4</i>
2.4.2	<i>Municipios de La Rioja con Planeamiento Urbanístico.....</i>	<i>5</i>
2.4.3	<i>Tabla resumen de Planeamiento urbanístico en los términos municipales de La Rioja</i>	<i>6</i>
3	DESARROLLOS PREVISTOS	9
3.1	LOGROÑO:	9
3.2	CALAHORRA:	11
3.3	LARDERO:	12
4	ACTUACIONES DE MOVILIDAD EN LA RED VIARIA O FERROVIARIA ESTATAL	12
4.1	PITVI.....	12
4.2	PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO:.....	13
4.3	ADIF:	13
4.4	ESTUDIO DE MEJORA DE FUNCIONALIDAD Y CAPACIDAD DE LA AUTOPISTA AP-68 EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA.....	13
4.4.1	<i>Nuevos enlaces:</i>	<i>13</i>
4.4.2	<i>Remodelación de los enlaces existentes:</i>	<i>14</i>
4.4.3	<i>Obras complementarias en la red autonómica.....</i>	<i>14</i>
4.5	PROYECTOS O ESTUDIOS RECIENTES DEL MITMA.....	14
4.5.1	<i>Autovía A-12. Tramo: Santo Domingo de la Calzada – Villamayor del Río</i>	<i>16</i>
4.5.2	<i>Autovía A-68. Tramo Arrúbal – Navarrete.....</i>	<i>16</i>
4.5.3	<i>Remodelación del Enlace de la LR-254 con la N-111, Tramo: Enlace de Entrena</i>	<i>16</i>
5	ACTUACIONES DE MOVILIDAD EN LA RED VIARIA AUTONÓMICA Y MUNICIPAL	16

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 - Tipos de planeamiento existentes en La Rioja	4
Ilustración 2 - Situación del planeamiento municipal en la Comunidad Autónoma de la Rioja.....	4
Ilustración 3 - Evolución de Registros de Entidades Urbanísticas de La Rioja 1998-2017	5
Ilustración 4 - Planes y proyectos de Logroño relevantes para la red de transporte.....	10
Ilustración 5 - Actuaciones del Plan de Infraestructuras de Logroño con una afección a la movilidad.....	10
Ilustración 6 - Actuaciones relevantes para la movilidad en Calahorra.....	11
Ilustración 7 - Plan Parcial “Variante Norte 1”.....	11
Ilustración 8 - Plano polígono del “Recuenco”.....	12
Ilustración 9 - Plano sector de suelo urbanizable 1 (SR-1).....	12
Ilustración 10 - Ficha Autovía A-12 Tramo: Santo Domingo la Calzada – Villamayor del Río	16
Ilustración 11 - Ficha Autovía A-68. Tramo Arrúbal - Navarrete	16
Ilustración 12 - Ficha Remodelación del enlace de la LR-254 con la N-111.....	16
Ilustración 13 - Actuaciones del PLAN DE INFRAESTRUCTURAS DE LOGROÑO con una afección a la oferta de la movilidad.....	18

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 - Nº de municipios de La Rioja con planeamiento urbanístico	4
Tabla 2 - Planeamientos urbanísticos municipales.....	9
Tabla 3 - Municipios sin planeamiento urbanístico de La Rioja.....	9
Tabla 4 - Actuaciones planificadas en la Rioja por parte del MITMA	15

1 OBJETO DEL ANÁLISIS

Este anejo tiene como objeto **analizar los futuros desarrollos y cambios en la infraestructura viaria** que puedan llegar a alterar el funcionamiento de la oferta y la demanda de transporte con el **horizonte 2030**.

Se analizará el tratamiento urbanístico de los diferentes municipios de la Comunidad Autónoma de La Rioja en relación con los **nuevos desarrollos esperados bajo el horizonte 2030**. Se pretende conocer así como estos nuevos desarrollos pueden influenciar al crecimiento futuro del tráfico, tanto por el número de viajes como por el incremento del parque móvil en la región, y como estas variaciones pueden afectar a la red de carreteras autonómicas. Para ello analizaremos el planeamiento urbanístico de los diferentes municipios, prestando especial atención a aquellos que presenta un mayor peso específico.

Primeramente se analizará la situación actual del urbanismo en La Rioja, introduciendo las leyes con competencias en ordenación territorial y los diferentes tipos de planeamiento existentes en el ámbito. Seguidamente se describirán los diferentes planeamientos de los municipios, de tal forma que se obtenga una imagen de la situación urbanística riojana actual. Y finalmente se analizarán los diferentes desarrollos de mayor entidad, capaces de generar variaciones sustanciales en la red de transporte autonómica de La Rioja.

Posteriormente se pasará a realizar un **análisis** de aquellas **actuaciones** en la infraestructura viaria que sean susceptibles de **alterar la oferta en la red de transporte** de la comunidad autónoma de La Rioja. Estas actuaciones se dividirán en base al nivel administrativo de la administración que las propone, diferenciando así tres niveles de análisis: las actuaciones provenientes por la **administración del estado**, las provenientes por la comunidad autónoma y las que son promovidas por los **ayuntamientos**.

2 PLANEAMIENTO URBANÍSTICO Y TERRITORIAL DE LA RIOJA

Como se ha indicado en la introducción, este Anejo del “Plan de Carreteras de La Rioja” pretende analizar el tratamiento urbanístico y de planeamiento que los diferentes municipios plantean en el escenario actual y futuro. Para ello, se toma como referencia la Ley de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja (LOTUR) y se identifican y analizan las diferentes formas de planeamiento existentes en los municipios de la CC.AA, así como el resto de normas regionales que pudieran existir para la regulación de la misma.

2.1 Ley de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja (LOTUR)

La **Ley 5/2006**, de 2 de mayo, de **Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja** (LOTUR) regula la ordenación del territorio y de la actividad urbanística en la Comunidad Autónoma de La Rioja, la cual se ejerce a través de los instrumentos de ordenación del territorio previstos en ella.

La actividad urbanística, que se ejerce en el marco de la ordenación del territorio, abarca la ordenación, transformación, conservación y control del uso del suelo, el vuelo y el subsuelo, su urbanización y edificación, así como la regulación del uso, la conservación y rehabilitación de obras, edificaciones e instalaciones.

Como referencias contempladas en la LOTUR respecto a la consideración de los desarrollos urbanísticos se pueden destacar estos artículos:

- Según el “**Objeto de la Ley**”:

1. Esta Ley tiene por objeto la regulación de la ordenación del territorio y de la actividad urbanística en la Comunidad Autónoma de La Rioja, de acuerdo con las aspiraciones y necesidades sociales.
2. La ordenación del territorio se ejercerá a través de los instrumentos de ordenación del territorio previstos en esta Ley.
3. La actividad urbanística, que se ejercerá en el marco de la ordenación del territorio, abarca la ordenación, transformación, conservación y control del uso del suelo, el vuelo y el subsuelo, su urbanización y edificación, así como la regulación del uso, la conservación y rehabilitación de obras, edificaciones e instalaciones.

- Según el “**Artículo 7. Municipios**”:

1. Para la gestión de sus respectivos intereses los Municipios ejercerán las competencias urbanísticas que les correspondan bien directamente bien de forma indirecta, de acuerdo con lo dispuesto en la normativa de régimen local.
2. Los Municipios que no dispongan de medios técnicos, jurídicos o materiales suficientes para el ejercicio eficaz de sus competencias urbanísticas, podrán recabar la asistencia de la Administración de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

- Según el “**Consideraciones generales**”:

1. La ordenación urbanística integral de los municipios se realizará mediante la aprobación del Plan General Municipal. El ámbito del Plan General Municipal será de uno o varios términos municipales.
2. Los Planes Generales Municipales clasificarán el suelo para el establecimiento del régimen jurídico correspondiente, definirán los elementos fundamentales de la estructura general adoptada para la ordenación urbanística del territorio, y establecerán las determinaciones orientadas a promover su desarrollo y ejecución.
3. Cuando existan instrumentos de ordenación territorial, los Planes Generales Municipales deberán redactarse teniendo en cuenta las determinaciones y directrices establecidas en aquellos, con el alcance que en cada caso se establezca.

- Según el “**Artículo 89. Formulación de planeamiento de desarrollo**”.

1. Los planes parciales, los planes especiales y los estudios de detalle podrán ser formulados tanto por la iniciativa municipal como por la iniciativa privada.
2. A los efectos de esta Ley y sus normas de desarrollo se entenderán de iniciativa privada, además de las propuestas de planeamiento formuladas por los particulares, las que puedan proponer cualesquiera Administraciones Públicas diferentes del propio Ayuntamiento, así como otras entidades públicas o privadas vinculadas o dependientes de ellas.

Además, la LOTUR, en su **Disposición Transitoria Primera** referente a la “**Adaptación del planeamiento urbanístico vigente**”, indica los plazos en los que se debería adaptar el planeamiento existente en los diferentes municipios de La Rioja en base a la normativa de planeamiento comunitario vigente, pudiendo destacar lo que sigue:

Resulta, así mismo, de interés el “**Documento de Recomendaciones Técnicas sobre la interpretación y aplicación de la Ley 5/2006, de 2 de mayo, de Ordenación del Territorio y urbanismo de La Rioja y otras normativas sectoriales con incidencia en la materia, para coordinar y agilizar el procedimiento de redacción y aprobación de planeamiento urbanístico**”, pudiendo destacar los siguientes aspectos recogidos en este.

BLOQUE I. TRAMITACIÓN DE LA APROBACIÓN, REVISIÓN O ADAPTACIÓN DEL PLAN GENERAL MUNICIPAL

El procedimiento de tramitación de los planes generales viene regulado en los artículos 82, 83, 84, 87 y 88 de Ley 5/2006, de 2 de mayo, de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja. A los efectos de este Documento de Recomendaciones Técnicas, se entenderá por Administraciones Públicas afectadas todas aquellas Administraciones que en virtud de una Ley sectorial tengan la obligación o, en su caso, la conveniencia de ser oídas, en el proceso de elaboración de planes, programas y proyectos urbanísticos, cuando éstos afecten, en todo o en parte, al ámbito de sus competencias o a los bienes cuya defensa le están legalmente encomendados.

*A estos efectos, se entenderá que el expediente está completo si constan todos los informes y notificaciones que son obligatorios por las legislaciones sectoriales y que figuran en el Anexo I, y todos los documentos indicados en el Anexo II de este Documento.

ANEXO I. INFORMES SECTORIALES QUE PUEDEN INTERVENIR EN CUALQUIER PROCEDIMIENTO DE LOS SEÑALADOS EN LOS BLOQUES I, II, III Y IV

Entre los que se incluyen los informes de afección a carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja, de su competencia exclusiva, así como los informes de afección a carreteras de titularidad estatal.

ANEXO II. DOCUMENTACIÓN NECESARIA PARA LA TRAMITACIÓN DE PLANES GENERALES, REVISIONES Y MODIFICACIONES PUNTUALES, ANTE LA COMISIÓN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO DE LA RIOJA

1. EXPEDIENTE ADMINISTRATIVO Y DOCUMENTACIÓN TÉCNICA PARA LA TRAMITACIÓN ANTE LA COTUR.
2. DOCUMENTACIÓN TRAS LA APROBACIÓN DEFINITIVA
3. CONTENIDO DE LA DOCUMENTACIÓN TÉCNICA DEL PLANEAMIENTO GENERAL O SUS MODIFICACIONES
 - a. MEMORIA Y ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS
 - b. PLANOS DE INFORMACIÓN, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y, EN SU CASO DE GESTIÓN
En las travesías y tramos urbanos de las carreteras autonómicas, se acotará la totalidad de las alineaciones de edificación (incluyendo puntos singulares y vértices de las manzanas), expresando en metros las distancias al eje de las carreteras.
 - c. NORMAS URBANÍSTICAS
 - d. CATÁLOGO DE EDIFICIOS Y ELEMENTOS HISTÓRICOS, ARTÍSTICOS O AMBIENTALES A PROTEGER
 - e. PROGRAMA DE ACTUACIÓN
 - f. ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO
 - g. LO PREVISTO COMO NECESARIO EN LA LEGISLACIÓN AMBIENTAL (ANEXOS V Y VI, I CALIDAD AMBIENTAL)
 - h. INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA Y MEMORIA DE VIABILIDAD ECONÓMICA

2.2 Normas Urbanísticas Regionales de La Rioja (NUR)

La naturaleza de las NUR surge de un contexto muy determinado, en donde la comunidad Autónoma de La Rioja orienta esfuerzos en dos direcciones principales, una de ellas se centra en desarrollar de la mejor manera los planeamientos de sus ciudades más importantes, a la vez que quiere dar cobertura a la totalidad del territorio de una normativa urbanística, que ofrezca una cierta uniformidad de tratamiento y a la vez suplir de esta forma las posibles deficiencias del planeamiento local.

Para ello, en este contexto se crea un conjunto de normas subsidiarias y complementarias, que por su misma naturaleza, de subsidiarias, ayuden a rellenar los huecos que el planeamiento local genera en cuanto al planeamiento a escala regional se refiera y garantizando así que todos los municipios riojanos posean una cierta normativa urbanística a la que acogerse. Por tanto, estas normas surgen en parte para paliar la imposibilidad de tener una cobertura completa del territorio en materia de legislación urbanística a medio y largo plazo, con mayor énfasis en los municipios de menor entidad, que poseen unos recursos más limitados para llevar a cabo este tipo de actuaciones.

Obedeciendo a estos principios encontramos en su artículo 68.3 a) del reglamento de Planeamiento Urbanístico los fines principales de la elaboración de normas subsidiarias, nombrando el siguiente:

“Establecer para la totalidad de la provincia o parte de ella la normativa de carácter general sobre protección y aprovechamiento del suelo, la urbanización y edificación aplicable a los Municipios que carezcan de Plan General o de Normas Subsidiarias de carácter municipal”

Además de este fin principal, la norma presenta una serie de objetivos más específicos que terminan de aclarar la orientación de los fines de la promulgación de la norma, los cuales son:

- Definir el programa de planeamiento municipal asignado a cada término la figura adecuada en función de su problemática urbanística y de las tendencias observadas.
- Definir las condiciones, características y tramitación de las obras de infraestructura y de las edificaciones que se ejecuten tanto en el medio urbano como en el rural.
- Identificar los suelos que están afectados por alguna legislación sectorial
- Especificar las condiciones que puedan dar lugar a la formación de los núcleos de población en las distintas áreas con problemática urbanística homogénea

Un apartado a tener también en cuenta en la normativa urbanística es el artículo 8 de Reglamento de Planeamiento, el cual señala que las normas complementarias deben guardar la debida coherencia con las propias de los planes que complementen no pudiendo modificarlas en ningún caso.

Por último, debe indicarse que recientemente se ha iniciado el proceso de revisión de las NUR.

2.3 Tipos de planeamiento existente en municipios de La Rioja

Como se ha mencionado con anterioridad, la LOTUR y las NUR son las normas que regulan la ordenación urbanística y del territorio de la Comunidad Autónoma de La Rioja en general.

Sin embargo, cada municipio tiene competencias para regular el planeamiento en su ámbito urbano, por lo que se distinguen distintos tipos de planeamiento urbanístico en los diferentes núcleos urbanos que definen el territorio de La Rioja, ya sea por su antigüedad o por las diferencias tipológicas y demográficas que existen en cada uno de ellos.

Así, entre los “**Tipos de planeamiento**” existentes, podemos identificar los siguientes en la CC.AA. de La Rioja, según indica el Sistema de Información Urbanística (SIU) de la comunidad autónoma:

- P.O.S.U. (Plan de Ordenación Suelo Urbano)
- P.G.M. (Plan General Municipal) sin adaptar a la LOTUR 2006 (Ley de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja)
- P.G.M. adaptado a la LOTUR 2006
- P.G.O.U. (Plan General de Ordenación Urbana)
- D.S.U. (Delimitación de Suelo Urbano)
- N.N.S.S. (Normas subsidiarias)

2.4 Identificación de Municipios con Planeamiento

Después de haber analizado el marco legal que rodea la situación urbanística riojana, pasaremos a analizar la situación urbanística de forma pormenorizada de los diferentes municipios de la Comunidad Autónoma, observando los municipios con planeamiento vigente, y cuál es el planeamiento vigente en ellos.

Si analizamos los datos del año 2017, de los 174 municipios de los que se compone la Comunidad Autónoma de La Rioja, únicamente **28** de ellos **no disponían de planeamiento municipal**, correspondiendo estos con algunos de los municipios de menor entidad. Y otros **28 municipios** de La Rioja cuentan con un **planeamiento** anticuado, el cual **no se encuentra adaptado a la LOTUR** (Ley de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja), por lo que un total de 56 municipios no poseen un planeamiento actualizado a la LOTUR, incluyendo los 8 municipios que cuentan con POSU (Plan de Ordenación Suelo Urbano).

El tipo de plan urbanístico más extendido en la Comunidad Autónoma de La Rioja es el PGM (Plan General Municipal), ya que **110 municipios riojanos cuentan con un PGM** como

documento de referencia a nivel municipal. Si se quiere tener una visión más pormenorizada de los Planeamientos Urbanísticos Municipales el apartado 2.4.3 de anejo se ha destinado a la recopilación de los diferentes planeamientos urbanísticos existentes en cada uno de los municipios, por lo que ahí se encontrará la información más detallada de los diferentes planeamientos municipales.

2.4.1 Situación del planeamiento existente en La Rioja

En La Rioja, la mayoría de la población se concentra en muy pocos núcleos, localizados en la unidad territorial del valle del Ebro, en ellos se centralizan los servicios esenciales para la población, y actúan por lo tanto como cabeceras de comarca. Para entender la situación del planeamiento urbano de La Rioja es interesante tener una **visión general**, dicha visión nos la ofrece el **mapa** recopilado del SIU de La Rioja (Ilustración 1). En este mapa se observan los diferentes planeamientos urbanísticos de los municipios riojanos, y la distribución de los mismos en el territorio. Y es de este análisis espacial donde surge la primera peculiaridad, ya que como hemos dicho anteriormente la población se localiza en la **vertiente norte** de la comunidad, en la zona más próxima al río Ebro, y es allí donde observamos una **mayor cantidad de planeamiento sin adaptar a las LOTUR de 2006**.

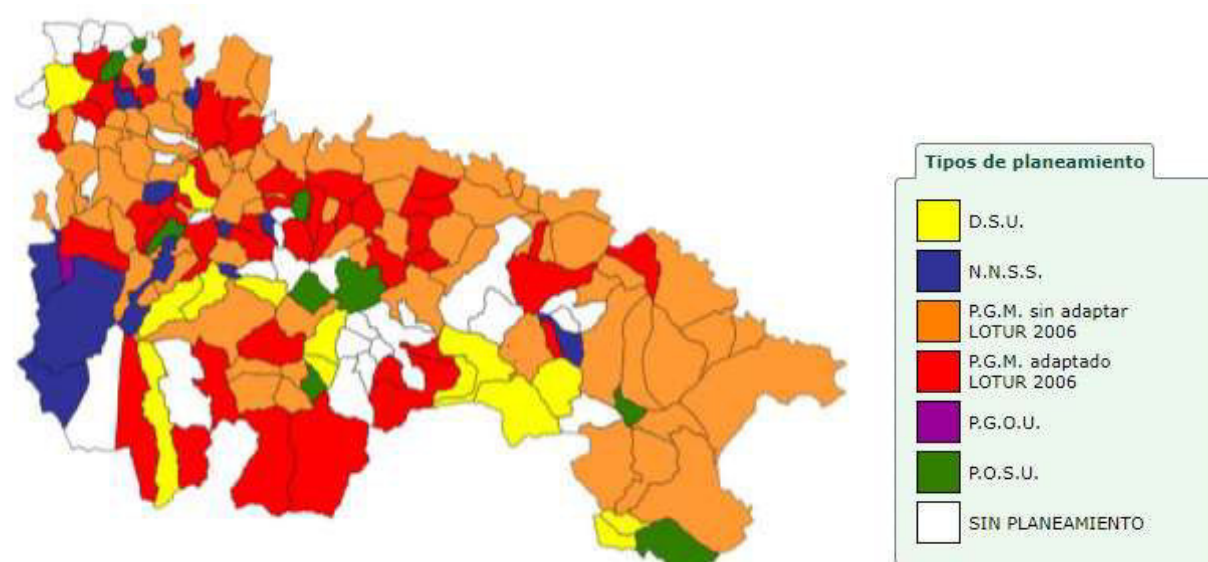


Ilustración 1 - Tipos de planeamiento existentes en La Rioja

Fuente: Sistema de Información Urbanística de La Rioja (SIU La Rioja)

Para dotar el análisis general de la situación urbanística de valores más tangibles se ha confeccionado la tabla 1 y la Ilustración 2, en donde se observa el número de municipios que cuentan con planeamiento urbanístico, y lo que eso representa con respecto a la cantidad de población. Si observamos el número de municipios que se encuentra bajo los diferentes tipos de planeamiento, en cuanto al nivel de adaptación a los textos legales, en donde el **25,8 %** de los municipios se encuentra **adaptado a la normativa vigente**, representando esto al **9,15% de la**

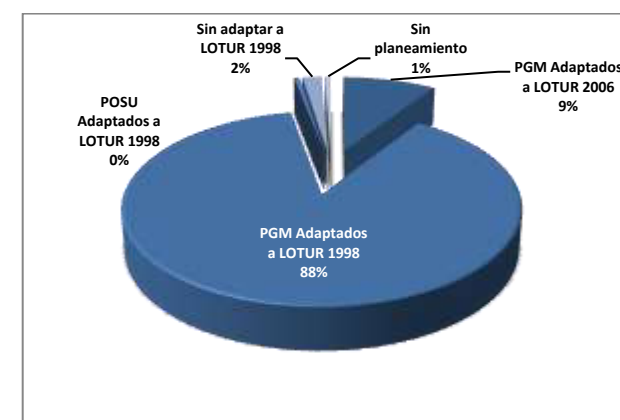
población riojana. En contraposición a ello, los municipios que están adaptados a la LOTUR de 1998 ascienden al 37,3% de los municipios, representando ello al 87,8% de la población riojana. Por tanto, tenemos a la **mayoría de la población residiendo en municipios cuyo planeamiento no está adaptado a la normativa vigente**, hecho que sin duda reduce la capacidad de la actuación de la misma y dificulta la posibilidad de llevar a cabo los objetivos de la ley

PLANEAMIENTO EXISTENTE	FECHA ADAPTACIÓN LOTUR	N.º Municipios	% sobre total Municipios	Población	% sobre el total Población
PGM Adaptados a LOTUR	2006-2017	45	25,86	28.910	9,15
	1998-2006	65	37,36	277.497	87,87
POSU Adaptados a LOTUR	1999-2006	8	4,60	1.539	0,49
Sin adaptar a LOTUR	-	28	16,09	6.036	1,91
Sin planeamiento	-	28	16,09	1.812	0,57
TOTAL	-	174	100	315.794	100

Tabla 1 - N.º de municipios de La Rioja con planeamiento urbanístico

Fuente: Indicadores del Gobierno de La Rioja (Página Web. Última actualización 2017)

Planeamiento (% de población)



Planeamiento (% de Municipios)

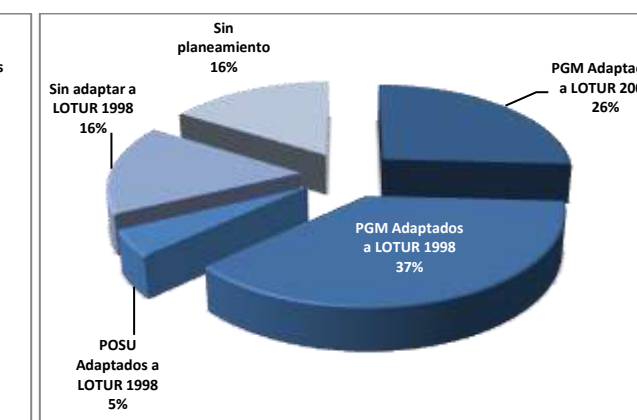


Ilustración 2 - Situación del planeamiento municipal en la Comunidad Autónoma de la Rioja

Fuente: Indicadores del Gobierno de La Rioja (Página Web. Última actualización 2017)

Uno de los aspectos a tener en cuenta a la hora de analizar la situación urbanística es la situación y evolución de las entidades urbanísticas (Ilustración 3), para ello utilizaremos los datos disponibles en la Página Web del Gobierno de La Rioja, en relación a la Comisión de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja, podemos analizar, por años, las Entidades Urbanísticas Registradas en el Gobierno de La Rioja, entre 1998 y 2017.

En el año **2006**, se contabilizó el **mayor número de Entidades Urbanísticas**, registradas de forma anual, en el periodo temporal indicado, un total de 24. En el año 2008 se identifica el segundo registro más elevado, con un total de 17.

Cabe destacar, a su vez, que el número de registros entre el año 2011 y el 2017 desciende considerablemente, respecto al periodo contemplado entre el año 2005 y 2010. Se exceptúa, sin embargo, de esa tendencia, el año 2009, donde el número de registros experimenta un descenso brusco respecto a los tres años anteriores, pero **desde el año 2006 la evolución general** muestra una tendencia **descendente** estabilizándose en valores inferiores a 5.



Evolución del número de Entidades Urbanísticas de La Rioja

Evolución del número de Entidades Urbanísticas de La Rioja 1998-2007

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Entidades Urbanísticas	5	4	11	8	7	7	8	11	24	11

Evolución del número de Entidades Urbanísticas de La Rioja 2008-2017

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Entidades Urbanísticas	17	6	10	4	4	8	3	3	4	3

Ilustración 3 - Evolución de Registros de Entidades Urbanísticas de La Rioja 1998-2017

Fuente: Ordenación del Territorio y Urbanismo del Gobierno de La Rioja (Página Web)

2.4.2 Municipios de La Rioja con Planeamiento Urbanístico

En este apartado queda reflejada la situación del Planeamiento en la Comunidad Autónoma de La Rioja, en base a la adaptación o desarrollo de planeamiento urbanístico de los diferentes municipios y en relación a la Ley de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja (LOTUR), de 5 de julio de 2018 y con fecha de última modificación el 11 de febrero de 2021. Observando de forma individual el planeamiento específico vigente de cada uno de los municipios, en caso de que lo tenga, y posteriormente observando de forma más detallada los municipios riojanos con mayor entidad, y que por lo tanto el potencial de desarrollo y de generación de nuevos polos de viajes es mayor al resto.

En la Comunidad Autónoma de La Rioja se identifican un total de **144 municipios con planeamiento urbanístico**, con fecha de actualización del año 2020, habiéndose comprobado dicha información hasta el año 2020 en relación a las Publicaciones en el Boletín Oficial de La Rioja, de la Comisión de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja, en materia de planeamiento urbanístico municipal. La tabla en la que se reflejan esos 144 municipios con su planeamiento específico, en función de la tipología de reglamentación, de su adaptación o no a la LOTUR 2006 y las modificaciones, puntuales o no, con aprobación firme, que han acontecido desde 2006 hasta 2020.

Como hemos dicho anteriormente, en parte el análisis se **centrará en aquellos municipios con un mayor peso específico**, por ello, a continuación se presenta una breve descripción de estos municipios en donde se analiza la situación del municipio en cuanto a planificación urbana se refiere.

2.4.2.1 Logroño:

La ciudad de Logroño es la **capital autonómica de La Rioja**, siendo a su vez el centro demográfico, económico y administrativo de la comunidad autónoma. Urbanísticamente se encuentra regido por el Plan General Municipal, el cual recoge las normas urbanísticas que representan las determinaciones normativas del Plan, tanto de carácter general como las específicas del suelo urbano. Existen además Ordenanzas específicas para determinadas zonas. **El PGM se redactó en el año 1985**, siendo por tanto un documento relativamente antiguo, que ha ido sufriendo una serie de modificaciones puntuales, pero no se ha adaptado a la LOTUR 2006. En la **actualidad** la capital autonómica ha iniciado el **proceso de renovación de su PGM**, que encuentra en periodo de redacción, habiendo elaborado un documento de avance del PGM sometido a exposición pública.

2.4.2.2 Calahorra

La ciudad de **Calahorra** es la ciudad riojana que se sitúa en segundo puesto en cuanto a población e importancia, siendo ésta la **principal población de la Rioja Baja** y siendo la ciudad de referencia al este de la autonomía, con las implicaciones de interacción con otras comunidades autónomas que eso conlleva. Urbanísticamente el municipio de Calahorra en el **año 2020 llevo a cabo la aprobación definitiva de su nuevo Plan General Municipal**, habiendo sido publicado en el Boletín Oficial de La Rioja el 9 de marzo de 2021, por lo que es un plan realmente reciente y, por lo tanto, adaptado a la legislación vigente en materia de ordenación territorial de La Rioja.

2.4.2.3 Arnedo

Arnedo es la tercera localidad con más población de la comunidad autónoma siendo la ciudad, entre las cinco con mayor peso específico, que tiene una localización más meridional. A su vez es la **cabecera comarcal** de la comarca que lleva su nombre, **Comarca de Arnedo**. El municipio tiene vigente en la actualidad un P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 y con algunas modificaciones

posteriores. Bien es cierto que en la **actualidad** el municipio se encuentra en proceso de **renovación de su PGM**, con un horizonte a 2035, habiendo publicado la propuesta de avance.

2.4.2.4 Haro

El municipio de **Haro** es una localidad situada al noroeste de la provincia riojana, lindando directamente con la provincia de Álava. El municipio se establece como **cabecera comarcal** de la propia **Comarca de Haro**. El municipio se encuentra en una situación de normativa urbana regida por el **P.G.M. de Haro, P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006** (Redactado en el año 2000) y diversas modificaciones puntuales posteriores, llegando hasta 29 modificaciones del Plan general.

2.4.2.5 Lardero

El municipio de Lardero limita directamente con la capital autonómica, por lo que se ha convertido en un **núcleo residencial importante**, **esta cercanía** lo ha situado como un núcleo atractivo que se abastece de algunos servicios propios de la **capital riojana**. Un ejemplo de ello son los servicios de transporte urbano proporcionados por los autobuses municipales logroñeses que entran en la ciudad de Lardero. Actualmente el municipio cuenta con un **P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006** (Redactado en 2006) y diversas modificaciones puntuales posteriores.

2.4.3 Tabla resumen de Planeamiento urbanístico en los términos municipales de La Rioja

En este apartado se enumeran los diferentes planes municipales existentes en los 174 municipios riojanos con el objeto de:

- Dar a conocer la situación actual de planeamiento en cada uno de los municipios de La Rioja, proporcionando una imagen ajustada a la realidad del planeamiento urbanístico de la comunidad y de cada uno de sus municipios, a fecha del año 2021.
- Facilitar su identificación por parte de las entidades y administraciones competentes en dicha materia, así como las tramitaciones que pudieran darse en relación con la planificación urbanística de La Rioja.

Por ello, se adjunta dicha tabla teniendo en cuenta que, las actuaciones y desarrollos que pudieran realizarse en la autonomía de comunidad autónoma de La Rioja entre 2022 y 2030, deberán tener en cuenta las especificaciones que pudieran existir en base al planeamiento de cada municipio y al comunitario.

Con el fin de ello se presenta esta extensa tabla en donde aparecen los planeamientos urbanísticos municipales, sumando un total de 144 municipios con sus 144 planeamientos municipales.

MUNICIPIO	TIPO DE PLANEAMIENTO
Ábalos	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2005)

MUNICIPIO	TIPO DE PLANEAMIENTO
Agoncillo	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y modificaciones puntuales posteriores
Aguilar del Río Alhama	P.O.S.U. (Redactado en 2001) y con modificaciones puntuales posteriores
Ajamil de Cameros	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2011) y una modificación puntual posterior
Albelda de Iregua	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 y modificaciones puntuales posteriores
Alberite	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2012) y una modificación puntual
Alcanadre	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y modificaciones puntuales posteriores
Aldeanueva de Ebro	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002), modificaciones puntuales y correcciones de errores.
Alesanco	D.S.U. (Redactado en 1980) con modificaciones posteriores y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019
Alesón	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2008) y modificaciones puntuales posteriores
Alfaro	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006. Modificaciones puntuales posteriores a ese año.
Almarza de Cameros	D.S.U. (Redactado en 1982) y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019
Anguciana	N.N.S.S. (Redactada y aprobada la Revisión de las N.N.S.S. en 1992) y modificaciones puntuales posteriores
Anguiano	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2005) y modificaciones puntuales posteriores
Arenzana de Abajo	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2009) y modificaciones puntuales posteriores
Arenzana de Arriba	N.N.S.S. (Redactadas en 1996)
Arnedillo	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2006) y 2 modificaciones posteriores
Arnedo	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 y modificaciones puntuales posteriores. Una de ellas afecta a la LR-584.
Arrúbal	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactada en 2002) y modificaciones puntuales posteriores
Ausejo	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2005) y modificaciones puntuales posteriores
Autol	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 1999) y diversas modificaciones puntuales posteriores
Azofra	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2009) y modificaciones puntuales posteriores
Badarán	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2011)
Bañares	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2006) y modificaciones puntuales posteriores
Baños de Río Tobía	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2006) y modificaciones puntuales posteriores
Baños de Rioja	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2004) y una modificación puntual
Berceo	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2001)

MUNICIPIO	TIPO DE PLANEAMIENTO
Bobadilla	N.N.S.S. (Redactada y aprobada la Revisión de las N.N.S.S. en 1992) con modificaciones posteriores y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019
Brieva de Cameros	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2012) y una modificación puntual
Briñas	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2012) y una modificación puntual
Briones	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2008) y modificaciones puntuales posteriores
Calahorra	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2020)
Camprovín	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2008) y modificaciones puntuales posteriores
Canales de la Sierra	N.N.S.S. (Redactadas en 1997) y dos modificaciones puntuales al respecto de las mismas
Canillas de Río Tuerto	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado el año 2004)
Cañas	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2010) y una modificación puntual
Cárdenas	N.N.S.S. (Redactadas en 1997) y modificaciones puntuales posteriores
Casalarreina	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2008) y modificaciones puntuales posteriores
Castañares de Rioja	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2004) y dos modificaciones puntuales
Cenicero	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2003) Con modificaciones puntuales posteriores.
Cervera del Río Alhama	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y diversas modificaciones puntuales asociadas.
Cihuri	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2001) y modificaciones puntuales posteriores.
Cirueña	N.N.S.S. (Aprobadas en 1999), planes parciales, modificaciones puntuales posteriores y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Clavijo	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2010).
Corera	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2011)
Cornago	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2003) y modificaciones puntuales posteriores.
Cuzcurrita de Río Tirón	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2010) y dos modificaciones puntuales.
Daroqa de Rioja	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2009)
El Rasillo de Cameros	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2004)
El Redal	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y dos modificaciones puntuales
El Villar de Arnedo	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2004) y modificaciones puntuales posteriores
Enciso	D.S.U (Elaborado en 1979), plan especial, modificaciones puntuales posteriores y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019
Entrena	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006, datado del año 2015, y 3 modificaciones puntuales posteriores.

MUNICIPIO	TIPO DE PLANEAMIENTO
Estollo	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2003) y dos modificaciones puntuales posteriores.
Ezcaray	N.N.S.S. (Revisión en 1994), modificaciones puntuales posteriores, planes especiales, estudios de detalle y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Fonzaleche	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2010)
Fuenmayor	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 y numerosas modificaciones puntuales desde el año 2006 hasta el 2020.
Galilea	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2004) y modificaciones puntuales posteriores.
Gallinero de Cameros	P.O.S.U. (Redactado en 2001)
Gimileo	N.N.S.S. (Aprobadas en 1995), modificaciones puntuales posteriores y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Grañón	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006, con modificaciones puntuales en 2005 y 2007.
Grávalos	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002)
Haro	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en el año 2000) y diversas modificaciones puntuales posteriores.
Herce	N.N.S.S. (Aprobada en 1998) y modificaciones puntuales posteriores.
Hervías	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2004) y 3 modificaciones puntuales posteriores
Hormilla	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2001) y diversas modificaciones puntuales posteriores.
Hormilleja	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y 3 modificaciones puntuales posteriores.
Hornillos de Cameros	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en el año 2009)
Hornos de Moncalvillo	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y modificación puntual en 2009 y en 2016.
Huércanos	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2008) y modificaciones puntuales posteriores.
Igea	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006. (Redactado en 2004) y modificaciones puntuales posteriores.
Lagunilla del Jubera	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y una modificación puntual
Lardero	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2006) y diversas modificaciones puntuales posteriores.
Leiva	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2003) y dos modificaciones puntuales posteriores.
Leza de Río Leza	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2008) y una modificación puntual.
LOGROÑO	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 1985) y modificaciones puntuales
Lumbreras de Cameros	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2008) y modificaciones puntuales posteriores.
Mansilla de la Sierra	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2009)
Manzanares de Rioja	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2013) y una modificación puntual
Matute	D.S.U. (Elaborada en 1995), una modificación puntual posterior y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.

MUNICIPIO	TIPO DE PLANEAMIENTO
Medrano	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2012) y dos modificaciones puntuales.
Munilla	D.S.U. (Elaborada en 1984) y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Murillo de Río Leza	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2005) y dos modificaciones puntuales posteriores.
Nájera	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y modificaciones puntuales posteriores.
Nalda	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2009) y tres modificaciones puntuales posteriores.
Navajún	D.S.U. (Elaborada en 1985) y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Navarrete	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2010) y modificaciones puntuales posteriores.
Nestares	P.O.S.U. (Redactado en 1999) y modificaciones puntuales posteriores.
Nieva de Cameros	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2011)
Ochánduri	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y una modificación puntual en 2007.
Ocón	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2012) y dos modificaciones puntuales.
Ojacastro	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2007)
Ollauri	N.N.S.S. (Elaboradas en 1995), modificaciones puntuales posteriores, plan parcial y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Ortigosa de Cameros	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2006) y una modificación puntual del año 2015
Pazuengos	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2003) y una modificación puntual del año 2019.
Pedroso	D.S.U. (Elaborada en 1983), una modificación puntual y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Pinillos	D.S.U. (Elaborada en 1982) y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Pradejón	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2014) y dos modificaciones puntuales posteriores.
Pradillo	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2003)
Préjano	D.S.U. (Elaborado en 1979), modificaciones puntuales posteriores y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Quel	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y diversas modificaciones puntuales posteriores.
Rabanera	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2009) y una modificación puntual en 2013.
Ribafrecha	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y modificaciones puntuales posteriores.
Rincón de Soto	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2007) y modificaciones puntuales posteriores.
Rodezno	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2005) y modificaciones puntuales posteriores.
Sajazarra	P.O.S.U. (Redactado en 2001) y con modificaciones puntuales posteriores.

MUNICIPIO	TIPO DE PLANEAMIENTO
San Asensio	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2007) y modificaciones puntuales posteriores.
San Torcuato	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2003) y modificaciones puntuales posteriores.
San Vicente de la Sonsierra	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2006) y modificaciones puntuales posteriores.
Santa Coloma	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2009) y modificaciones puntuales posteriores.
Santa Eulalia de Bajera	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2007) y modificaciones puntuales posteriores.
Santo Domingo de La Calzada	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 1999) y diversas modificaciones puntuales posteriores.
Santurde de Rioja	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y dos modificaciones puntuales posteriores
Santurdejo	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2006)
Sojuela	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2006) y dos modificaciones puntuales posteriores.
Sotés	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2011) y modificaciones puntuales posteriores.
Soto en Cameros	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2005) y modificaciones puntuales posteriores.
Tirgo	N.N.S.S. (Redactadas en 1997), modificación puntual de 2006, planes parciales y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Tobía	D.S.U. (Elaborada en 1981) y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Tormantos	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2008) y una modificación puntual posterior.
Torrecilla en Cameros	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2003) y con modificaciones puntuales posteriores.
Torrecilla sobre Alesanco	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2009)
Treviana	D.S.U. (Elaborada en 1979) y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Tricio	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2003) y tres modificaciones puntuales posteriores.
Tudelilla	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y modificaciones puntuales posteriores,
Uruñuela	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado 2003) y modificaciones puntuales posteriores.
Valdemadera	D.S.U. (Elaborada en 1985) y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Valgañon	N.N.S.S. (Elaboradas en 1998) con modificaciones puntuales. Reciente redacción un P.G.M (Aprobado en diciembre de 2020)
Ventosa	P.O.S.U. (Redactado en 2001) y modificaciones puntuales posteriores.
Viguera	P.O.S.U. (Redactado en 2003) y modificaciones puntuales posteriores.
Villalobar de Rioja	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y modificaciones puntuales posteriores.
Villamediana de Iregua	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2012) y una modificación puntual posterior.

MUNICIPIO	TIPO DE PLANEAMIENTO
Villanueva de Cameros	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2003) y una modificación puntual del año 2014.
Villaoslada de Cameros	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2010)
Villar de Torre	P.O.S.U. (Redactado en 2002) y dos modificaciones puntuales posteriores.
Villarejo	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2011) y una modificación puntual posterior.
Villarroya	P.O.S.U. (Redactado en el año 2000) y una modificación puntual posterior.
Villatarta-Quintana	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002)
Villaverde de Rioja	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2010) y modificaciones puntuales posteriores.
Viniegra de Abajo	D.S.U. (Elaborada en 1995) y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Viniegra de Arriba	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2009) y una modificación puntual en 2019)
Zarratón	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y modificaciones puntuales posteriores.
Zarzosa	D.S.U. (Elaborada en 1984) y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Zorraquín	P.G.O.U. (Elaborado en 1976), modificaciones puntuales posteriores, plan parcial y plan especial, estudios de detalle y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.

Tabla 2 - Planeamientos urbanísticos municipales.

Fuente: Elaboración propia.

Una vez visto los municipios con un planeamiento específico en materia de planificación urbanística, hay que tener en cuenta que en el ámbito de estudio existen **municipios que no disponen** en la actualidad **de planeamiento urbanístico** de ningún tipo y, por lo tanto, no disponen de un tratamiento específico los tramos urbanos de carreteras en la actualidad, los cuales ascienden a un total de **29 municipios**.

MUNICIPIO	MUNICIPIO
Bergasa	Majarrés
Bergasillas Bajera	Mancomunidad de Nalda, Sorzano y Viguera
Bezares	Muro de Aguas
Cabezón en Cameros	Muro en Cameros
Castroviejo	Robres del Castillo
Cellorigo	San Millán de la Cogolla
Cidamón	San Millán de Yecora
Cordonvín	San Román de Cameros
Corporales	Santa Engracia del Jubera
Foncea	Terroba
Galbárruli	Torre en Cameros
Herramélluri	Torremontalbo
Jalón de Cameros	Ventrosa
Laguna de Cameros	Villalba de Rioja
Ledesma de la Cogolla	Villavelayo

Tabla 3 - Municipios sin planeamiento urbanístico de La Rioja

Fuente: SIU y Comisión de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja

3 DESARROLLOS PREVISTOS

En este apartado se estudian los desarrollos urbanísticos previstos en el ámbito temporal del Plan de Carreteras, el horizonte 2030, por las distintas administraciones o privados. Para ello **se han analizado en primer lugar los desarrollos previstos en los municipios de mayor entidad**, de manera que se observen aquellas actuaciones y desarrollos que puedan ser relevantes en la generación de tráfico y movilidad. Además, se ha realizado una búsqueda de aquellas **actividades** individuales previstas localizadas en el resto de municipios riojanos que por su naturaleza puedan tener una **influencia significativa en la red de transporte riojana**.

3.1 Logroño:

En la capital provincial encontramos una serie de actuaciones a nivel municipal que pueden ocasionar ciertas variaciones en la red de transporte. Una de ellas es el desarrollo de uno de los sectores de ordenación, **El Campillo**, lo cual conlleva la **ejecución** de dos **nuevas promociones de vivienda** en el sector que aumentarán su población y, por tanto, generarán una **nueva demanda de movilidad** en el mismo.



Ilustración 4 - Planes y proyectos de Logroño relevantes para la red de transporte

Fuente: Elaboración propia a partir de la web del ayuntamiento de Logroño

Para facilitar este desarrollo está previsto llevar a cabo una serie de **actuaciones** sobre las infraestructuras de comunicación enmarcadas en el **PLAN DE INFRAESTRUCTURAS DE LA CIUDAD DE LOGROÑO 2013-2025**, en donde se busca **mejorar la conexión del “Campillo”** con el resto de la ciudad. Este plan presenta actuaciones que mejoran la movilidad a motor y las orientadas a la movilidad sostenible, en este apartado del anejo las que resultan de interés son las destinadas a una movilidad más verde. Las actuaciones de mayor relevancia en el Plan de Infraestructuras, en cuanto a movilidad sostenible se refiere, se basan en la **construcción de dos pasarelas** (Propuesta 14 y 19) que cruzan el río Ebro conectando al “Campillo” con diferentes ubicaciones de Logroño, mejorando así la accesibilidad sostenible del sector (Ilustración 5).

La existencia de estas actuaciones supone una **apuesta por el desarrollo de ese sector (El Campillo)** tanto por parte del **sector público como del privado**, por lo que influirá en la movilidad futura. Por otro lado, demuestra la apuesta de la ciudad por generar infraestructura verde de transporte en la ciudad, en la búsqueda de un desarrollo sostenible de la misma.



Ilustración 5 - Actuaciones del Plan de Infraestructuras de Logroño con una afección a la movilidad

Fuente: Plan de Infraestructuras de la ciudad de Logroño 2013-2025

Además, en la ciudad de Logroño se encuentra otro elemento de transporte a tener en cuenta en la ciudad de Logroño, **la nueva estación intermodal** (nudo intermodal) cuya construcción se ha finalizado recientemente en la capital riojana. En ella se integrarán las terminales de viajeros tanto del transporte ferroviario como del transporte de viajeros de carretera, facilitando la conexión de la región a la red ferroviaria de alta velocidad. Para su construcción, fue constituida la sociedad Logroño Integración del Ferrocarril 2002 S.A. (LIF 2002), encargada de desarrollar todas las actuaciones necesarias para integrar infraestructuras ferroviarias en la ciudad de Logroño. Se trata de una sociedad de capital público participada por el Ministerio de Fomento (actual MITMA), a través del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y Renfe Operadora, junto con la Comunidad Autónoma de La Rioja y el Ayuntamiento de Logroño.

Una vez finalizado el nudo intermodal, estación de RENFE y autobuses, se ha dotado a la ciudad de un equipamiento de transporte público con una muy buena accesibilidad y que puede tener un impacto de cierto valor en el sistema de transportes de la ciudad y por extensión en el de la Comunidad Autónoma La Rioja y comarcas aledañas de Álava y Navarra.

3.2 Calahorra:

El municipio de **Calahorra** está impulsando el desarrollo de dos sectores industriales en su término municipal que deben ser tenidos en cuenta en el Plan Regional de Carreteras. El primero de ellos afecta al futuro inicio de actividades en el **polígono del “Recuenco”** localizado al sureste del núcleo urbano. Recientemente se ha construido un acceso provisional que demuestra el interés de la administración calahorrana en la promoción de este polígono industrial, buscando potenciar el sistema productivo de la ciudad.

Por otra parte, en el año 2020 se aprobó el desarrollo del **Plan Parcial “Variante Norte”**, en donde se desarrollará suelo destinado a **usos terciarios y servicios dotacionales públicos** en un espacio industrial en desuso. El Plan presenta plazos previstos de ejecución de cinco años y medio, localizándose por tanto dentro del horizonte del Plan Regional de Carreteras. Este desarrollo de usos terciarios y dotacionales ocasiona un **potencial nodo de movilidad** en el momento de su explotación, pudiendo influir en el tráfico de la localidad y de los **municipios dependientes de la cabecera comarcal**.

En abril de 2021 el municipio de Calahorra ha **aprobado el contrato para la redacción del proyecto de la estación intermodal**, que permitirá la integración de la estación de autobuses en la de ferrocarril. Las obras se cofinanciarán entre el Ayuntamiento y la Dirección General de Infraestructuras del Gobierno de La Rioja, con un presupuesto estimado de 4 millones de €. Esta estación intermodal es un elemento de movilidad que se debe tener en cuenta en un escenario futuro por el potencial que tiene esta actuación para afectar a la movilidad riojana.



Ilustración 6 - Actuaciones relevantes para la movilidad en Calahorra.

Fuente: Elaboración propia a partir de la web del ayuntamiento de Calahorra



Ilustración 7 - Plan Parcial “Variante Norte 1”.

Fuente: Plan Parcial Sector S-12 “Variante Norte 1”



Ilustración 8 - Plano polígono del "Recuencho".

Fuente: Plan Parcial Sector 10 S-10 "El Recuencho".

3.3 Lardero:

Como se ha dicho anteriormente, **Lardero** es un municipio muy cercano a la capital, localizándose al sur de esta, debido a ello, la expansión urbana en el municipio de Lardero se está **desarrollando en los sectores urbanizables del norte**, en donde el planeamiento ha reservado stocks de suelo destinados al suelo residencial. El crecimiento de la localidad dificulta los movimientos en el área metropolitana de Logroño, en especial con la localidad vecina de Alberite, cuyo acceso actual desde la red de alta capacidad se lleva a cabo atravesando el núcleo urbano de Lardero.

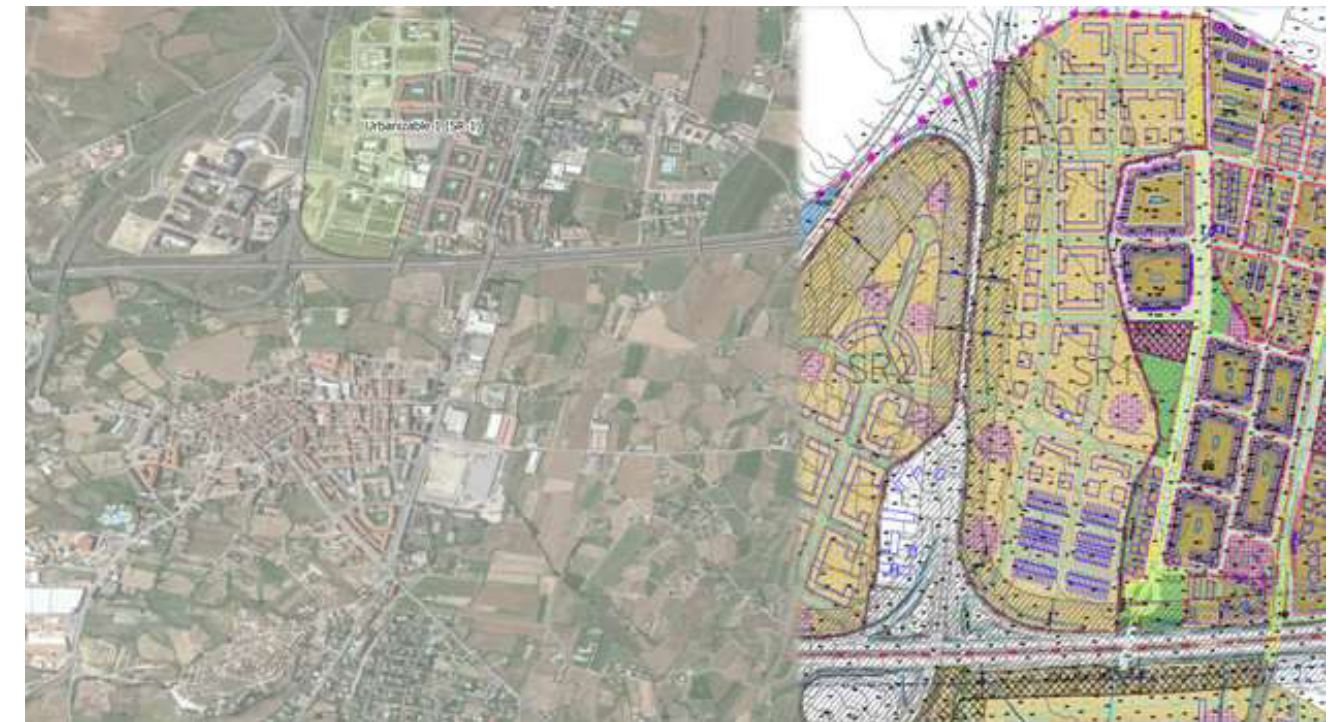


Ilustración 9 - Plano sector de suelo urbanizable 1 (SR-1).

Fuente: Fichas Plan General Municipal de Lardero

4 ACTUACIONES DE MOVILIDAD EN LA RED VIARIA O FERROVIARIA ESTATAL

En este apartado se analizan las diferentes actuaciones propuestas en la red viaria o ferroviaria estatal de la Comunidad Autónoma de La Rioja que puedan afectar a la movilidad regional de la comunidad.

4.1 PITVI

Las actuaciones se encuentran incluidas en el **Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI)** 2012-2024. Este Plan contempla entre otras las siguientes actuaciones:

- Nuevas infraestructuras de autovías interurbanas: Completar la autovía del Ebro A-68 en La Rioja, Aragón y la Comunidad Valenciana y realizar actuaciones en la A-12, la Autovía del Camino en Burgos y La Rioja.
- Variantes de población y supresión de travesías. Variantes en La Rioja y Aragón en la carretera N-232

4.2 Presupuestos Generales del Estado:

Los Presupuestos Generales del Estado (PGE) de 2021, al igual que los anteriores, contemplan partidas presupuestarias para financiar las **reducciones de peajes** de la Autopista Vasco-Aragonesa a su paso por La Rioja (R.D.584/2014, de 4 de julio). Estas reducciones y exenciones se localizan el **tramo de Haro – Alfaro**, tratándose de exenciones y reducciones de peajes de los movimientos que se realizan dentro del territorio de la Comunidad Autónoma de La Rioja, con origen y destino en los enlaces de la autopista AP-68, Bilbao-Zaragoza. También se han aprobado medidas adicionales para reducciones de peajes destinadas al tráfico pesado obligado a usar la Autopista Vasco-Aragonesa, por su paso por La Rioja

4.3 ADIF:

La construcción del **tramo Pamplona-Logroño de Alta Velocidad** se encuentra en distintas fases (estudio informativo, proyecto o estudio de conexiones) no existiendo en la actualidad certeza sobre su trazado definitivo y sus plazos de ejecución. No obstante, la información proporcionada por ADIF, en su página web, mantiene la apuesta por la modernización del transporte ferroviario en la Comunidad Autónoma de La Rioja. La mejora de dicho corredor, es una reivindicación social y económica de la región, que impulsó la inclusión, en el año 2013, del tramo ferroviario e Castejón-Logroño-Miranda en la financiación prioritaria de la UE, con un horizonte al año 2030. Si este escenario se mantiene, la financiación europea podría alcanzar un porcentaje del 40%, lo que haría posible que se culminen las actuaciones y mejoras necesarias.

4.4 Estudio de mejora de funcionalidad y capacidad de la autopista AP-68 en la Comunidad Autónoma de La Rioja

El Gobierno de La Rioja elaboró en el año 2019 un documento en el que se analizaba las necesidades de conectividad en la autopista AP-68 para transformarla en una vía permeable, vertebradora del territorio regional, una vez finalizada la concesión y el sistema de peajes. En este documento se analiza la necesidad de conectividad propia de la AP-68 con el resto de la red viaria riojana, teniendo en cuenta los condicionantes territoriales, físicos, ambientales, funcionales y de tráfico, adaptándose a la normativa vigente en materia de carreteras. Los resultados del estudio se concretan en una serie de propuestas de remodelación y construcción de enlaces en la AP-68. Por tanto, en el estudio se han determinado una serie de actuaciones con el objetivo de trasvasar el tráfico desde las carreteras nacionales N-232, N-124 y N-126 y las distintas carreteras autonómicas a la autopista AP-68. El estudio prevé un presupuesto final de las actuaciones de 51.909.836 €.

Cabe destacar que recientemente se ha aprobado **la redacción de un estudio previo sobre el análisis de la distribución de la demanda de tráfico tras la supresión del peaje en la autopista AP-68 Bilbao-Zaragoza y la necesidad de actuaciones en la red de carreteras del estado en La Rioja**. Este estudiará más en detalle las necesidades de la Red de Carreteras del

Estado en la Rioja, y concretará las futuras actuaciones, teniendo en cuenta las necesidades actuales y futuras.

4.4.1 Nuevos enlaces:

A continuación se enumera la propuesta de nuevos enlaces conforme al “Estudio de mejora de funcionalidad y capacidad de la autopista AP-68 en la Comunidad Autónoma de La Rioja”, conforme a la justificación y ubicación previstas en el estudio, así como, el orden de prioridad que plante el estudio.

4.4.1.1 Ollauri: N-232 y N-124 (P.K. 90,50)

La justificación de este enlace radica en que constituye un nuevo acceso para la localidad de Haro, el cual permitirá acceder al polígono industrial Fuente Ciega sin tener que atravesar el casco urbano del municipio de Haro o hacer recorridos adicionales, desviando en mayor medida el tráfico de vehículos pesados sin cruzar el casco urbano. Además, mejora la accesibilidad a los municipios de Gimileo, Briones y Ollauri por la N-232. Este enlace captaría el tráfico de las N-232 y N-124 con dirección Logroño.

Un aspecto a tener en cuenta es que el enlace cumple las condiciones de distancias establecida por la normativa de trazado vigente para el supuesto de las carreteras nacionales, por lo que la construcción del mismo no debería plantear grandes dificultades. En el Plan esta actuación presenta un orden de prioridad de 1.

4.4.1.2 San Asensio (P.K. 102,00)

Este enlace constituiría una salida directa a San Asensio, lo que contribuiría a mejorar la accesibilidad de la comarca de Nájera mediante la carretera LR-208, reduciendo tiempos de recorrido entre las comarcas de Haro y Nájera. Hay que tener en cuenta que la ubicación del enlace se ve condicionada por la existencia de un área de servicio en el P.K. 100,00. En el Plan esta actuación presenta un orden de prioridad de 6.

4.4.1.3 Alcanadre (P.K. 157,00)

El objetivo de este enlace es mejorar la conexión directa de la población de Alcanadre con la AP-68, mejorando así la comunicación de la comarca de Ausejo gracias al enlace y, además, evitar que el tráfico de pesados en dirección o proveniente de Navarra deba circular por la N-232. Hay que tener en cuenta que la situación del enlace está condicionada por la ubicación del enlace de Lodosa en el P.K. 164,00 y la del área de descanso en el P.K. 154,00. En el Plan esta actuación presenta un orden de prioridad de 7.

4.4.1.4 Aldeanueva (P.K. 185,00)

Este enlace se plantea para resolver el acceso a la AP-68 de las dos localidades con mayor peso demográfico de la Rioja Baja (Aldeanueva de Ebro y Rincón de Soto), ya que en la actualidad no

poseen un acceso directo a dicha infraestructura viaria. La situación de dicho enlace está determinada por el enlace existente entre la N-232 y la LR-384, pero esta ubicación obligaría a trasladar el área de servicio del P.K. 186,00, ya que no cumpliría las distancias exigidas en la vigente Instrucción de Trazado. En el Plan esta actuación presenta un orden de prioridad de 3.

4.4.1.5 LR-285 (P.K. 194,50)

Este enlace se plantea para que cumpla la función de dar acceso a las carreteras LR-115 (norte) y LR-285, mejorando además el acceso a la comarca de Cervera del Río Alhama puesto que reduce de manera significativa los tiempos de acceso a la comarca. Este acceso también reduciría la proporción de tráfico pesado por la carretera N-232 procedente de la comunidad de Navarra.

Para llevar esto a cabo se plantea un enlace de LR-115 (norte) y LR-285 con la AP-68 a la altura de Rincón de Soto y Ventas del Baño, respectivamente. Ambos puntos de enlace se ven condicionados por la ubicación del área de descanso en el P.K. 197,00 y el enlace de Alfaro en el P.K. 202,00. En el Plan esta actuación presenta un orden de prioridad de 4.

4.4.2 Remodelación de los enlaces existentes:

4.4.2.1 Haro: N-126 y LR-111 (P.K. 87,50)

Actualmente el acceso de Haro conecta con las carreteras N-126 y LR-111 en una intersección en forma de “T”, pero cuyas dimensiones no son adecuadas para absorber los volúmenes de tráfico existentes, además de que su ubicación dificulta la mejora de las condiciones geométricas del enlace.

La modificación del enlace se basa en la modificación de la ubicación y características de la intersección con las vías nombradas anteriormente para mejorar las condiciones de funcionamiento y de seguridad vial.

Además de esta modificación, se recomienda la construcción de una variante al oeste de Haro, que evite el tráfico de pesados proveniente de la cantera de San Felices por el casco urbano del municipio. En el Plan esta actuación presenta un orden de prioridad de 5.

4.4.2.2 Lodosa (P.K. 164,00)

La propuesta de mejora de este enlace se basa en completar los movimientos posibles en el mismo, ya que en la actualidad únicamente se permiten los movimientos desde la carretera NA-123 hacia y desde Zaragoza, mejorando la accesibilidad de los municipios de Pradejón, El Villar de Arnedo y de la Comunidad Foral de Navarra. Cabe destacar que el proyecto de este enlace fue aprobado en el julio de 2018 (BOE 17 de julio de 2018).

4.4.2.3 Calahorra (P.K. 174,40)

En la actualidad el enlace de Calahorra está actualmente situado en el P.K. 176,00, dicha ubicación presenta dificultades en la conexión con la N-232 y el acceso al núcleo urbano de Calahorra.

La propuesta consiste en adelantar el enlace al P.K. 174,40 de tal manera que conecte con el enlace existente entre la N-232 y la LR-134, de la LR-123 al L.P. de Navarra por el municipio de Calahorra, lo que además facilitaría los desplazamientos en dirección a los municipios de San Adrián o Peralta, evitando así la utilización del viario municipal para la conexión con la autopista AP-68. En el Plan esta actuación presenta un orden de prioridad de 2.

4.4.3 Obras complementarias en la red autonómica

Además de las actuaciones anteriormente explicadas, el estudio menciona tres actuaciones complementarias que mejorarían la situación de la red de transportes riojana y acrecentarían los resultados de las actuaciones propuestas en el informe, dichas actuaciones son:

- Variante oeste de Haro (LR-401 - LR-202- LR-111)
- Ensanche de la carretera LR-287 y NA-6920

4.5 Proyectos o Estudios recientes del MITMA

En este apartado se analizan las obras, proyectos y estudios desarrollados por el MITMA en la red viaria estatal en La Rioja más relevantes de los últimos años. En la

Estado	Acuación Planificada	Año de licitación
Estudio previo	Estudio previo sobre análisis de distribución de demanda de tráfico tras supresión de peaje en AP-68 y la necesidad de actuaciones en la Red de Carreteras del Estado en La Rioja	03/06/2021
Adecuación de sistemas de contención	Adecuación de sistemas de contención de vehículos por paralelismo con vía férrea de la carretera N-232 entre los PP.KK. 340 y 343,500. Provincia de La Rioja.	30/04/2021
Obra	Ejecución de diversas operaciones de conservación y explotación en las carreteras del sector LO-02. Provincia de La Rioja.	03/03/2021
Proyecto de construcción	Variante de Briones. Carretera N-232 de Vinaroz a Santander, p. k. 440+000 al p. k. 446+000, en tt. mm. de Briones, Gimileo, Ollauri y San Asensio (La Rioja)	05/02/2021
Rehabilitación de firme	Rehabilitación estructural del firme en las carreteras N-111 entre los PP.KK. 264+180 al 284+000 y N-111a entre los PP.KK. 266+000 al 271+045. Tramos: Varios. Provincia: La Rioja.12-LO-5440; 54.567/19 Autovía A-12, Del Camino de Santiago. Tramo: Santo Domingo de la Calzada-Villamayor del Río. Provincia de La Rioja y Burgos.	25/06/2019
Redacción de proyectos	Redacción de proyectos (dividido en 4 lotes) de obras de conservación en las Demarcaciones de Comunidad Valenciana, Cataluña, Aragón y La Rioja. Autovía A-68. Tramo: Arrúbal-Navarrete. Provincia de La Rioja	12/06/2019
Obra	Remodelación del enlace de la LR-254 con la N-111, P.K. 319+500.Tramo: Enlace de Entrena. Provincia de la Rioja.	27/03/2019
Redacción de proyectos	Redacción de los proyectos de trazado y construcción de: Carretera N-232, de Vinaroz a Santander (del p.k. 368+500 al p.k. 373+100). Tramo: Variante de Villar de Arnedo. Provincia de La Rioja.	13/10/2018
Obra	Ejecución de diversas operaciones de conservación y explotación en tramos de las carreteras: A-12; A-13; LO-20; N-120; N-120a; N-124; N-126; N-232; N-232A y N-232a (antigua). Provincia de La Rioja.	14/01/2018
Proyecto de construcción	Proyecto de mejora del enlace Lodosa-Pradejón. Autopista AP-68. P.K. 164+200	2017
Rehabilitación de firme	Rehabilitación estructural del firme en la carretera LO-20 del p.k. 5+100 al 14+700, A-12 del p.k. 7+600 al 9+000 y A-13 del p.k. 2+000 al 5+070 en tronco, ramales y vías de servicio. Tramos varios. Provincia de La Rioja.	16/06/2017
Rehabilitación de firme	Rehabilitación del firme de la carretera N-111, del p.k. 300+000 al 324+000. Provincia de La Rioja.	22/03/2016
Rehabilitación de firme	Rehabilitación del firme de la carretera N-232, del p.k. 372+000 al 386+000. Provincia de La Rioja.	22/03/2016
Actuaciones de mantenimiento	Actuaciones de mantenimiento para reposición y reparación de juntas de dilatación de estructuras en las carreteras N-111, N-232, A-12, LO-20 y A-13. PP.KK. Varios. Provincia de La Rioja.	14/03/2016
Obras	Enlace completo para la conexión de la N-232 y la autovía LO-20, con la autopista AP-68 en Recajo. Provincia de La Rioja.	15/12/2014
Proyecto de construcción	Proyecto de trazado y construcción "Autovía A-68. Tramo: Arrúbal – Navarrete"	30/08/2013
Proyecto de construcción	Proyecto de construcción Desdoblamiento y conversión en autovía de la carretera N-124 entre Armiñón y Briñas. (Competencia Diputación Foral de Alava)	02/12/2011
Proyecto de construcción	Proyecto de construcción 13-LO-5310 Variante de Fuenmayor	2011

Tabla 4 se enumeran los diferentes estudios, proyectos y obras recientes, identificados dentro de la Comunidad autónoma de La Rioja. Además, en los subapartados de este mismo, se remarcán las cuatro actuaciones de mayor relevancia para la movilidad y el transporte riojano.

Estado	Acuación Planificada	Año de licitación
Estudio previo	Estudio previo sobre análisis de distribución de demanda de tráfico tras supresión de peaje en AP-68 y la necesidad de actuaciones en la Red de Carreteras del Estado en La Rioja	03/06/2021
Adecuación de sistemas de contención	Adecuación de sistemas de contención de vehículos por paralelismo con vía férrea de la carretera N-232 entre los PP.KK. 340 y 343,500. Provincia de La Rioja.	30/04/2021
Obra	Ejecución de diversas operaciones de conservación y explotación en las carreteras del sector LO-02. Provincia de La Rioja.	03/03/2021
Proyecto de construcción	Variante de Briones. Carretera N-232 de Vinaroz a Santander, p. k. 440+000 al p. k. 446+000, en tt. mm. de Briones, Gimileo, Ollauri y San Asensio (La Rioja)	05/02/2021
Rehabilitación de firme	Rehabilitación estructural del firme en las carreteras N-111 entre los PP.KK. 264+180 al 284+000 y N-111a entre los PP.KK. 266+000 al 271+045. Tramos: Varios. Provincia: La Rioja.12-LO-5440; 54.567/19 Autovía A-12, Del Camino de Santiago. Tramo: Santo Domingo de la Calzada-Villamayor del Río. Provincia de La Rioja y Burgos.	25/06/2019
Redacción de proyectos	Redacción de proyectos (dividido en 4 lotes) de obras de conservación en las Demarcaciones de Comunidad Valenciana, Cataluña, Aragón y La Rioja. Autovía A-68. Tramo: Arrúbal-Navarrete. Provincia de La Rioja	12/06/2019
Obra	Remodelación del enlace de la LR-254 con la N-111, P.K. 319+500.Tramo: Enlace de Entrena. Provincia de la Rioja.	27/03/2019
Redacción de proyectos	Redacción de los proyectos de trazado y construcción de: Carretera N-232, de Vinaroz a Santander (del p.k. 368+500 al p.k. 373+100). Tramo: Variante de Villar de Arnedo. Provincia de La Rioja.	13/10/2018
Obra	Ejecución de diversas operaciones de conservación y explotación en tramos de las carreteras: A-12; A-13; LO-20; N-120; N-120a; N-124; N-126; N-232; N-232A y N-232a (antigua). Provincia de La Rioja.	14/01/2018
Proyecto de construcción	Proyecto de mejora del enlace Lodosa-Pradejón. Autopista AP-68. P.K. 164+200	2017
Rehabilitación de firme	Rehabilitación estructural del firme en la carretera LO-20 del p.k. 5+100 al 14+700, A-12 del p.k. 7+600 al 9+000 y A-13 del p.k. 2+000 al 5+070 en tronco, ramales y vías de servicio. Tramos varios. Provincia de La Rioja.	16/06/2017
Rehabilitación de firme	Rehabilitación del firme de la carretera N-111, del p.k. 300+000 al 324+000. Provincia de La Rioja.	22/03/2016
Rehabilitación de firme	Rehabilitación del firme de la carretera N-232, del p.k. 372+000 al 386+000. Provincia de La Rioja.	22/03/2016
Actuaciones de mantenimiento	Actuaciones de mantenimiento para reposición y reparación de juntas de dilatación de estructuras en las carreteras N-111, N-232, A-12, LO-20 y A-13. PP.KK. Varios. Provincia de La Rioja.	14/03/2016
Obras	Enlace completo para la conexión de la N-232 y la autovía LO-20, con la autopista AP-68 en Recajo. Provincia de La Rioja.	15/12/2014
Proyecto de construcción	Proyecto de trazado y construcción "Autovía A-68. Tramo: Arrúbal – Navarrete"	30/08/2013
Proyecto de construcción	Proyecto de construcción Desdoblamiento y conversión en autovía de la carretera N-124 entre Armiñón y Briñas. (Competencia Diputación Foral de Alava)	02/12/2011
Proyecto de construcción	Proyecto de construcción 13-LO-5310 Variante de Fuenmayor	2011

Tabla 4 - Actuaciones planificadas en la Rioja por parte del MITMA

Fuente: Elaboración propia

4.5.1 Autovía A-12. Tramo: Santo Domingo de la Calzada – Villamayor del Río



Ilustración 10 - Ficha Autovía A-12 Tramo: Santo Domingo la Calzada – Villamayor del Río

Fuente: Elaboración propia

4.5.2 Autovía A-68. Tramo Arrúbal – Navarrete



Ilustración 11 - Ficha Autovía A-68. Tramo Arrúbal - Navarrete

Fuente: Elaboración propia

4.5.3 Remodelación del Enlace de la LR-254 con la N-111, Tramo: Enlace de Entrena



Ilustración 12 - Ficha Remodelación del enlace de la LR-254 con la N-111.

Fuente: Elaboración propia

5 ACTUACIONES DE MOVILIDAD EN LA RED VIARIA AUTONÓMICA Y MUNICIPAL

Las actuaciones que afectan a la oferta de transporte en la red viaria autonómica se encuentran incluidas en el Plan Regional de Carreteras vigente, y éstas se recopilan en profundidad en el anejo de Grado de Ejecución del Plan Vigente.

A continuación se analizan las actuaciones propuestas a nivel municipal que afecten a la oferta de transporte. En el ámbito de estudio destacan las propuestas ubicadas en la capital riojana, y mas explícitamente las propuestas por el Plan de Infraestructuras de la Ciudad de Logroño 2013-2025.

En este aspecto destacan actuaciones como la **conexión de las avenidas Sonsierra y Mendavia** (Propuesta 1) que conecta el “Campillo” con el polígono industrila “Cantabria II” mediante un **nuevo vial** con doble calzada y dos carriles por sentido., cuya ejecución estaba prevista en el periodo 2019-2020, con el objetivo de descongestionar el tráfico que se produce en la LR-131.

El plan de infraestructuras de Logroño, además de las **actuaciones** anteriormente citadas, plantea una serie de actuaciones que por su posible **repercusión en el tráfico de la capital** deben ser tenidas en cuenta. Un claro ejemplo es el proyecto del **Quinto Puente Sobre el Río Ebro** (Propuesta 12), el cual conectará el núcleo de la capital, mediante el alargamiento de la calle San Millán, con la otra orilla del río, Avd. Mendavia, hasta materializar una nueva conexión con la LR-131 mediante una glorieta, de tal forma que se facilite un nuevo acceso desde centros atractores como el palacio de congresos, mejorando así la movilidad en la ciudad.

La **conexión de la calle Portillejo con el puente de Sagasta y Fuenmayor** (Propuesta 2), pretende crear una nueva vía que de acceso a la ciudad desde el otro lado de la infraestructura ferroviaria y así disminuir la carga de tráfico de la avenida de Burgos, y, por tanto, mejorará la movilidad general de la ciudad del tráfico rodado, teniendo una especial repercusión en la zona oeste de la misma.

La actuación de **los distribuidores del sur y calle vieja** (Propuesta 12), una propuesta que se compone de una serie de viales paralelos al sur de Logroño. Esta actuación pretende prolongar a la calle Gustavo Adolfo Bécquer y Calleja Vieja. La importancia de esta actuación reside en dos aspectos claro, el primero es potenciar el futuro nudo Sur de la A-68, cuando la actual autopista se convierta en la circunvalación de Logroño; y el segundo en la creación de un vial oblicuo que conectará directamente la zona Este de la ciudad, en donde encontramos un gran centro atractor de viajes como es el Hospital San Pedro. Su ejecución está prevista entre 2022 y 2023.

La construcción de un nuevo vial que ejerza como **conexión del enlace de la A-68 con la calle La Cava** (Propuesta 20). En la actuación se propone la prolongación de la calle La Cava hasta encontrarse con la A-68, prácticamente en el límite del término municipal, con el objetivo de generar un nuevo eje vertebrador de la zona suroeste de Logroño, a partir del cual ir cerrando la malla urbana. Se plante también como solución de aligerar el tráfico de los nudos de Chile y Alcampo. El plazo de ejecución que plantea el Plan es 2024-2025.

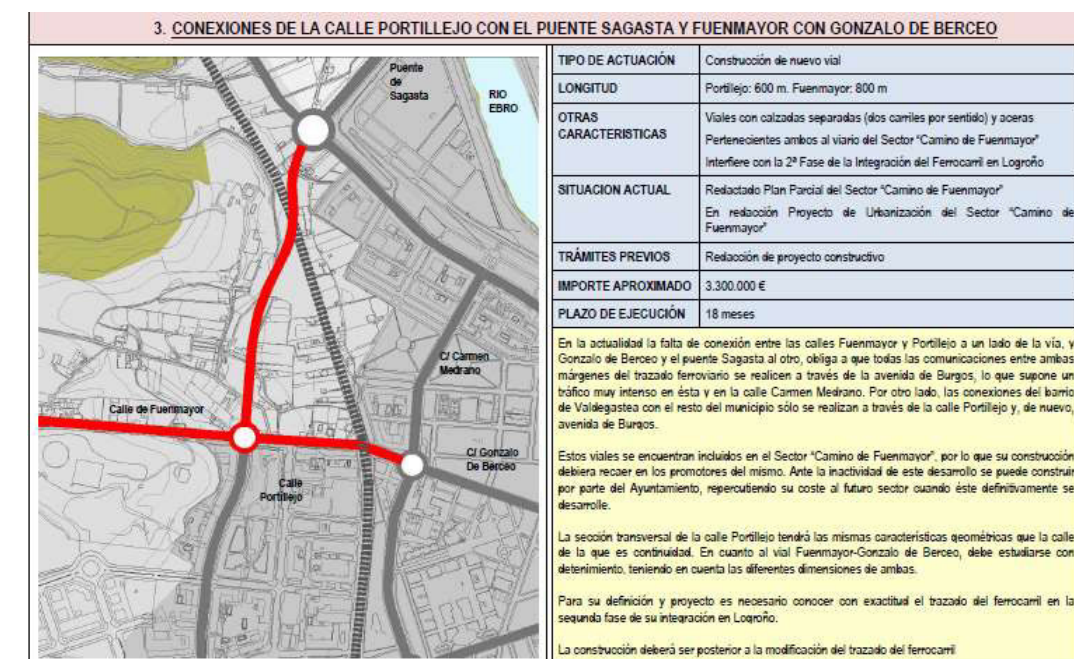
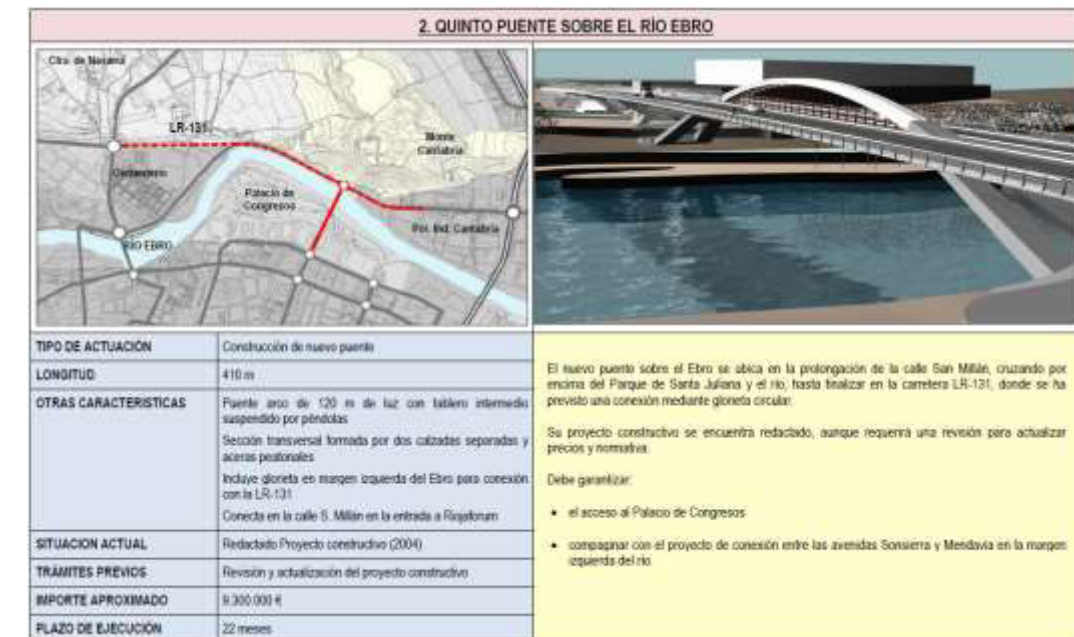




Ilustración 13 - Actuaciones del PLAN DE INFRAESTRUCTURAS DE LOGROÑO con una afección a la oferta de la movilidad.

Fuente: PLAN DE INFRAESTRUCTURAS DE LA CIUDAD DE LOGROÑO 2013-2025

**PLAN REGIONAL DE CARRETERAS
DE LA RIOJA 2022-2030**

ANEJO 05. INVENTARIO DE LA RED





ANEJO 05. INVENTARIO DE LA RED

ÍNDICE

1	INTRODUCCIÓN	1
2	CONSIDERACIONES GENERALES	2
3	RED DE CARRETERAS DEL ESTADO	2
4	VÍAS LOCALES.....	4
5	RED DE CARRETERAS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA	4
6	ANÁLISIS DE LA SECCIÓN TRANSVERSAL	10
7	PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LA RED POR TRAMOS HOMOGÉNEOS	11
	APÉNDICE A. INVENTARIO DE LA RED DE CARRETERAS	12
	APÉNDICE B. ANCHURA DE PLATAFORMA.....	14
	APÉNDICE C. CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DE LOS TRAMOS DE LA RED DE CARRETERAS.	18

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 –Red carreteras competencia Gobierno La Rioja.....	5
Ilustración 2 – Red de carreteras en la provincia de La Rioja (% por tipo de carretera).....	5
Ilustración 3 – Red de carreteras de La Rioja (% ancho plataforma por tipo de carretera).....	10

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 – Red de carreteras en la provincia de La Rioja (Competencia del Gobierno autonómico de La Rioja)	4
Tabla 2 – Red de carreteras en la provincia de La Rioja	5
Tabla 3 – Red de carreteras de La Rioja ancho plataforma por tipo de carretera	10

1 INTRODUCCIÓN

Este documento recoge la actualización del inventario de la Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja tras un análisis detallado de las características de la misma.

Con el objeto de conocer el estado actual de las carreteras, se ha realizado un inventario de la Red de Carreteras de La Rioja, en las que se detallan las principales características físicas y funcionales de cada tramo en los que se han **tramificado** las carreteras, en función de los siguientes parámetros:

a) Identificación:

- Código y nombre de la carretera
- Código y denominación del tramo
- Puntos kilométricos inicial y final del tramo
- Distancia a origen del punto inicial y final del tramo
- Longitud total del tramo

b) Del entorno:

- Tipo de terreno (llano, ondulado, accidentado y muy accidentado)
- Litología, tectónica, geología y geotecnia
- Bienes culturales
- Reserva Biosfera
- Espacios protegidos por la Red Natura 2000
- Clase del tramo (Urbano e Interurbano)
- Planeamiento urbanístico (Clasificación y categoría del suelo)
- Instrumentos de ordenación (Lugar y categoría de ordenación)

c) Físicas y geométricas:

- Tipos de firme
- Número de carriles
- Tipo de carretera (convencional o desdoblada)
- Sección transversal (ancho de calzada y arcenes)
- Trazado (pendiente media)

d) De equipamiento de la carretera

- Estado de conservación de la señalización y balizamiento
- Iluminación.
- Equipamientos urbanos

e) Superficiales:

- Estado de conservación del firme

f) Funcionales:

- Intensidad de vehículos (IMD y % de pesados)
- Velocidad máxima del tramo
- Velocidad media del tramo
- Nivel de servicio
- Accidentalidad

Para ello se han utilizado las siguientes fuentes:

- Agenda de Carreteras del Gobierno de La Rioja con la última campaña de actualización 2017-2018.
- Campaña Visual 2019 de la Red de Carreteras de La Rioja que recoge las grabaciones de toda la red de carreteras de La Rioja, así como la información de cada uno de los tramos que conforman dichas carreteras obteniendo de esta manera una visión global y rápida de la situación actual de las carreteras.
- Seguimiento de las actuaciones realizadas en la Red de Carreteras de La Rioja.
- Delimitación de competencias en materia de carreteras. Acuerdo de 25 de octubre de 2015 en intersecciones, enlaces y estructuras compartidas por la Red de Carreteras del Estado, cuya explotación y gestión compete al Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana y la Red Autonómica de Carreteras de La Rioja, competencia de la comunidad autónoma.
- Estudio de Auscultación, valoración y planificación de las actuaciones de conservación en la Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma de la Rioja. Año 2014, donde se analiza el estado de conservación de la señalización vertical, entre otros, en el momento del estudio.
- Infraestructura de Datos Espaciales Gobierno de La Rioja (IDERIOJA).
- Obras en la Red de Carreteras de La Rioja (www.larioja.org)

Para la actualización del inventario de la Red actual de Carreteras de La Rioja se ha creado, mediante el software QGIS (Sistema Gestor de Información) un mapa en este formato, en donde aparecen las carreteras tramificadas según los siguientes criterios de tramificación:

- 1er Criterio: Zonas urbanas según señales S-500 Entrada a poblado o S-510 Fin de poblado
- 2do Criterio: Intersección con otras carreteras de la Red de Carreteras del Estado o de la Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja
- 3er Criterio: Cambio de sección

Para la elaboración del mapa de la Red De Carreteras de La Rioja se ha partido de la capa de carreteras descargada de la web de OpenStreetMap, ya que esta red tiene todas las características topológicas para poder elaborar el modelo. De esta forma ambas capas de carreteras serán compatibles y se podrán interrelacionar entre ellas.

A cada tramo de carretera se le han adjuntado todos los datos de sus principales características detalladas anteriormente. Esta aplicación, GIS, también forma parte del presente Plan Regional de Carreteras de La Rioja.

2 CONSIDERACIONES GENERALES

La estructura de la red de carreteras de La Rioja se explica por su situación dentro del ámbito territorial peninsular y por el desarrollo en el pasado de un modelo económico que ha favorecido las relaciones de una periferia rica y productiva con su núcleo central, Madrid, que ha sido receptor de un mayor esfuerzo presupuestario en materia de infraestructuras. Desde la implantación de la organización territorial actual, las inversiones en obras públicas se han distribuido más en consonancia con criterios de equilibrio regional y vertebración territorial y se han dedicado, también, considerables inversiones a mejorar ejes transversales.

La comunicación entre La Rioja y Madrid se produce mayoritariamente por uno de estos dos caminos:

- Por la A-1 hasta Burgos y desde allí se opta por la N-120 o por la AP-1 y AP68.
- Por la A-2 hasta Medinaceli para tomar luego la N-111 por Soria hasta Logroño o la N-113 hasta Alfaro (Rioja Baja).

Transversalmente, se está realizando un elevado esfuerzo inversor en infraestructuras a lo largo del Valle del Ebro, entre Zaragoza, Logroño y Miranda de Ebro, creándose un corredor de transporte rápido y capaz que conecta todo el tráfico por carretera del litoral mediterráneo y Aragón con Navarra – País Vasco y el resto de los corredores Cantábrico y Subcantábrico. En La Rioja, este corredor ha experimentado un proceso de polarización de la actividad económica que ha

crecido con una pujanza superior a la media nacional y es una de las zonas recomendadas para la localización de nuevas industrias.

Consecuentemente, la red viaria de La Rioja se estructura alrededor de este gran eje que tiene funcionalidad superior a la región, aunque también ejerce funciones de comunicación intercomarcal. Está conformado por la autopista de peaje AP-68 y las carreteras N-120 (algunos tramos Autovía A-12), N-124 y N-232, que discurren paralelas.

Otro nivel funcional lo constituyen las carreteras del Estado que comunican las capitales de provincia, otros núcleos de primer orden, dan continuidad a itinerarios de orden nacional o cierran la malla vial estatal. En La Rioja discurren por los valles y se apoyan y conectan con el eje principal. Entre ellas se encuentran la N-111 y N-113.

Consideración independiente tiene la N-126, que a pesar de tener titularidad estatal se encuentra en itinerario de ámbito regional, por lo que es posible su transferencia por parte del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana a la Comunidad Autónoma de La Rioja.

El resto de la red es autonómica, tiene la función de integrar las distintas áreas intrarregionales en el conjunto de la comunidad y está estructurada en tres niveles jerárquicos:

- Red Regional Básica: formada por carreteras afluentes del eje principal, comunicando las principales poblaciones con la red de alta capacidad. Supone un 20,22% de la red autonómica y es la estructura principal sobre la que se diseña el resto de red regional.
- Red Comarcal que, apoyándose en la red anterior, conecta los distintos municipios con su cabecera de comarca. Esta red cumple la misión de organizar el espacio comarcal. Constituye el 33,34% de la red regional.
- Red Local que une los municipios entre sí y con las redes de rango superior, y que aporta el 46,57% de los kilómetros del total de red de la comunidad.

3 RED DE CARRETERAS DEL ESTADO

La Red de Carreteras del Estado en La Rioja, junto con la autopista AP-68 (vía rápida que comunica Bilbao con Zaragoza y articula la zona del alto Ebro), tiene como función principal enlazar Logroño con las capitales de las provincias colindantes y con el resto de la red nacional, soportar las mayores intensidades de tráfico y cumplir con la función complementaria de contribuir al equilibrio territorial al atravesar distintas comarcas e ir uniendo sus poblaciones y cabeceras.

La Red de Carreteras del Estado en La Rioja tiene una longitud aproximada de 433 km, lo que supone un 23,03% de lo casi 1.900 km que constituyen el total de las carreteras en la Comunidad Autónoma de La Rioja.

De esta longitud, corresponden a vías de alta capacidad 181,29 km, de los cuales 119, 1 km pertenecen a la autopista de peaje AP-68.

El listado completo de las carreteras comprendidas en la Red de Carreteras del Estado son las que se muestran en el siguiente cuadro:

Carretera	P.K. inicio	P.K. fin	Inicio	Fin	Tipo de vía				Total (km)
					Autopista Libre \ Autovía	Carretera Convencional	Autopista Peaje	Multicarril	
A-12	78+00167	131+00888	L.P. Navarra-La Rioja	Conexión N-120	38,82				38,82
A-13	0+00000	5+00210	Conexión LO-20	L.P. La Rioja-Navarra	5,21				5,21
AP-68	166+00480	201+00850	L.P. Navarra-La Rioja	L.P. La Rioja-Navarra			34,87		34,87
AP-68	77+00960	162+00530	L.P. Burgos-La Rioja	L.P. La Rioja-Navarra			84,23		84,23
LO-20	0+00000	18+00164	Conexión N-232. Recajo	Conexión N-232. Fuenmayor	18,16				18,16
N-111	262+00480	324+00112	L.P. Soria-La Rioja	Enl. LO-20		61,69		1,15	62,84
N-111A	266+00000	271+00060	L.P. Soria-La Rioja	Int. N-111		5,03			5,03
N-113	62+00780	63+00795	L.P. Soria-La Rioja	L.P. La Rioja-Zaragoza		1,02			1,02
N-113	64+00402	82+00340	L.P. Zaragoza-La Rioja	L.P. La Rioja-Navarra		7,38			7,38
N-120	16+00266	43+00440	Enl. A-12	Int. A-12		27,41			27,41
N-120	45+00883	53+00277	Conexión A-12	L.P. La Rioja-Burgos		7,4			7,4
N-120	8+00000	9+00300	Enl. LO-20	Inicio cesión. Fin tramo		1,3			1,3
N-120A	47+00160	47+00929	Fin cesión. Inicio tramo	Enl. N-120		0,77			0,77
N-124	39+00000	45+00990	N-232. Gimileo	L.P. La Rioja-Álava		6,97			6,97
N-126	0+00000	2+00200	Enl. N-232	Acceso AP-68/Conexión. LR-111		2,2			2,2
N-232	330+00875	467+00963	L.P. Navarra-La Rioja	L.P. La Rioja-Burgos		120,67			120,67
N-232A	375+00300	377+00900	Enl. N-232	Inicio cesión. Ausejo		2,523			2,523
N-232A	399+00518	458+00533	Enl. N-232/LO-20	Fin tramo		6,43			6,43
Total general (km)					62,19	250,793	119,1	1,15	433,233

Tabla 1 – Catálogo Oficial de Carreteras del Estado en la Comunidad Autónoma de La Rioja (31/12/2020).

Fuente: Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana.

4 VIAS LOCALES

La Comunidad Autónoma de La Rioja, debido a su configuración uniprovincial, integra en una única red autonómica las carreteras transferidas en su momento por la Administración General del Estado y las pertenecientes a la extinta Diputación Provincial de La Rioja. No existe por lo tanto una diferenciación entre carreteras autonómicas y de diputación como sucede en las comunidades autónomas pluriprovinciales.

La existencia por lo tanto de otras infraestructuras para automóviles distintas de las carreteras estatales o autonómicas, se reduce a las vías urbanas de los municipios y a los caminos de titularidad municipal destinados a usos predominantemente agrícolas o forestales.

En algunas ocasiones las características de dichos caminos pueden hacerlos asimilables a carreteras de bajo nivel, e incluso facilitar el acceso y la comunicación a diversas localidades. No obstante, en los últimos años se han incorporado a la red de carreteras autonómica los caminos que servían de acceso a núcleos habitados con carácter permanente, o que facilitaban las relaciones entre núcleos relativamente próximos, lo cual se recoge en la propuesta de inventario realizada.

5 RED DE CARRETERAS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA

La Red de Carreteras de La Rioja cuenta con **1.881,51 km** de longitud en la actualidad, teniendo en cuenta tanto las carreteras de titularidad estatal como las de competencia autonómica. Sin embargo, el Plan Regional de Carreteras de La Rioja centra su estudio en la Red cuya titularidad es del Gobierno de La Rioja.

Por lo tanto, analizando la **Red de carreteras competencia del Gobierno de La Rioja**, en base al “Inventario de carreteras de La Rioja” actualizado a fecha de abril de 2021, se obtienen **1.448,28 kilómetros** de carreteras, de las cuales casi el 47% forman parte de la Red Local, suponiendo **674,41** kilómetros, aproximadamente el 33% es Red Comarcal, **483,05** kilómetros, y el 20% restante pertenece a Red Regional Básica, con **290,82** kilómetros.

A continuación, se incluyen varias tablas en las que se clasifican las diferentes vías de la Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja y competencia del Gobierno de La Rioja, según su funcionalidad:

- La **Red Regional Básica**, que junto con la Red del Estado constituye el primer nivel dentro de la jerarquía actual y su misión fundamental es la de canalizar los principales flujos de tráfico de largo y medio recorrido, ofreciendo un alto nivel de servicio y unas conexiones lo más directas posibles. En este nivel de la Red estarán incluidas las futuras autovías y carreteras multicarril autonómicas, las carreteras que canalicen los principales flujos

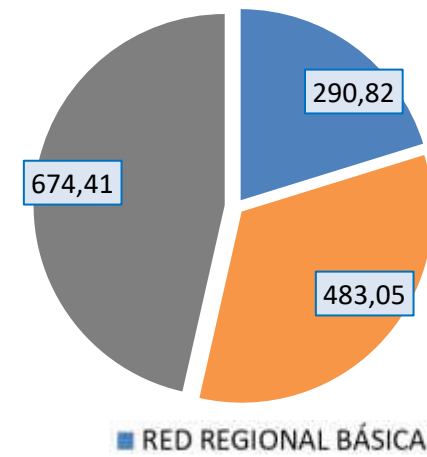
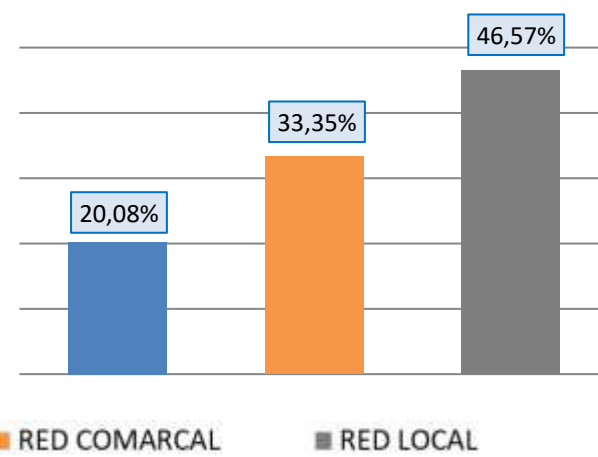
interregionales y las que conecten los centros básicos de la región, entre ellos y con el exterior, y para finalizar aquellos itinerarios que canalicen importantes flujos de vehículos pesados. Supone un 20,08 % de la Red autonómica y es la estructura principal sobre la que se diseña el resto de la Red regional.

- La **Red Comarcal** es el segundo nivel dentro de la jerarquía propuesta en la actualidad y permite la comunicación de los mayores núcleos de población y centros de actividad de cada comarca con sus centros comarcales y con los más próximos de otras comarcas. Constituye el 33,35% de la Red regional.
- La **Red Local** es el tercer y último nivel dentro de la jerarquía propuesta e incluye los tramos de carretera de la Red de la comunidad no incluidos en las redes regional básica y comarcal. Su funcionalidad reside en comunicar los centros de población menores, entre sí, con los núcleos intermedios de apoyo y a través de éstos con la cabecera comarcal. Aporta el 46,57% de los kilómetros del total de Red de la comunidad.

Esta clasificación también se puede observar en el *Apéndice A. Inventario de la Red de Carreteras*.

TIPO DE RED	Longitud (km)	PORCENTAJE
RED REGIONAL BÁSICA	290,82	20,08%
RED COMARCAL	483,05	33,36%
RED LOCAL	674,41	46,57%
Red Local	358,13	17,90%
Red Local Accesos	292,07	14,60%
Red Local Travesías	24,21	1,21%
TOTAL	1.448,28	100%

Tabla 2 – Red de carreteras en la provincia de La Rioja (Competencia del Gobierno autonómico de La Rioja)

Red de Carreteras Gob. La Rioja según tipología (km)

Red de Carreteras competencia Gob. La Rioja según tipología (%)

Ilustración 1 – Red carreteras competencia Gobierno La Rioja

Fuente: Catálogo de carreteras de la Rioja

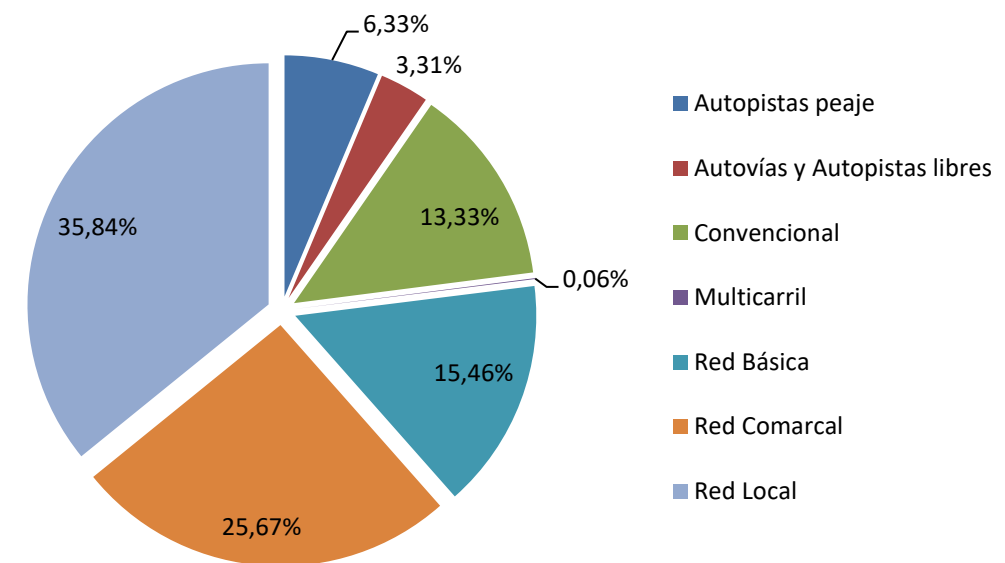
Tal y como se ha comentado anteriormente, además de la Red de competencia autonómica, en La Rioja existen 182,44 kilómetros de autopista, autovía y vías multicarril y 250,79 kilómetros de vías convencionales, sobre estas vías no se actuará al ser de competencia estatal pero sí se considerarán para tener en cuenta su afección al funcionamiento de la Red bajo estudio.

A continuación, se muestra una tabla referida a la longitud total de esta Red de carreteras, incluyendo en primer lugar, aquellas que son competencia del Estado.

TIPO DE RED	LONGITUD (km)	PORCENTAJE	COMPETENCIA
Autopistas peaje	119,10	6,33%	ESTADO
Autovías y Autopistas libres	62,19	3,31%	ESTADO
Convencional	250,79	13,33%	ESTADO
Multicarril	1,15	0,06%	ESTADO
Red Regional Básica	290,82	15,46%	GOB. LA RIOJA
Red Comarcal	483,05	25,67%	GOB. LA RIOJA
Red Local (Accesos, Travesías y Resto de Itinerarios)	674,41	35,84%	GOB. LA RIOJA
Total	1.881,513	100%	

Tabla 3 – Red de carreteras en la provincia de La Rioja

Esta tabla se confecciona en base a la información disponible tras la actualización del Inventario de Carreteras, del Catálogo Oficial de Carreteras en la Comunidad Autónoma de La Rioja (31/12/2020) proporcionado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y, en referencia, a la información actualizada que contiene el “**Catálogo de Carreteras de La Rioja**” a fecha de **abril de 2021**, proporcionado por el Gobierno de La Rioja. Se muestra gráficamente el porcentaje de la Red que supone cada tipo de carretera.


Ilustración 2 – Red de carreteras en la provincia de La Rioja (% por tipo de carretera)

Fuente: Inventario de Carreteras + MITMA + Catálogo de Carreteras de La Rioja

El conocimiento de la situación actual de una Red de Carreteras, debe ser el punto de partida para cualquier instrumento de planificación, y más concretamente para una programación de actuaciones. A continuación, se muestra el Catálogo de carreteras de La Rioja.

Red Regional Básica

ITINERARIO	DENOMINACIÓN	Longitud (km)
LR-111	L.P. de Burgos a la N-124 en Haro, por Valgañón, Zorraquín, Ezcaray, Ojacastro, Santo Domingo de la Calzada, Castañares de Rioja, Variante Este de Casalarreina, N-126 y Haro.	41,14
LR-113	De L.P. de Burgos a N-232 en Cenicero por Canales de la Sierra, Villavelayo, Mansilla, Tabladas, Anguiano, Bobadilla, Baños de Río Tobía, Mahave, Nájera y Variante de Uruñuela.	75,79
LR-115	De L.P. Soria a L.P. de Navarra por Enciso, Arnedillo, Santa Eulalia Somera, Santa Eulalia Bajera, Herce, Arnedo, Quel, Autol, Aldeanueva de Ebro, N-232 y límite de provincia de Navarra.	51,06
LR-123	De la N-113 en Valverde a L.P. de Navarra por Cervera del Río Alhama, Grávalos, Variante de Arnedo y El Villar de Arnedo.	64,31
LR-124	De Logroño a Vitoria por Laguardia dando continuidad a A-124 a su paso por La Rioja en los tres tramos, Logroño, San Vicente y Ábalos y Briñas.	11,92
LR-131	Del Puente de Piedra (al norte de Logroño) en la antigua N-111 a límite de provincia de Navarra en la NA-134 a su paso por La Rioja.	6,73
LR-132	De N-232 a Aeropuerto de Logroño-Agoncillo.	1,96
LR-134	De LR-123 a L.P. de Navarra (San Adrián) por Calahorra y la Variante Oeste de Calahorra.	17,54
LR-136	De N-120A (en el futuro A-12) a LR-113 por Variante Tricio.	3,46
LR-137	De N-111 a N-232 en Fuenmayor por Entrena y Navarrete.	16,91
TOTAL	Red Regional Básica	290,82

Red Comarcal

ITINERARIO	DENOMINACIÓN	Longitud (km)
LR-200	De LR-201 en Herramélluri a L.P. de Burgos por Leiva y Tormantos.	6,55
LR-201	De la N-120A en Santo Domingo de la Calzada a N-232A en Tirgo por Herramélluri, Cuzcurrita del Río Tirón y Tirgo.	16,84
LR-202	De LR-111 en Haro a N-232 por Anguciana.	12,31
LR-203	De la LR-111 en Haro a la LR-111 en Santo Domingo por Zarratón, Cidamón, San Torcuato y Bañares.	17,93
LR-204	De la N-120A en Santo Domingo de la Calzada a la LR-207 en Badarán por Cirueña y Villar de Torre.	15,81
LR-205	De LR-113 a LR-206 por Cárdenas, Badarán y Berceo.	10,55
LR-206	De A-12 a San Millán por Azofra, Alesanco, Canillas, Cañas y Berceo.	15,02
LR-207	De la N-232 en Gimileo a la LR-113 en Baños de Río Tobía por Ollauri, Rodezno, Alesanco, Cordovín y Badarán.	28,09
LR-208	De la N-120A a N-232 por Hormilleja y San Asensio.	11,28

ITINERARIO	DENOMINACIÓN	Longitud (km)
LR-209	De N-232A en Tirgo a L.P. de Burgos por Sajazarra.	10,85
LR-210	De la N-232 a la N-232A (futura LR-124) por Briones y San Vicente de la Sonsierra.	5,23
LR-211	De la N-232 a L.P. de Álava (Elciego), por Variante de Cenicero.	3,2
LR-212	De LR-111 en Haro a L.P. de Álava (Labastida)	1,28
LR-232	De la N-111 en Villanueva de Cameros a LR-113 por Ortigosa y Brieva de Cameros.	30,35
LR-245	De LR-250 en Jalón de Cameros a N-111 por Muro en Cameros y Almarza de Cameros.	19,6
LR-250	De la Circunvalación Este de Logroño (LO-20) a N-111 por Variante de Villamediana de Iregua, Ribafrecha, Soto en Cameros, Terroba, San Román de Cameros, Jalón de Cameros, Cabezón de Cameros y Laguna de Cameros.	56,73
LR-251	De N-232 en Fuenmayor a L.P. de Álava (la Puebla de la Barca).	3,66
LR-253	De la N-111 a LR-232 por El Rasillo.	10,31
LR-254	De la LR-541 en Entrena a la LR-255 en Alberite por Lardero.	10,57
LR-255	De la LR-250 en la variante de Villamediana de Iregua a la N-111 por Alberite y Albelda de Iregua.	12,28
LR-256	De la N-111 a la LR-255 en Albelda de Iregua.	1,64
LR-259	De la LR-250 en la Variante de Villamediana de Iregua a la LR-260 por Murillo de Río Leza, Galilea, Corera y El Redal.	30,77
LR-260	De la LR-259 (en Corera) a L.P. de Navarra (Lodosa) por Alcanadre.	13,19
LR-261	De la N-232 en Agoncillo a la LR-476 (en el futuro a la LR-484) por Murillo de río Leza, Ventas Blancas y Robres del Castillo.	25,29
LR-280	De la N-232 a la LR-123 por Pradejón.	4,6
LR-281	De la LR-115 en Quel a la LR-134.	3,68
LR-282	De la LR-115 en Autol a la LR-134.	8,2
LR-283	De la LR-123 a la LR-123 por Cornago, Igea y Rincón de Olivedo.	25,16
LR-284	De la LR-123 en Cervera del Río Alhama a L.P. de Soria por Aguilar del Río Alhama (San Felices).	11,47
LR-285	De la N-232 en Rincón de Soto a la LR-123 por Corella, Fitero y Ventas del Baño.	10,65
LR-286	De la LR-115 a la LR-283 por El Villar de Poyales y Navalsaz.	19,29
LR-287	De la N-232A en Alfaro a L.P. de Navarra (Corella).	4,25
LR-288	De la N-232A en Alfaro a la N-113 (Castejón).	5,23
LR-289	De la LR-285 en Ventas del Baño a la LR-287 en Alfaro.	21,186
TOTAL	Red Comarcal	483,06

Red Local

ITINERARIO	DENOMINACIÓN	Longitud (km)
LR-301	De la LR-209 a LR-403 por Galbárruli.	2,78
LR-302	De la N-232 a LR-209 por Fonzaleche y Villaseca.	5,81
LR-303	De la LR-202 a LR-304 en Treviana.	5,43
LR-304	De la LR-201 en Herramélluri a L.P. de Burgos por Treviana y Foncea.	19,56
LR-305	De la LR-200 en Leiva a LR-304.	5,54
LR-306	De la LR-111 en Haro a L.P. de Burgos por San Felices.	8,7
LR-307	De la N-232 a la LR-201 por Cuzcurrita del Río Tirón.	1,95
LR-308	De Quintana a la LR-111 por Grañón y Villalobar de Rioja.	13,05
LR-309	De la N-120A a la LR-111 por Hervías y Bañares.	7,7
LR-310	De la N-232A en Casalarreina a LR-202 por Cihuri.	3,06
LR-311	De la LR-111 en Casalarreina a la LR-207 por Zarratón.	6,96
LR-312	De la LR-304 a la LR-209.	4,74
LR-313	De la A-12 a la LR-207 en Ollauri por Hormilla y Altos de Valpierre.	16,09
LR-314	De la N-232 en Briones a la LR-313.	5,12
LR-315	De la A-12 a la LR-313.	4,55
LR-316	De la LR-317 en Rivas de Tereso a L.P. de Álava (Labastida).	2,11
LR-317	De la N-232A (futura LR-124) en San Vicente de la Sonsierra a L.P. de Álava (Peñacerrada) por Rivas de Tereso.	9,84
LR-318	De la N-232 a San Vicente de la Sonsierra (en el futuro a N-232A o LR-124) por Baños de Ebro.	12,98
LR-319	De la N-232A (futura LR-124) en Ábalos a la LR-318.	5,05
LR-320	De la LR-203 en Cidamón a la LR-311.	2,15
LR-321	De la N-120A (Variante de Nájera) a la N-232 (Variante Cenicero) por Huércanos.	9,78
LR-322	De la N-120A (Alto de San Antón) a LR-514 en Uruñuela por Huércanos.	6,91
LR-323	De la LR-308 en Grañón a la N-120A por Morales y Corporales.	8,19
LR-325	De la LR-111 en Santo Domingo de la Calzada a LR-204 por Gallinero de Rioja y Manzanares de Rioja.	8,34
LR-326	De la LR-204 a la LR-309 en Hervías.	2,93
LR-327	De la LR-204 a la LR-206 en Cañas.	3,07
LR-328	De la N-232 a LR-208 (Antiguo trazado de la LR-208).	0,51
LR-330	De la N-111 a la N-111 por Torrecilla en Cameros.	4,45
LR-331	De la LR-113 a la LR-206 en San Millán de la Cogolla por Villaverde de Rioja y San Andrés.	12,04
LR-333	De la N-111 a la LR-113 por Villoslada de Cameros y las Viniegras.	34,81
LR-334	De la LR-113 en Villavelayo a L.P. Burgos (Neila).	7,77
LR-340	De la N-120A a LR-330 en Torrecilla en Cameros por Alesón, Manjares, Santa Coloma y Castroviejo. (Pendiente de construcción tramo Castroviejo a Torrecilla).	18,56

ITINERARIO	DENOMINACIÓN	Longitud (km)
LR-341	De la A-12 a la LR-137 por Ventosa, Sotés, Hornos de Moncalvillo, Daroca, Sojuela y Sorzano.	17,78
LR-342	De la A-12 a la LR-341 en Sotés.	2,52
LR-344	De la LR-250 a la LR-255 en Alberite por el Barrio de las Bodegas.	3,01
LR-345	De la LR-250 a Clavijo por Alberite y La Unión.	8,73
LR-346	De la LR-250 en Ribafrecha a la LR-261 (Ventas Blancas).	8,54
LR-380	De la LR-115 en Santa Eulalia Bajera a la LR-382 en Préjano.	2,35
LR-381	De N-232A a la LR-123 por Tudelilla.	6,87
LR-382	De la LR-115 a LR-583 en Arnedo por Préjano.	14,18
LR-384	De la N-232 a Aldeanueva de Ebro.	2,03
LR-385	De la LR-123 en Grávalos a la LR-289.	8,57
LR-387	De la LR-123 a la LR-283 en Igea.	5,15
LR-390	De la LR-284 en Aguilar del Río Alhama a L.P. de Soria (Valdeprado) por Valdemadera y Navajún.	14,12
LR-391	De la LR-390 a L.P. de Soria (Cigudosa).	3,75
TOTAL	Red Local	358,13

Red Local- Accesos

ITINERARIO	DENOMINACIÓN	Longitud (km)
LR-401	De la LR-306 en Haro a Villalba de Rioja.	4,42
LR-403	De la LR-209 a Castilseco.	1,24
LR-404	De la LR-209 a Cellerigo.	3,03
LR-405	De la LR-304 a San Millán de Yécora.	3,9
LR-406	De la LR-209 a Villaseca en la LR-302.	0,88
LR-408	De la LR-504 a Baños de Rioja.	1,21
LR-409	De la LR-204 a la LR-204 por Ciriñuela.	1,51
LR-410	De L.P. Burgos (Bascuñana) a Quintanar de Rioja.	1,14
LR-412	De la LR-308 a LR-410 (Quintanar de Rioja) por Villarta.	4,84
LR-413	De la LR-111 a Pazuengos por Santurdejo.	9,78
LR-414	De la LR-413 a Santurde de Rioja.	1,74
LR-415	De la LR-111 en Ezcaray a Posadas por Zaldierna y Azarrulla.	10,37
LR-416	De la LR-415 a Valdezcaray.	13,07
LR-417	De la LR-415 a Urdanta.	3,71
LR-418	De la LR-415 a San Antón.	0,49
LR-419	De la LR-206 en Alesanco a LR-206 por Torrecilla sobre Alesanco.	1,98
LR-420	De la LR-204 a Villarejo.	1,54
LR-421	De la LR-206 a Suso.	1,39
LR-422	De la LR-206 a Lugar del Río.	2,56
LR-424	De la LR-124 a Peciña.	3,3
LR-427	De la N-120A (Alesón) a la LR-321 en Huércanos.	2,03
LR-428	De la LR-207 a Casas Blancas (Cidamón).	1,21
LR-429	De la LR-113 a Bezares (en el futuro a Santa Coloma) por Tricio y la variante de Arenzana de Arriba.	7,04
LR-430	De la LR-113 a la LR-136 por Arenzana de Abajo.	2,77
LR-431	De la LR-113 a Camprovín.	4,77
LR-432	De la LR-331 a Tobía por Matute.	4,23
LR-433	De la LR-113 a Ledesma de la Cogolla.	4,27
LR-434	De la LR-113 a Pedroso.	3,57
LR-435	De la LR-113 a Valvanera.	4,88
LR-436	De la LR-333 a Ventrosa.	3,04
LR-437	De la LR-113 a L.P. de Burgos (Huerta de Arriba).	1,48
LR-440	De la LR-255 a Nalda.	1,02
LR-441	De Logroño a El Cortijo.	5,56
LR-442	De la LR-342 a LR-341 en Hornos de Moncalvillo.	2,43

ITINERARIO	DENOMINACIÓN	Longitud (km)
LR-443	De la LR-250 a Logroño (Actual LR-250).	1,36
LR-444	De la LR-341 a la LR-137 por Medrano.	2,36
LR-445	De la LR-341 en Sojuela a LR-541 en Entrena.	2,57
LR-446	De la N-111 a Viguera.	1,22
LR-447	De la N-111 a Nestares.	2,09
LR-448	De la LR-333 a Lomos de Orio.	8,51
LR-450	De la LR-253 a Nieva de Cameros.	0,94
LR-451	De la LR-253 a Montemediano.	1,14
LR-452	De la LR-232 a Peñaloscintos.	1,6
LR-453	De la LR-245 a Pinillos.	3,56
LR-454	De la N-111 a Gallinero de Cameros.	3,02
LR-455	De la N-111 a Aldeanueva de Cameros.	3,6
LR-456	De la N-111 a Lumberras (En el futuro a El Horcajo por Lumberras).	1,06
LR-457	De la LR-250 a San Andrés.	0,85
LR-458	De la N-232 a Agoncillo.	1,21
LR-459	De la N-232 a Arrúbal.	1,95
LR-460	De la LR-250 a Leza de Río Leza.	1,51
LR-461	De la LR-250 a Luezas.	6,95
LR-462	De la LR-250 a Trevijano.	3,01
LR-463	De la LR-245 a Torre en Cameros.	6,49
LR-464	De la LR-466 a Vadillos.	4,4
LR-465	De la LR-464 a Hornillos de Cameros (En el futuro a LR-261).	5,83
LR-466	De la LR-250 a Ajamil.	7,15
LR-467	De la LR-261 a San Bartolomé de Jubera.	1,08
LR-468	De la LR-261 en Ventas Blancas a Lagunilla de Jubera.	2,46
LR-469	De la LR-261 a Santa Engracia de Jubera.	0,96
LR-470	De la LR-261 a Jubera.	0,35
LR-471	De la LR-259 a Santa Lucía.	4,34
LR-472	De la LR-259 en El Redal a Villa de Ocón por los Molinos de Ocón.	7,8
LR-473	De la LR-472 a Aldealobos.	0,82
LR-474	De la LR-472 a la LR-472 por Pipaona.	1,02
LR-475	De la LR-472 a Las Ruedas de Ocón.	2,48
LR-476	De la LR-261 a San Vicente de Robres.	4,66
LR-477	De la LR-261 a Santa Marina.	10,86
LR-478	De la LR-250 a San Román de Cameros.	0,7
LR-479	De la LR-467 a San Martín de Jubera.	4,82

ITINERARIO	DENOMINACIÓN	Longitud (km)
LR-480	De la LR-381 en Tudelilla a Carbonera.	6,22
LR-481	De la LR-123 a la LR-381 en Tudelilla.	1,52
LR-482	De la LR-134 en Calahorra a Murillo de Calahorra.	3,06
LR-483	De la LR-123 a Bergasillas Somera por Bergasa y Bergasillas Bajera.	7,79
LR-484	De la LR-115 a Zarzosa por Munilla.	7,27
LR-485	De la LR-115 a Peroblasco.	0,52
LR-486	De la N-111 a Ribabellosa.	6,08
LR-487	De la LR-123 a Muro de Aguas	4,12
LR-488	De la LR-123 a Villarroja.	1,25
LR-489	De la LR-283 a Valdeperillo.	1,66
LR-490	De la LR-286 a Poyales.	0,56
LR-491	De la LR-284 a Inestrillas.	0,36
LR-492	De la LR-123 a Valdegutur.	2,53
LR-493	De la LR-284 a Gutur (En el futuro a L.P. de Soria en Débanos por Gutur).	6,88
LR-494	De la LR-471 a LR-472 - Santa Lucia - La Villa de Ocón.	2,55
LR-495	De la N-232 a LR-115 por Rincón de Soto.	3,14
LR-496	De la LR-284 (en Aguilar del Río Alhama) a la LR-493.	1,43
TOTAL	Red Local Accesos	292,07

Red Local- Travesías

ITINERARIO	DENOMINACIÓN	Longitud (km)
LR-501	De la LR-308 a Grañón.	0,34
LR-502	De la LR-111 a Estación Castañares de Rioja.	0,69
LR-504	De la LR-111 a la LR-111 (Travesía de Castañares de Rioja)	5,58
LR-506	De la LR-200 en Tormantos a puente sobre Río Tirón.	0,44
LR-507	De la N-232 a la Estación de San Asensio.	0,47
LR-509	De la LR-514 en Uruñuela a Somalo.	1,55
LR-514	De la LR-113 a la LR-113 (Travesía de Uruñuela).	1,84
LR-515	De la LR-208 a la LR-208 (Travesía San Asensio).	2,53
LR-541	De la LR-137 a la LR-137 (Travesía de Entrena)	3,04
LR-542	De N-232 frente a la LR-137 a la LR-543 (Travesía de Fuenmayor).	0,25
LR-543	De la N-232 a la LR-251 (Travesía de Fuenmayor).	0,59
LR-547	De la N-111 a Torrecilla en Cameros (barrio de Barruelo).	0,38
LR-548	De la LR-245 a Muro de Cameros.	0,18
LR-549	De la LR-466 a Rabanera.	0,56
LR-553	De la LR-260 a Estación FF.CC. Alcanadre.	0,6
LR-583	Travesía de Arnedo (antigua LR-123) entre la LR-115 y la LR-123 (glorieta variante).	1,44
LR-584	Travesía de Arnedo (Antigua LR-115 desde LR-585 a LR-115).	0,21
LR-585	De la LR-123 a la LR-584 (Travesía de Arnedo).	2,14
LR-586	De la N-232 a la LR-495 por Travesía Rincón de Soto.	0,32
LR-590	De la LR-390 a Navajún.	0,18
LR-591	De la LR-285 en Ventas del Baño a LR-289.	0,44
LR-593	De la LR-123 a Baños de la Albotea.	0,28
LR-594	De la LR-123 a Cabretón.	0,16
TOTAL	Red Local Travesías	24,21

6 ANÁLISIS DE LA SECCIÓN TRANSVERSAL

Teniendo en cuenta las diferentes secciones transversales que se proponen en las condiciones de planificación del presente Plan Regional se ha realizado una clasificación de las carreteras que constituyen la Red Regional Básica y Comarcal de la Red autonómica en los siguientes grupos:

- Calzada menor de 6,00 m.
- Calzada entre 6,00 y 7,00 m.
- Calzada mayor de 7,00 m.

Asimismo, la Red Local se clasifica en los siguientes grupos:

- Calzada menor de 5,00 m.
- Calzada entre 5,00 y 6,00 m.
- Calzada mayor de 6,00 m.

Esta clasificación puede verse más en detalle en los planos del *Apéndice B. Anchura de plataforma*.

A efectos de la anterior clasificación se ha considerado como plataforma, la parte de la sección transversal que está pavimentada, es decir, la calzada y los arceles. En la tabla que sigue, se resumen por tipos de red las longitudes totales de los tramos de carreteras clasificados por anchos de plataforma.

Red	<6m	6-7m	>7m	Longitud (km)
Regional Básica	16,9	22,06	254,98	293,94
Comarcal	108,71	57,33	318,656	484,696
Total	125,61	79,39	573,636	778,64
Red	<5m	5-6m	>6m	Longitud (km)
Local	89,48	104,92	163,73	358,13
Accesos	61,87	89,76	140,44	292,07
Travesías	1,85	3,75	18,61	24,21
Total	153,2	198,43	322,78	674,41

Tabla 4 – Red de carreteras de La Rioja ancho plataforma por tipo de carretera

PORCENTAJES SEGÚN EL ANCHO DE LA PLATAFORMA PARA TIPO DE CARRETERA

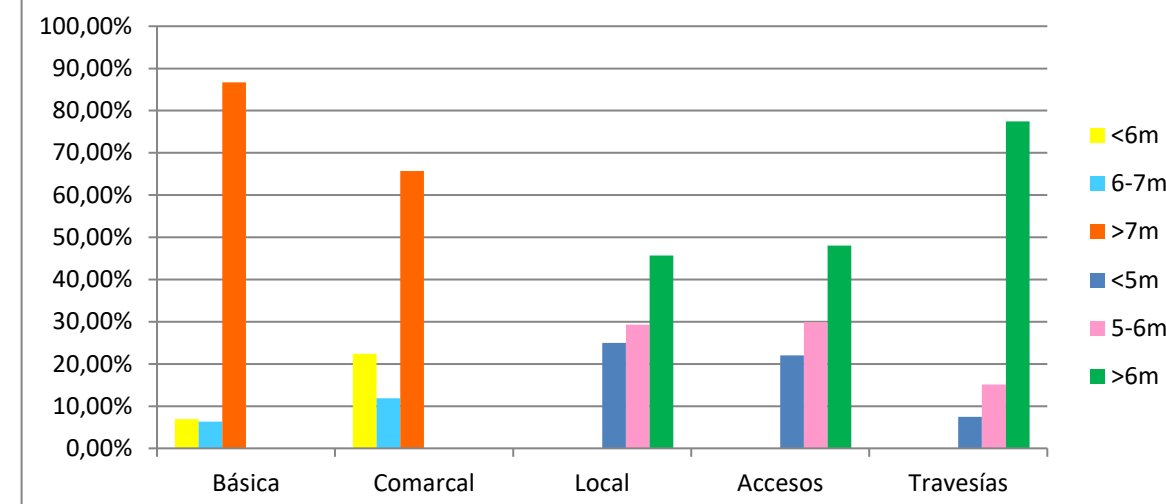


Ilustración 3 – Red de carreteras de La Rioja (% ancho plataforma por tipo de carretera)

Es indudable que, en una primera aproximación, es imprescindible una actuación de acondicionamiento en aquellas carreteras cuya plataforma es inferior a 5,00 m.; al contrario, puede no ser necesario más que un posible refuerzo, por las condiciones del firme, en aquellas carreteras que disponen de una plataforma mayor de 7,00 m.

Un análisis rápido de la sección transversal permite determinar que en la red local de carreteras existen más de 150 kilómetros que no alcanzan unas características mínimas exigibles (ancho de plataforma < 5m), puesto que cuentan con una plataforma insuficiente para que pueda realizarse el cruce de dos vehículos sin aminorar la velocidad. Por su parte, en la Red Regional Básica y la Red Comarcal existen unos 125 km que no alcanzan unas características mínimas exigibles (ancho de plataforma <6m).

Si bien es cierto que las características de la mejora deben establecerse para cada tramo concreto de carretera, teniendo en cuenta las condiciones del terreno, ambientales, de tráfico y de uniformidad con el resto del itinerario, en principio será necesario actuar sobre aquellas carreteras que no superen unos determinados umbrales que se definirán más adelante.

Por otro lado, el paso por las poblaciones de los vehículos pesados, también requiere de unas dimensiones mínimas de las carreteras a veces insalvables. En este aspecto, los mayores problemas se han detectado en las siguientes carreteras:

- LR-111 en Haro
- LR-111 en Santo Domingo de la Calzada
- LR-113 en Nájera
- LR-203 en Zaratón
- LR-254 en Lardero
- LR-255 en Alberite
- LR-255 en Albelda de Iregua
- LR-318 en San Vicente de La Sonsierra
- LR-340 en Manjarrés

Las soluciones para evitar el paso de los vehículos pesados por los núcleos urbanos son diversas en función de las características particulares, volumen total y composición del tráfico, así como de la existencia o no de itinerarios alternativos.

En principio, la solución que debe utilizarse es la construcción de una variante de población. No obstante, existen algunos casos en los que esta solución no se considera necesaria. Entre estos casos pueden citarse los siguientes:

- LR-113. Para evitar Nájera existe un itinerario alternativo que cumple con la función de variante (LR-136).
- LR-318. El paso por San Vicente de la Sonsierra para acceder a la LR-124 se puede evitar mediante la incorporación de un vial municipal a la red de carreteras autonómica, solicitado en su momento por el ayuntamiento, y el posterior acondicionamiento de sus características geométricas.
- LR-340. Como en el caso anterior, el paso por Manjarrés se puede evitar mediante la construcción de una ronda exterior que se apoyaría en un vial municipal, que deberá ser remodelado en profundidad para ser dotado de las características propias de una carretera.

7 PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LA RED POR TRAMOS HOMOGÉNEOS

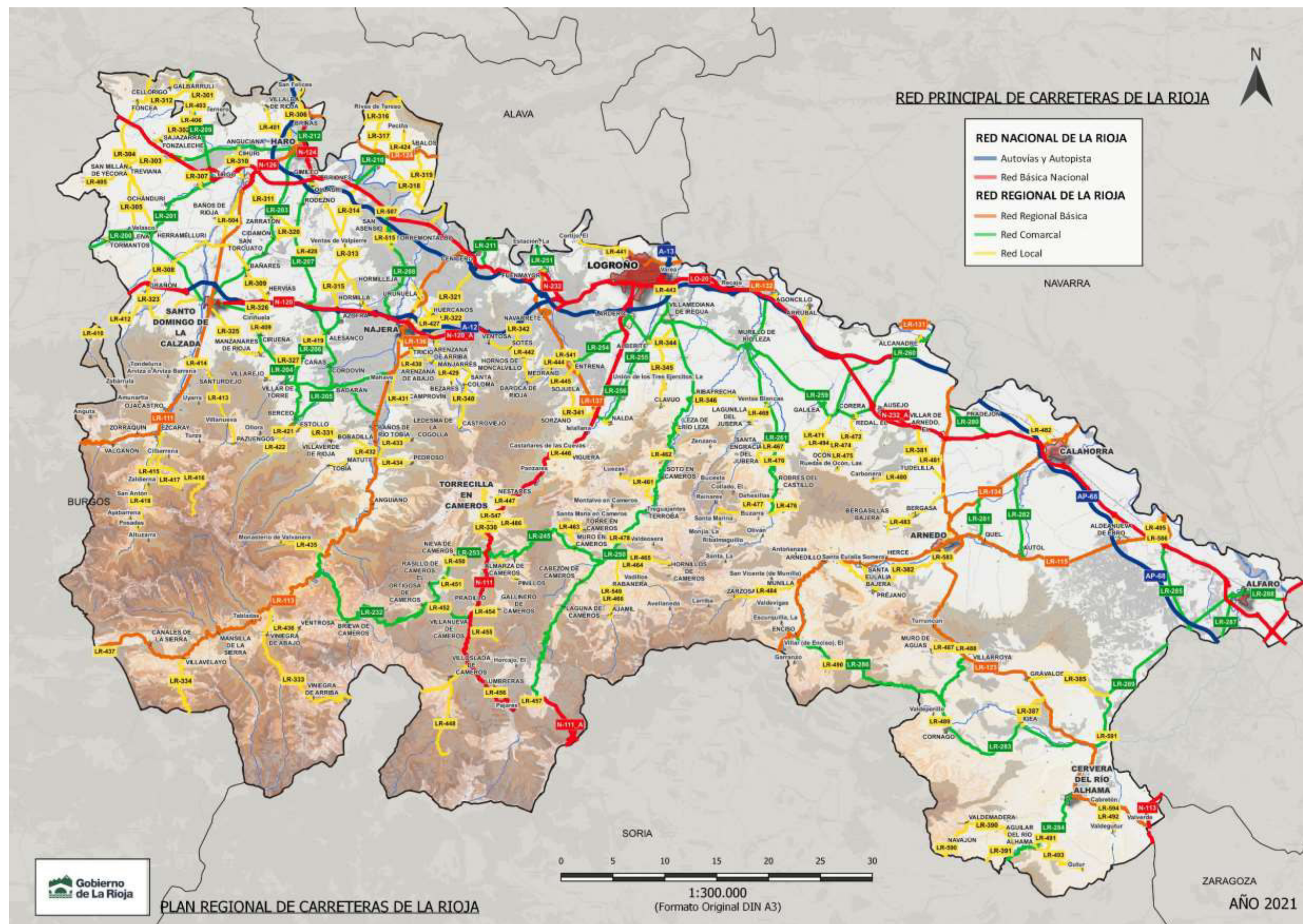
En el Apéndice C, se muestran tablas resumen de las características obtenidas de los tramos de la red de carreteras.

Las características principales de la red se han analizado tras tramificar dichas carreteras conforme a tres criterios:

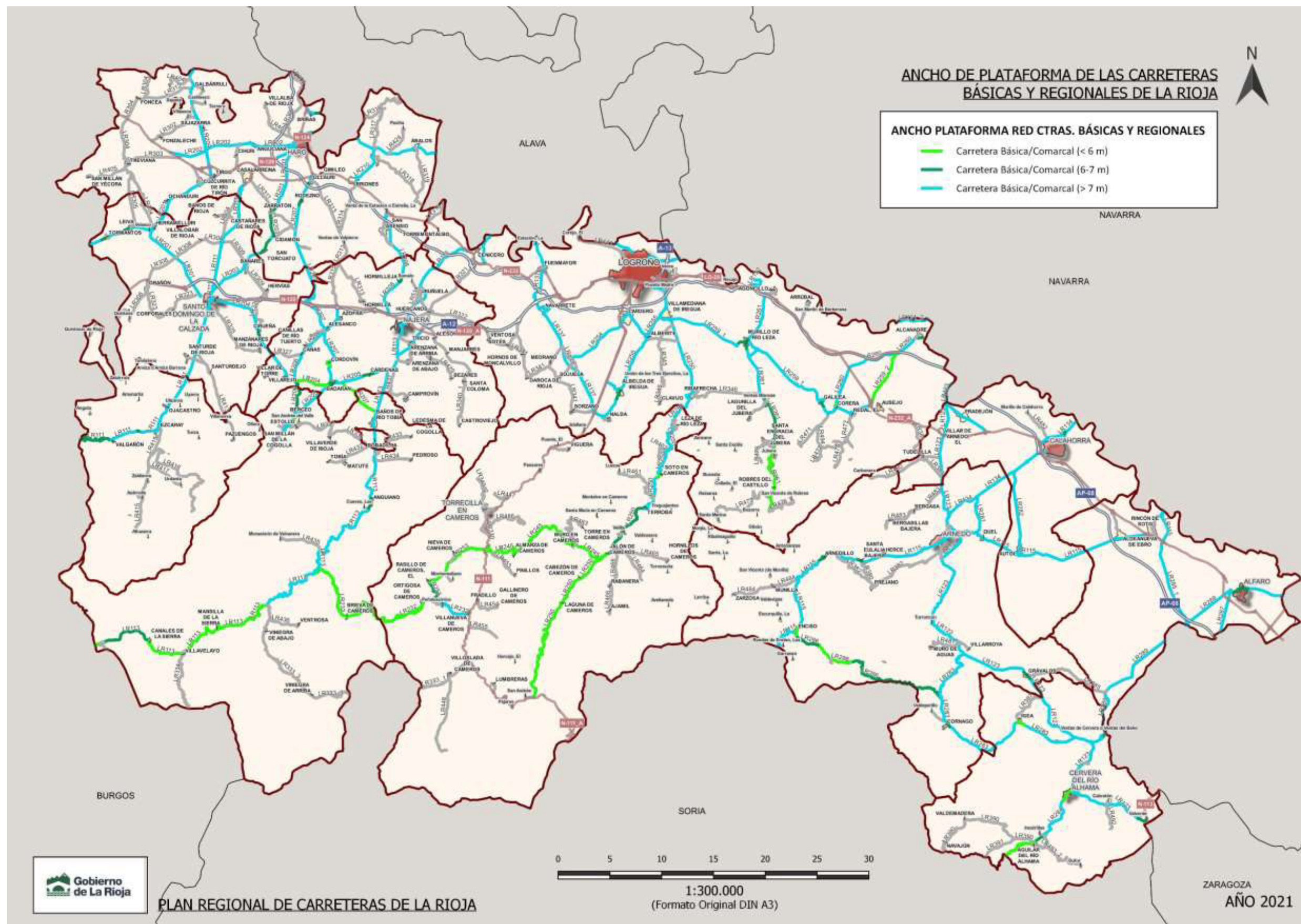
- 1er Criterio: Zonas urbanas según señales S-500 Entrada a poblado o S-510 Fin de poblado
- 2do Criterio: Intersección con otras carreteras de la Red de Carreteras del Estado o de la Red Autonómica de Carreteras de La Rioja
- 3er Criterio: Cambio de sección

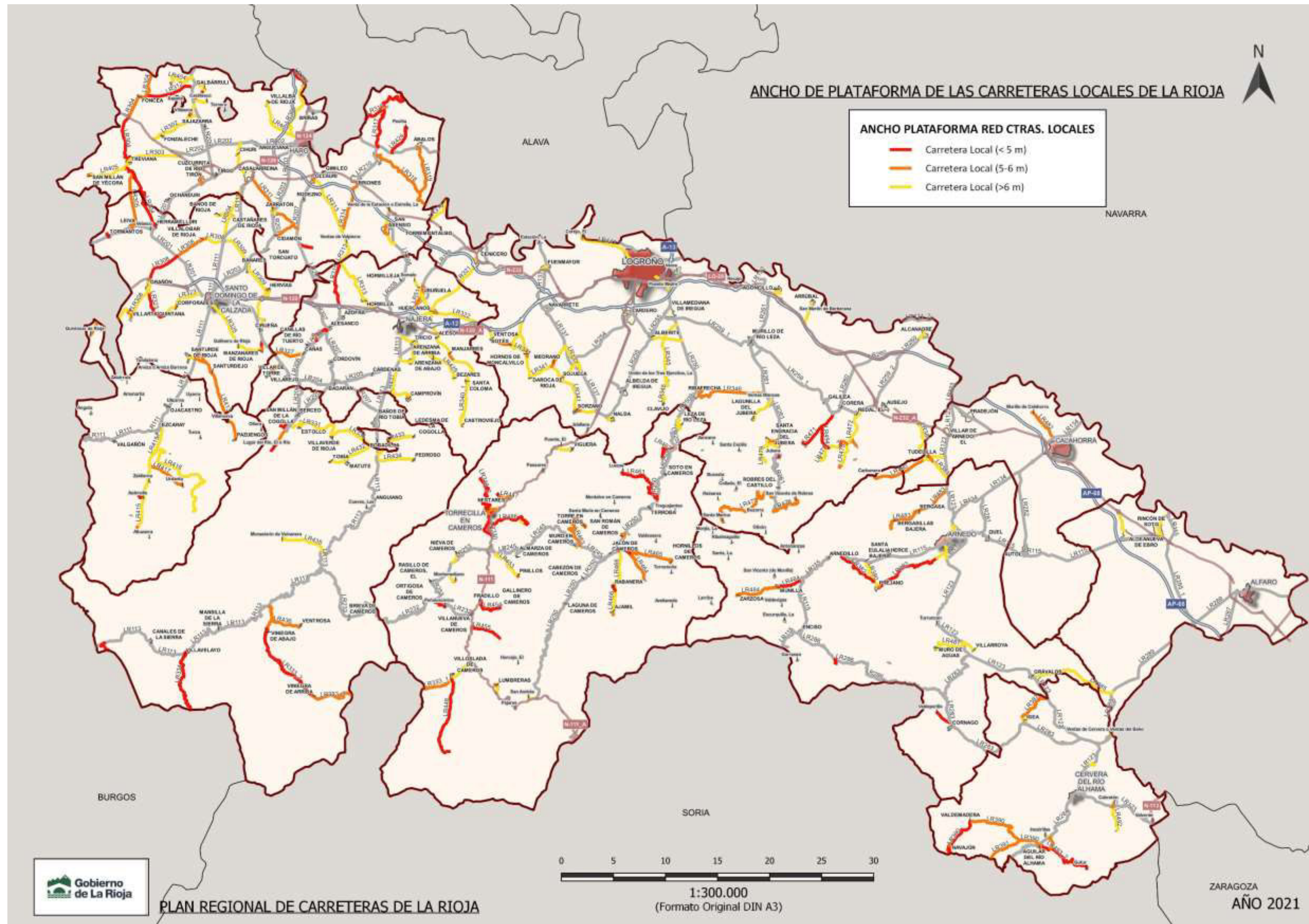
Obteniendo así una red tramificada dividida en 755 tramos.

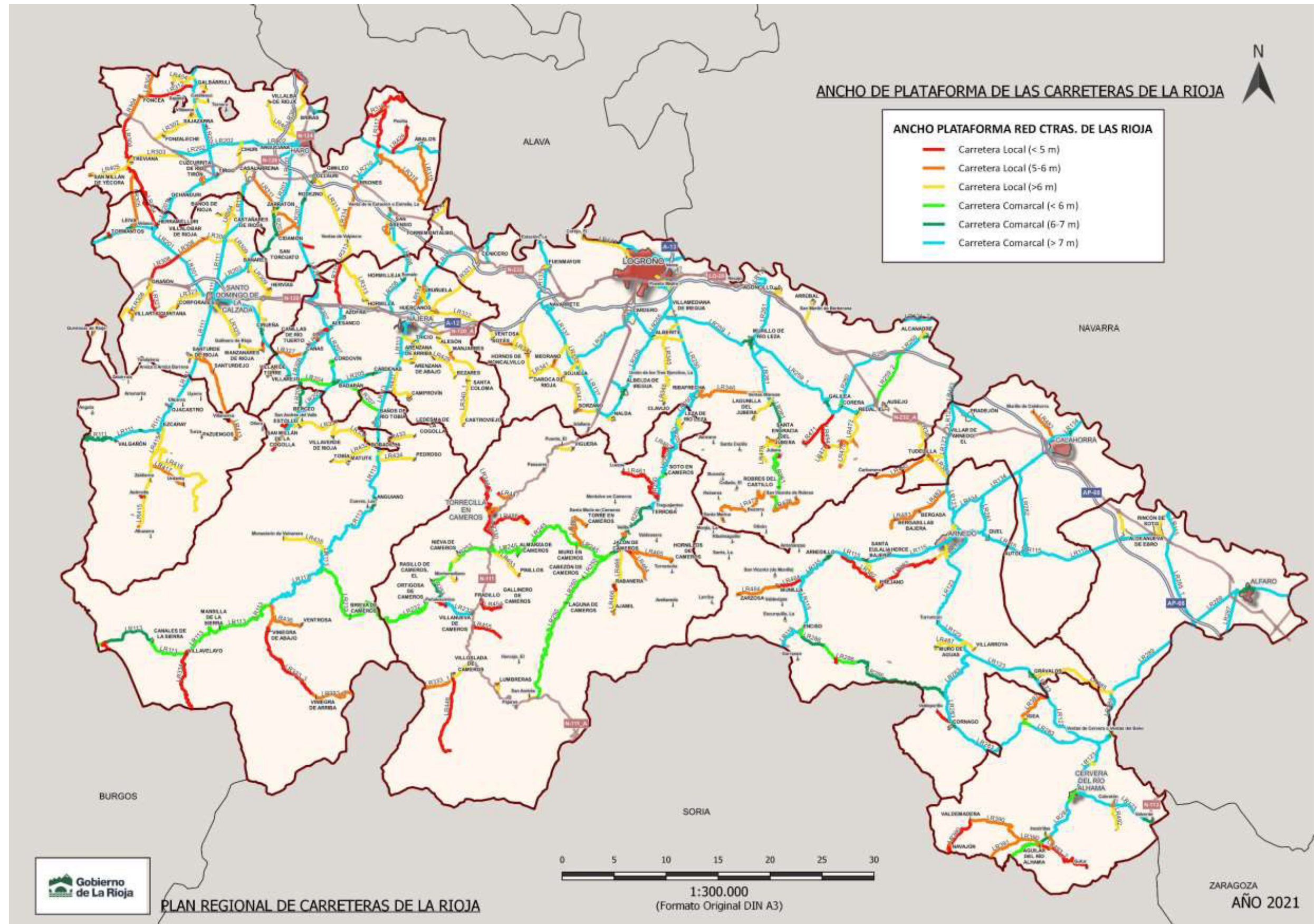
APÉNDICE A. INVENTARIO DE LA RED DE CARRETERAS



APÉNDICE B. ANCHURA DE PLATAFORMA.







**APÉNDICE C. CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DE LOS TRAMOS DE LA
RED DE CARRETERAS.**

Carretera	LR-111	L.P. de Burgos a la N-124 en Haro, por Valgañón, Zorraquín, Ezcaray, Ojacastro, Santo Domingo de la Calzada, Castañares de Rioja, Variante Este de Casalarreina, N-126 y Haro.			
Tramo:	LR-111_01	Denominación:	L.P.BURGOS VALGAÑÓN		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	5+00530	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	5520	Longitud (m):	5520
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	107	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<1000
% de pesados 2015:	3.43	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	1.93
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	46.01	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.16	Ancho medio arcén derecho (m):	0.19
Pendiente media (%):	6.48	Radio medio (m):	569.95	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.25
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto concordante o normal		
Litología:	Calizas; dolomías y calizas arcillosas				
Geología:	Jurásico (Rethiense-Hettangiense). Grupo Renales				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-111	L.P. de Burgos a la N-124 en Haro, por Valgañón, Zorraquín, Ezcaray, Ojacastro, Santo Domingo de la Calzada, Castañares de Rioja, Variante Este de Casalarreina, N-126 y Haro.			
Tramo:	LR-111_02	Denominación:	VALGAÑÓN		
P.K. inicial:	5+00530	P.K. final:	6+00010	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	5520	Distancia final (m):	6010	Longitud (m):	490
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	394	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<1000
% de pesados 2015:	4.28	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	1.93
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	35.47	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.73	Ancho medio arcén derecho (m):	0.99
Pendiente media (%):	2.63	Radio medio (m):	4059.39	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.84
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-111	L.P. de Burgos a la N-124 en Haro, por Valgañón, Zorraquín, Ezcaray, Ojacastro, Santo Domingo de la Calzada, Castañares de Rioja, Variante Este de Casalarreina, N-126 y Haro.			
Tramo:	LR-111_03	Denominación:	VALGAÑÓN ZORRAQUIN		
P.K. inicial:	6+00010	P.K. final:	8+00230	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	6010	Distancia final (m):	8230	Longitud (m):	2220
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	796	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<1000
% de pesados 2015:	2.06	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	2.55
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	72.66	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.62	Ancho medio arcén derecho (m):	1.29
Pendiente media (%):	3.39	Radio medio (m):	7061.67	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.19
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-111	L.P. de Burgos a la N-124 en Haro, por Valgañón, Zorraquín, Ezcaray, Ojacastro, Santo Domingo de la Calzada, Castañares de Rioja, Variante Este de Casalarreina, N-126 y Haro.			
Tramo:	LR-111_04	Denominación:	ZORRAQUIN		
P.K. inicial:	8+00230	P.K. final:	8+00620	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	8230	Distancia final (m):	8620	Longitud (m):	390
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	796	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<1000
% de pesados 2015:	2.06	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	2.55
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	32.25	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.58	Ancho medio arcén derecho (m):	0.95
Pendiente media (%):	3.03	Radio medio (m):	3845.13	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.45
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Iglesia parroquial de San Esteban		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	61.94437799
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-111	L.P. de Burgos a la N-124 en Haro, por Valgañón, Zorraquín, Ezcaray, Ojacastro, Santo Domingo de la Calzada, Castañares de Rioja, Variante Este de Casalarreina, N-126 y Haro.			
Tramo:	LR-111_05	Denominación:	ZORRAQUIN EZCARAY		
P.K. inicial:	8+00620	P.K. final:	9+00900	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	8620	Distancia final (m):	9900	Longitud (m):	1280
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	796	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<1000
% de pesados 2015:	2.06	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	2.35
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	58.14	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.65	Ancho medio arcén derecho (m):	0.95
Pendiente media (%):	2.71	Radio medio (m):	4654.69	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.96
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Iglesia parroquial de San Esteban		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	74.04209122
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-111	L.P. de Burgos a la N-124 en Haro, por Valgañón, Zorraquín, Ezcaray, Ojacastro, Santo Domingo de la Calzada, Castañares de Rioja, Variante Este de Casalarreina, N-126 y Haro.			
Tramo:	LR-111_06	Denominación:	EZCARAY		
P.K. inicial:	9+00900	P.K. final:	11+00650	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	9900	Distancia final (m):	11650	Longitud (m):	1750
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2802	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	5.5	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.88
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	32.62	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.50	Ancho medio arcén derecho (m):	0.50
Pendiente media (%):	1.84	Radio medio (m):	3905.09	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.49
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Iglesia parroquial de Santa María la Mayor de Ezcaray		
Estado de la señalización:	REGULAR	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	25.71130589
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-111	L.P. de Burgos a la N-124 en Haro, por Valgañón, Zorraquín, Ezcaray, Ojacastro, Santo Domingo de la Calzada, Castañares de Rioja, Variante Este de Casalarreina, N-126 y Haro.			
Tramo:	LR-111_07	Denominación:	EZCARAY OJACASTRO		
P.K. inicial:	11+00650	P.K. final:	12+00550	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	11650	Distancia final (m):	12550	Longitud (m):	900
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2802	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	5.5	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.09
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	66.05	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.20	Ancho medio arcén derecho (m):	1.31
Pendiente media (%):	1.58	Radio medio (m):	1315.22	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.38
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Zona Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-111	L.P. de Burgos a la N-124 en Haro, por Valgañón, Zorraquín, Ezcaray, Ojacastro, Santo Domingo de la Calzada, Castañares de Rioja, Variante Este de Casalarreina, N-126 y Haro.			
Tramo:	LR-111_08	Denominación:	OJACASTRO		
P.K. inicial:	12+00550	P.K. final:	13+00860	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	12550	Distancia final (m):	13870	Longitud (m):	1320
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2802	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	5.5	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.09
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	39.23	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.75	Ancho medio arcén derecho (m):	0.33
Pendiente media (%):	1.50	Radio medio (m):	2342.42	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.29
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Límite de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-111	L.P. de Burgos a la N-124 en Haro, por Valgañón, Zorraquín, Ezcaray, Ojacastro, Santo Domingo de la Calzada, Castañares de Rioja, Variante Este de Casalarreina, N-126 y Haro.			
Tramo:	LR-111_09	Denominación:	OJACASTRO LR414		
P.K. inicial:	13+00860	P.K. final:	18+00400	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	13870	Distancia final (m):	18410	Longitud (m):	4540
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	3097	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	4.72	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.01
Velocidad máxima (km/h):	90	Velocidad media real (km/h):	83.89	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.04	Ancho medio arcén derecho (m):	1.41
Pendiente media (%):	2.07	Radio medio (m):	6020.48	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.28
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Guardaviñas		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	58.06046893
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Conglomerados				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Zona Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-111	L.P. de Burgos a la N-124 en Haro, por Valgañón, Zorraquín, Ezcaray, Ojacastro, Santo Domingo de la Calzada, Castañares de Rioja, Variante Este de Casalarreina, N-126 y Haro.			
Tramo:	LR-111_10	Denominación:	LR 414 LR413		
P.K. inicial:	18+00400	P.K. final:	19+00180	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	18410	Distancia final (m):	19190	Longitud (m):	780
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	3097	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	4.72	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.42
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	65.56	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	8.45	Ancho medio arcén derecho (m):	1.18
Pendiente media (%):	1.53	Radio medio (m):	6797.56	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.17
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-111	L.P. de Burgos a la N-124 en Haro, por Valgañón, Zorraquín, Ezcaray, Ojacastro, Santo Domingo de la Calzada, Castañares de Rioja, Variante Este de Casalarreina, N-126 y Haro.			
Tramo:	LR-111_11	Denominación:	LR413 SANTO DOMINGO		
P.K. inicial:	19+00180	P.K. final:	23+00510	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	19190	Distancia final (m):	23520	Longitud (m):	4330
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	3532	IMD 2018:	3614	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	7.05	% de pesados 2018:	5.46	% de pesados 2019:	6.63
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	77.52	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.41	Ancho medio arcén derecho (m):	1.36
Pendiente media (%):	1.68	Radio medio (m):	8556.57	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.14
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-111	L.P. de Burgos a la N-124 en Haro, por Valgañón, Zorraquín, Ezcaray, Ojacastro, Santo Domingo de la Calzada, Castañares de Rioja, Variante Este de Casalarreina, N-126 y Haro.			
Tramo:	LR-111_12	Denominación:	SANTO DOMINGO DE LA CALZADA		
P.K. inicial:	23+00510	P.K. final:	26+00530	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	23520	Distancia final (m):	26540	Longitud (m):	3020
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	3532	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	7.05	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.53
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	29.00	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.74	Ancho medio arcén derecho (m):	0.90
Pendiente media (%):	1.13	Radio medio (m):	4314.97	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.82
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-111	L.P. de Burgos a la N-124 en Haro, por Valgañón, Zorraquín, Ezcaray, Ojacastro, Santo Domingo de la Calzada, Castañares de Rioja, Variante Este de Casalarreina, N-126 y Haro.			
Tramo:	LR-111_13	Denominación:	SANTO DOMINGO LR308		
P.K. inicial:	26+00530	P.K. final:	30+00500	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	26540	Distancia final (m):	30570	Longitud (m):	4030
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	3532	IMD 2018:	3919	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	7.05	% de pesados 2018:	16.64	% de pesados 2019:	12.45
Velocidad máxima (km/h):	90	Velocidad media real (km/h):	88.04	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.99	Ancho medio arcén derecho (m):	1.54
Pendiente media (%):	1.47	Radio medio (m):	8237.72	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.39
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección por Valor Agrícola		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-111	L.P. de Burgos a la N-124 en Haro, por Valgañón, Zorraquín, Ezcaray, Ojacastro, Santo Domingo de la Calzada, Castañares de Rioja, Variante Este de Casalarreina, N-126 y Haro.			
Tramo:	LR-111_14	Denominación:	LR308 N126		
P.K. inicial:	30+00500	P.K. final:	36+00830	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	30570	Distancia final (m):	36950	Longitud (m):	6380
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	7020	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>5000
% de pesados 2015:	7.34	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.39
Velocidad máxima (km/h):	90	Velocidad media real (km/h):	89.87	Nivel de Servicio 2019:	B
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.77	Ancho medio arcén derecho (m):	1.50
Pendiente media (%):	1.49	Radio medio (m):	4485.25	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.47
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbanizable	Categoría del Suelo:	Suelo Urbanizable No Delimitado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-111	L.P. de Burgos a la N-124 en Haro, por Valgañón, Zorraquín, Ezcaray, Ojacastro, Santo Domingo de la Calzada, Castañares de Rioja, Variante Este de Casalarreina, N-126 y Haro.			
Tramo:	LR-111_15	Denominación:	A68 HARO		
P.K. inicial:	38+03150	P.K. final:	38+03760	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	41280	Distancia final (m):	41890	Longitud (m):	610
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	7020	IMD 2018:	7557	Intensidad total 24h 2019:	IMD>5000
% de pesados 2015:	7.34	% de pesados 2018:	10.86	% de pesados 2019:	13.52
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	61.59	Nivel de Servicio 2019:	B
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.90	Ancho medio arcén derecho (m):	1.30
Pendiente media (%):	0.87	Radio medio (m):	914.26	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.09
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	REGULAR	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-111	L.P. de Burgos a la N-124 en Haro, por Valgañón, Zorraquín, Ezcaray, Ojacastro, Santo Domingo de la Calzada, Castañares de Rioja, Variante Este de Casalarreina, N-126 y Haro.			
Tramo:	LR-111_16	Denominación:	HARO		
P.K. inicial:	38+03760	P.K. final:	45+00420	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	41890	Distancia final (m):	45470	Longitud (m):	3580
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	7020	IMD 2018:	7557	Intensidad total 24h 2019:	IMD>5000
% de pesados 2015:	7.34	% de pesados 2018:	10.86	% de pesados 2019:	11.42
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	31.29	Nivel de Servicio 2019:	B
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	8.17	Ancho medio arcén derecho (m):	0.92
Pendiente media (%):	1.86	Radio medio (m):	1022.60	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.48
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	Bodegas Muga		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	46.6578517
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-113	De L.P. de Burgos a N-232 en Cenicero por Canales de la Sierra, Villavelayo, Mansilla, Tabladas, Anguiano, Bobadilla, Baños de Río Tobía, Mahave, Nájera y Variante de Uruñuela.			
Tramo:	LR-113_01	Denominación:	L.P. BURGOS LR437		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00860	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	860	Longitud (m):	860
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	76	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<1000
% de pesados 2015:	3.14	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	13.42
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	56.47	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.96	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	4.41	Radio medio (m):	977.44	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Arenas; calizas arenosas; margas y arcillas				
Geología:	Facies Purbeck-Weald indiferenciadas. Transición Jurásico-Cretácico				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-113	De L.P. de Burgos a N-232 en Cenicero por Canales de la Sierra, Villavelayo, Mansilla, Tabladas, Anguiano, Bobadilla, Baños de Río Tobía, Mahave, Nájera y Variante de Uruñuela.			
Tramo:	LR-113_02	Denominación:	LR437 CANALES		
P.K. inicial:	0+00860	P.K. final:	6+00220	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	860	Distancia final (m):	6230	Longitud (m):	5370
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	160	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<1000
% de pesados 2015:	10.26	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	13.27
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	52.10	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.09	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	3.64	Radio medio (m):	803.89	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto concordante o normal		
Litología:	Calizas; dolomías y calizas arcillosas				
Geología:	Jurásico (Rethiense-Hettangiense). Grupo Renales				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Cangrejo de río (Austropotamobius pallipes)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-113	De L.P. de Burgos a N-232 en Cenicero por Canales de la Sierra, Villavelayo, Mansilla, Tabladas, Anguiano, Bobadilla, Baños de Río Tobía, Mahave, Nájera y Variante de Uruñuela.			
Tramo:	LR-113_03	Denominación:	CANALES DE LA SIERRA		
P.K. inicial:	6+00220	P.K. final:	7+00020	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	6230	Distancia final (m):	7030	Longitud (m):	800
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	160	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<1000
% de pesados 2015:	10.26	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	11.67
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	24.86	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.77	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	1.24	Radio medio (m):	657.25	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.18
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Picota en Canales de la Sierra		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	10.36627297
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Cangrejo de río (Austropotamobius pallipes)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-113	De L.P. de Burgos a N-232 en Cenicero por Canales de la Sierra, Villavelayo, Mansilla, Tabladas, Anguiano, Bobadilla, Baños de Río Tobía, Mahave, Nájera y Variante de Uruñuela.			
Tramo:	LR-113_04	Denominación:	CANALES VILLAVELAYO		
P.K. inicial:	7+00020	P.K. final:	10+00380	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	7030	Distancia final (m):	10400	Longitud (m):	3370
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	160	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<1000
% de pesados 2015:	10.26	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	11.67
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	49.22	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.88	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	1.68	Radio medio (m):	609.23	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Arenas; calizas arenosas; margas y arcillas				
Geología:	Facies Purbeck-Weald indiferenciadas. Transición Jurásico-Cretácico				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Cangrejo de río (Austropotamobius pallipes)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-113	De L.P. de Burgos a N-232 en Cenicero por Canales de la Sierra, Villavelayo, Mansilla, Tabladas, Anguiano, Bobadilla, Baños de Río Tobía, Mahave, Nájera y Variante de Uruñuela.			
Tramo:	LR-113_05	Denominación:	VILLAVELAYO		
P.K. inicial:	10+00380	P.K. final:	10+00900	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	10400	Distancia final (m):	10920	Longitud (m):	520
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	160	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<1000
% de pesados 2015:	10.26	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.27
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	36.77	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.64	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	1.36	Radio medio (m):	276.15	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	Iglesia parroquial de Santa María		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	25.85391232
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Arenas; calizas arenosas; margas y arcillas				
Geología:	Facies Purbeck-Weald indiferenciadas. Transición Jurásico-Cretácico				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-113	De L.P. de Burgos a N-232 en Cenicero por Canales de la Sierra, Villavelayo, Mansilla, Tabladas, Anguiano, Bobadilla, Baños de Río Tobía, Mahave, Nájera y Variante de Uruñuela.			
Tramo:	LR-113_06	Denominación:	VILLAVELAYO LR334		
P.K. inicial:	10+00900	P.K. final:	11+00410	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	10920	Distancia final (m):	11440	Longitud (m):	520
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	160	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<1000
% de pesados 2015:	10.26	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.27
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	32.95	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.95	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.26	Radio medio (m):	505.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Arenas; calizas arenosas; margas y arcillas				
Geología:	Facies Purbeck-Weald indiferenciadas. Transición Jurásico-Cretácico				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Embalse de Mansilla		Categoría de Ordenación:	Entornos de Embalses de Interés Recreativo	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-113	De L.P. de Burgos a N-232 en Cenicero por Canales de la Sierra, Villavelayo, Mansilla, Tabladas, Anguiano, Bobadilla, Baños de Río Tobía, Mahave, Nájera y Variante de Uruñuela.			
Tramo:	LR-113_07	Denominación:	LR334 MANSILLA		
P.K. inicial:	11+00410	P.K. final:	15+00950	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	11440	Distancia final (m):	16000	Longitud (m):	4560
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	160	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<1000
% de pesados 2015:	10.26	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.97
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	44.93	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.99	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	1.81	Radio medio (m):	751.45	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.01
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto concordante o normal		
Litología:	Arenas; calizas arenosas; margas y arcillas				
Geología:	Facies Purbeck-Weald indiferenciadas. Transición Jurásico-Cretácico				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Cangrejo de río (Austropotamobius pallipes)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Zona Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Embalse de Mansilla		Categoría de Ordenación:	Entornos de Embalses de Interés Recreativo	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-113	De L.P. de Burgos a N-232 en Cenicero por Canales de la Sierra, Villavelayo, Mansilla, Tabladas, Anguiano, Bobadilla, Baños de Río Tobía, Mahave, Nájera y Variante de Uruñuela.			
Tramo:	LR-113_08	Denominación:	MANSILLA DE LA SIERRA		
P.K. inicial:	15+00950	P.K. final:	16+00360	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	16000	Distancia final (m):	16400	Longitud (m):	400
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	160	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<1000
% de pesados 2015:	10.26	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.70
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	38.58	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.21	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.86	Radio medio (m):	599.25	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Límite masa de agua		
Litología:	Conglomerados; areniscas; calizas y yesos				
Geología:	Triásico indiferenciado				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano Consolidado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Embalse de Mansilla		Categoría de Ordenación:	Entornos de Embalses de Interés Recreativo	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-113	De L.P. de Burgos a N-232 en Cenicero por Canales de la Sierra, Villavelayo, Mansilla, Tabladas, Anguiano, Bobadilla, Baños de Río Tobía, Mahave, Nájera y Variante de Uruñuela.			
Tramo:	LR-113_09	Denominación:	MANSILLA TABLADAS		
P.K. inicial:	16+00360	P.K. final:	21+00220	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	16400	Distancia final (m):	21280	Longitud (m):	4880
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	160	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<1000
% de pesados 2015:	10.26	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.22
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	44.47	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.01	Ancho medio arcén derecho (m):	0.07
Pendiente media (%):	1.90	Radio medio (m):	394.22	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Esquistos; pizarras; conglomerados y cuarcitas				
Geología:	Paleozoico, Cámbrico superior				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Cangrejo de río (Austropotamobius pallipes)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Zona Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-113	De L.P. de Burgos a N-232 en Cenicero por Canales de la Sierra, Villavelayo, Mansilla, Tabladas, Anguiano, Bobadilla, Baños de Río Tobía, Mahave, Nájera y Variante de Uruñuela.			
Tramo:	LR-113_10	Denominación:	TABLADAS		
P.K. inicial:	21+00220	P.K. final:	21+00320	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	21280	Distancia final (m):	21380	Longitud (m):	100
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	255	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<1000
% de pesados 2015:	2.94	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.22
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	36.44	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.00	Ancho medio arcén derecho (m):	0.50
Pendiente media (%):	7.20	Radio medio (m):	163.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.50
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Esquistos; pizarras; conglomerados y cuarcitas				
Geología:	Paleozoico, Cámbrico superior				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Zona Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-113	De L.P. de Burgos a N-232 en Cenicero por Canales de la Sierra, Villavelayo, Mansilla, Tabladas, Anguiano, Bobadilla, Baños de Río Tobía, Mahave, Nájera y Variante de Uruñuela.			
Tramo:	LR-113_11	Denominación:	TABLADAS LR333		
P.K. inicial:	21+00320	P.K. final:	24+00620	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	21380	Distancia final (m):	24690	Longitud (m):	3310
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	255	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<1000
% de pesados 2015:	2.94	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.22
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	36.40	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.00	Ancho medio arcén derecho (m):	0.50
Pendiente media (%):	2.65	Radio medio (m):	369.21	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.50
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Esquistos; pizarras; conglomerados y cuarcitas				
Geología:	Paleozoico, Cámbrico superior				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Cangrejo de río (Austropotamobius pallipes)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Zona Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-113	De L.P. de Burgos a N-232 en Cenicero por Canales de la Sierra, Villavelayo, Mansilla, Tabladas, Anguiano, Bobadilla, Baños de Río Tobía, Mahave, Nájera y Variante de Uruñuela.			
Tramo:	LR-113_12	Denominación:	LR333 LR232		
P.K. inicial:	24+00620	P.K. final:	33+00610	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	24690	Distancia final (m):	33390	Longitud (m):	8700
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	255	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<1000
% de pesados 2015:	2.94	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.53
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	53.73	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.34	Ancho medio arcén derecho (m):	0.83
Pendiente media (%):	2.63	Radio medio (m):	352.39	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.68
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Esquistos; pizarras; conglomerados y cuarcitas				
Geología:	Paleozoico, Cámbrico superior				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-113	De L.P. de Burgos a N-232 en Cenicero por Canales de la Sierra, Villavelayo, Mansilla, Tabladas, Anguiano, Bobadilla, Baños de Río Tobía, Mahave, Nájera y Variante de Uruñuela.			
Tramo:	LR-113_13	Denominación:	LR232 LR435		
P.K. inicial:	33+00610	P.K. final:	36+00040	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	33390	Distancia final (m):	35830	Longitud (m):	2440
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	395	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<1000
% de pesados 2015:	4.35	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.81
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	57.71	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.38	Ancho medio arcén derecho (m):	0.74
Pendiente media (%):	2.35	Radio medio (m):	484.18	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.67
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Esquistos; pizarras; conglomerados y cuarcitas				
Geología:	Paleozoico, Cámbrico superior				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Cangrejo de río (Austropotamobius pallipes)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Límite de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-113	De L.P. de Burgos a N-232 en Cenicero por Canales de la Sierra, Villavelayo, Mansilla, Tabladas, Anguiano, Bobadilla, Baños de Río Tobía, Mahave, Nájera y Variante de Uruñuela.			
Tramo:	LR-113_14	Denominación:	LR435 ANGUIANO		
P.K. inicial:	36+00040	P.K. final:	44+00540	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	35830	Distancia final (m):	44330	Longitud (m):	8500
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	395	IMD 2018:	431	Intensidad total 24h 2019:	IMD<1000
% de pesados 2015:	4.35	% de pesados 2018:	8.02	% de pesados 2019:	8.65
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	53.41	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.40	Ancho medio arcén derecho (m):	0.23
Pendiente media (%):	2.05	Radio medio (m):	511.99	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.46
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Conglomerados, metareniscas, pizarras y areniscas, a techo dolomías				
Geología:	Paleozoico. Cámbrico inferior				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Cangrejo de río (Austropotamobius pallipes)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-113	De L.P. de Burgos a N-232 en Cenicero por Canales de la Sierra, Villavelayo, Mansilla, Tabladas, Anguiano, Bobadilla, Baños de Río Tobía, Mahave, Nájera y Variante de Uruñuela.			
Tramo:	LR-113_15	Denominación:	ANGUIANO		
P.K. inicial:	44+00540	P.K. final:	45+00900	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	44330	Distancia final (m):	45690	Longitud (m):	1360
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2107	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<1000
% de pesados 2015:	3.56	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.65
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	33.48	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.32	Ancho medio arcén derecho (m):	0.08
Pendiente media (%):	2.42	Radio medio (m):	589.34	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.41
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Alternancia de calizas arcillosas y margas; puntualmente calizas arrecifales				
Geología:	Dogger-Malm				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-113	De L.P. de Burgos a N-232 en Cenicero por Canales de la Sierra, Villavelayo, Mansilla, Tabladas, Anguiano, Bobadilla, Baños de Río Tobía, Mahave, Nájera y Variante de Uruñuela.			
Tramo:	LR-113_16	Denominación:	ANGUIANO LR434		
P.K. inicial:	45+00900	P.K. final:	50+00620	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	45690	Distancia final (m):	50400	Longitud (m):	4710
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2107	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	3.56	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.83
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	73.32	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.35	Ancho medio arcén derecho (m):	1.09
Pendiente media (%):	1.98	Radio medio (m):	3274.86	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.96
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-113	De L.P. de Burgos a N-232 en Cenicero por Canales de la Sierra, Villavelayo, Mansilla, Tabladas, Anguiano, Bobadilla, Baños de Río Tobía, Mahave, Nájera y Variante de Uruñuela.			
Tramo:	LR-113_17	Denominación:	LR434 LR433		
P.K. inicial:	50+00620	P.K. final:	50+00900	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	50400	Distancia final (m):	50680	Longitud (m):	280
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2107	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	3.56	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.77
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	65.18	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	9.35	Ancho medio arcén derecho (m):	1.02
Pendiente media (%):	4.45	Radio medio (m):	7789.64	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.80
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-113	De L.P. de Burgos a N-232 en Cenicero por Canales de la Sierra, Villavelayo, Mansilla, Tabladas, Anguiano, Bobadilla, Baños de Río Tobía, Mahave, Nájera y Variante de Uruñuela.			
Tramo:	LR-113_18	Denominación:	LR433 BOBADILLA		
P.K. inicial:	50+00900	P.K. final:	52+00060	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	50680	Distancia final (m):	51850	Longitud (m):	1170
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2107	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	3.56	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.74
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	70.30	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.63	Ancho medio arcén derecho (m):	1.13
Pendiente media (%):	2.08	Radio medio (m):	3213.76	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.04
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Conglomerados				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Huertas del Najerilla		Categoría de Ordenación:	Huertas Tradicionales	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-113	De L.P. de Burgos a N-232 en Cenicero por Canales de la Sierra, Villavelayo, Mansilla, Tabladas, Anguiano, Bobadilla, Baños de Río Tobía, Mahave, Nájera y Variante de Uruñuela.			
Tramo:	LR-113_19	Denominación:	BOBADILLA		
P.K. inicial:	52+00060	P.K. final:	52+00890	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	51850	Distancia final (m):	52680	Longitud (m):	830
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2107	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	3.56	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.14
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	35.71	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.17	Ancho medio arcén derecho (m):	1.36
Pendiente media (%):	1.31	Radio medio (m):	4831.20	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.29
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	REGULAR	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-113	De L.P. de Burgos a N-232 en Cenicero por Canales de la Sierra, Villavelayo, Mansilla, Tabladas, Anguiano, Bobadilla, Baños de Río Tobía, Mahave, Nájera y Variante de Uruñuela.			
Tramo:	LR-113_20	Denominación:	BOBADILLA BAÑOS		
P.K. inicial:	52+00890	P.K. final:	53+00340	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	52680	Distancia final (m):	53140	Longitud (m):	460
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2107	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	3.56	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.14
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	59.91	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	8.31	Ancho medio arcén derecho (m):	0.98
Pendiente media (%):	0.28	Radio medio (m):	4601.52	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.61
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Conglomerados				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-113	De L.P. de Burgos a N-232 en Cenicero por Canales de la Sierra, Villavelayo, Mansilla, Tabladas, Anguiano, Bobadilla, Baños de Río Tobía, Mahave, Nájera y Variante de Uruñuela.			
Tramo:	LR-113_21	Denominación:	BAÑOS DE RIO TOBIA		
P.K. inicial:	53+00340	P.K. final:	54+00960	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	53140	Distancia final (m):	54760	Longitud (m):	1620
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	3169	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	5.9	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.13
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	33.43	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.36	Ancho medio arcén derecho (m):	0.52
Pendiente media (%):	1.02	Radio medio (m):	6345.86	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.30
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	2
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano Consolidado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-113	De L.P. de Burgos a N-232 en Cenicero por Canales de la Sierra, Villavelayo, Mansilla, Tabladas, Anguiano, Bobadilla, Baños de Río Tobía, Mahave, Nájera y Variante de Uruñuela.			
Tramo:	LR-113_22	Denominación:	BAÑOS MAHAVE		
P.K. inicial:	54+00960	P.K. final:	58+00250	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	54760	Distancia final (m):	58060	Longitud (m):	3300
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	3169	IMD 2018:	3209	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	5.9	% de pesados 2018:	6.12	% de pesados 2019:	7.30
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	78.25	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.42	Ancho medio arcén derecho (m):	0.95
Pendiente media (%):	1.24	Radio medio (m):	8632.52	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.77
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-113	De L.P. de Burgos a N-232 en Cenicero por Canales de la Sierra, Villavelayo, Mansilla, Tabladas, Anguiano, Bobadilla, Baños de Río Tobía, Mahave, Nájera y Variante de Uruñuela.			
Tramo:	LR-113_23	Denominación:	MAHAVE		
P.K. inicial:	58+00250	P.K. final:	58+00380	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	58060	Distancia final (m):	58190	Longitud (m):	130
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	4756	IMD 2018:	3209	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	7.34	% de pesados 2018:	6.12	% de pesados 2019:	7.30
Velocidad máxima (km/h):	90	Velocidad media real (km/h):	69.63	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.40	Ancho medio arcén derecho (m):	1.04
Pendiente media (%):	0.43	Radio medio (m):	1740.77	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.03
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Zona Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-113	De L.P. de Burgos a N-232 en Cenicero por Canales de la Sierra, Villavelayo, Mansilla, Tabladas, Anguiano, Bobadilla, Baños de Río Tobía, Mahave, Nájera y Variante de Uruñuela.			
Tramo:	LR-113_24	Denominación:	MAHAVE LR205		
P.K. inicial:	58+00380	P.K. final:	59+00230	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	58190	Distancia final (m):	59040	Longitud (m):	850
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	4756	IMD 2018:	3209	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	7.34	% de pesados 2018:	6.12	% de pesados 2019:	7.30
Velocidad máxima (km/h):	90	Velocidad media real (km/h):	72.74	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.53	Ancho medio arcén derecho (m):	0.96
Pendiente media (%):	1.87	Radio medio (m):	6062.47	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.91
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Zona Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-113	De L.P. de Burgos a N-232 en Cenicero por Canales de la Sierra, Villavelayo, Mansilla, Tabladas, Anguiano, Bobadilla, Baños de Río Tobía, Mahave, Nájera y Variante de Uruñuela.			
Tramo:	LR-113_25	Denominación:	LR205 LR431		
P.K. inicial:	59+00230	P.K. final:	59+00830	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	59040	Distancia final (m):	59640	Longitud (m):	600
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	4756	IMD 2018:	4080	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	7.34	% de pesados 2018:	8.68	% de pesados 2019:	7.59
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	59.18	Nivel de Servicio 2019:	B
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	8.39	Ancho medio arcén derecho (m):	0.98
Pendiente media (%):	2.16	Radio medio (m):	2794.67	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.94
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Cangrejo de río (Austropotamobius pallipes)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección a Cauces		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Huertas del Najerilla		Categoría de Ordenación:	Huertas Tradicionales	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-113	De L.P. de Burgos a N-232 en Cenicero por Canales de la Sierra, Villavelayo, Mansilla, Tabladas, Anguiano, Bobadilla, Baños de Río Tobía, Mahave, Nájera y Variante de Uruñuela.			
Tramo:	LR-113_26	Denominación:	LR431 LR430		
P.K. inicial:	59+00830	P.K. final:	60+00760	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	59640	Distancia final (m):	60570	Longitud (m):	930
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	4756	IMD 2018:	4080	Intensidad total 24h 2019:	IMD>5000
% de pesados 2015:	7.34	% de pesados 2018:	8.68	% de pesados 2019:	8.00
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	69.28	Nivel de Servicio 2019:	B
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	8.00	Ancho medio arcén derecho (m):	0.91
Pendiente media (%):	0.93	Radio medio (m):	5601.72	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.88
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Huertas del Najerilla		Categoría de Ordenación:	Huertas Tradicionales	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-113	De L.P. de Burgos a N-232 en Cenicero por Canales de la Sierra, Villavelayo, Mansilla, Tabladas, Anguiano, Bobadilla, Baños de Río Tobía, Mahave, Nájera y Variante de Uruñuela.			
Tramo:	LR-113_27	Denominación:	LR430 LR136		
P.K. inicial:	60+00760	P.K. final:	61+00220	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	60570	Distancia final (m):	61030	Longitud (m):	460
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	4756	IMD 2018:	4080	Intensidad total 24h 2019:	IMD>5000
% de pesados 2015:	7.34	% de pesados 2018:	8.68	% de pesados 2019:	7.83
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	52.08	Nivel de Servicio 2019:	B
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	9.29	Ancho medio arcén derecho (m):	1.04
Pendiente media (%):	0.87	Radio medio (m):	5334.57	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.83
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-113	De L.P. de Burgos a N-232 en Cenicero por Canales de la Sierra, Villavelayo, Mansilla, Tabladas, Anguiano, Bobadilla, Baños de Río Tobía, Mahave, Nájera y Variante de Uruñuela.			
Tramo:	LR-113_28	Denominación:	LR136 LR429		
P.K. inicial:	61+00220	P.K. final:	63+00000	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	61030	Distancia final (m):	62820	Longitud (m):	1790
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2905	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	2.01	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.30
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	66.68	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.46	Ancho medio arcén derecho (m):	0.96
Pendiente media (%):	0.83	Radio medio (m):	6492.79	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.89
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-113	De L.P. de Burgos a N-232 en Cenicero por Canales de la Sierra, Villavelayo, Mansilla, Tabladas, Anguiano, Bobadilla, Baños de Río Tobía, Mahave, Nájera y Variante de Uruñuela.			
Tramo:	LR-113_29	Denominación:	LR136 NAJERA		
P.K. inicial:	63+00000	P.K. final:	63+00450	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	62820	Distancia final (m):	63270	Longitud (m):	450
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2905	IMD 2018:	2973	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	2.01	% de pesados 2018:	2.41	% de pesados 2019:	4.52
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	68.29	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.63	Ancho medio arcén derecho (m):	1.00
Pendiente media (%):	1.04	Radio medio (m):	3819.56	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.58
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-113	De L.P. de Burgos a N-232 en Cenicero por Canales de la Sierra, Villavelayo, Mansilla, Tabladas, Anguiano, Bobadilla, Baños de Río Tobía, Mahave, Nájera y Variante de Uruñuela.			
Tramo:	LR-113_30	Denominación:	NAJERA		
P.K. inicial:	63+00450	P.K. final:	65+00180	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	63270	Distancia final (m):	65000	Longitud (m):	1730
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2088	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	7.18	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.20
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	23.12	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.38	Ancho medio arcén derecho (m):	0.77
Pendiente media (%):	2.16	Radio medio (m):	2644.62	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.48
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-113	De L.P. de Burgos a N-232 en Cenicero por Canales de la Sierra, Villavelayo, Mansilla, Tabladas, Anguiano, Bobadilla, Baños de Río Tobía, Mahave, Nájera y Variante de Uruñuela.			
Tramo:	LR-113_31	Denominación:	NAJERA LR514		
P.K. inicial:	65+00180	P.K. final:	65+01960	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	65000	Distancia final (m):	66780	Longitud (m):	1780
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2088	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	7.18	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	11.10
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	36.22	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	8.33	Ancho medio arcén derecho (m):	1.04
Pendiente media (%):	0.88	Radio medio (m):	2866.57	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.03
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbanizable	Categoría del Suelo:	Suelo Urbanizable Delimitado Industrial		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-113	De L.P. de Burgos a N-232 en Cenicero por Canales de la Sierra, Villavelayo, Mansilla, Tabladas, Anguiano, Bobadilla, Baños de Río Tobía, Mahave, Nájera y Variante de Uruñuela.			
Tramo:	LR-113_32	Denominación:	LR514 LR322		
P.K. inicial:	65+01960	P.K. final:	67+00730	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	66780	Distancia final (m):	67580	Longitud (m):	800
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2088	IMD 2018:	2080	Intensidad total 24h 2019:	2000>IMD>1000
% de pesados 2015:	7.18	% de pesados 2018:	7.38	% de pesados 2019:	6.98
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	67.56	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.38	Ancho medio arcén derecho (m):	0.96
Pendiente media (%):	0.31	Radio medio (m):	3918.63	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.79
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Cangrejo de río (Austropotamobius pallipes)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-113	De L.P. de Burgos a N-232 en Cenicero por Canales de la Sierra, Villavelayo, Mansilla, Tabladas, Anguiano, Bobadilla, Baños de Río Tobía, Mahave, Nájera y Variante de Uruñuela.			
Tramo:	LR-113_33	Denominación:	LR322 LR514		
P.K. inicial:	67+00730	P.K. final:	69+00390	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	67580	Distancia final (m):	69250	Longitud (m):	1670
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2088	IMD 2018:	2080	Intensidad total 24h 2019:	2000>IMD>1000
% de pesados 2015:	7.18	% de pesados 2018:	7.38	% de pesados 2019:	8.69
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	61.79	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.00	Ancho medio arcén derecho (m):	1.00
Pendiente media (%):	1.26	Radio medio (m):	950.60	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.87
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-113	De L.P. de Burgos a N-232 en Cenicero por Canales de la Sierra, Villavelayo, Mansilla, Tabladas, Anguiano, Bobadilla, Baños de Río Tobía, Mahave, Nájera y Variante de Uruñuela.			
Tramo:	LR-113_34	Denominación:	LR514 N232		
P.K. inicial:	69+00390	P.K. final:	75+00910	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	69250	Distancia final (m):	75790	Longitud (m):	6540
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2088	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	7.18	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.45
Velocidad máxima (km/h):	90	Velocidad media real (km/h):	73.26	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.45	Ancho medio arcén derecho (m):	1.03
Pendiente media (%):	1.91	Radio medio (m):	4025.61	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.93
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección por Valor Agrícola		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-115	De L.P. Soria a L.P. de Navarra por Enciso, Arnedillo, Santa Eulalia Somera, Santa Eulalia Bajera, Herce, Arnedo, Quel, Autol, Aldeanueva de Ebro, N-232 y límite de provincia de Navarra.			
Tramo:	LR-115_01	Denominación:	L.P.SORIA ENCISO		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	2+01430	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	3460	Longitud (m):	3460
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1193	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<1000
% de pesados 2015:	3.12	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.05
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	56.66	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.29	Ancho medio arcén derecho (m):	1.02
Pendiente media (%):	5.76	Radio medio (m):	700.40	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.98
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto concordante o normal		
Litología:	Margas; margocalizas y calizas				
Geología:	Grupo Enciso				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Cangrejo de río (Austropotamobius pallipes)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-115	De L.P. Soria a L.P. de Navarra por Enciso, Arnedillo, Santa Eulalia Somera, Santa Eulalia Bajera, Herce, Arnedo, Quel, Autol, Aldeanueva de Ebro, N-232 y límite de provincia de Navarra.			
Tramo:	LR-115_02	Denominación:	ENCISO		
P.K. inicial:	2+01430	P.K. final:	3+00540	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	3460	Distancia final (m):	4450	Longitud (m):	990
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1193	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	2000>IMD>1000
% de pesados 2015:	3.12	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.63
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	30.92	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.65	Ancho medio arcén derecho (m):	0.08
Pendiente media (%):	2.56	Radio medio (m):	498.99	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.02
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Crucero		
Estado de la señalización:	REGULAR	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	17.55786707
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Cangrejo de río (Austropotamobius pallipes)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Ámbito de Influencia		Categoría de Ordenación:	Ámbito de Influencia	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-115	De L.P. Soria a L.P. de Navarra por Enciso, Arnedillo, Santa Eulalia Somera, Santa Eulalia Bajera, Herce, Arnedo, Quel, Autol, Aldeanueva de Ebro, N-232 y límite de provincia de Navarra.			
Tramo:	LR-115_03	Denominación:	ENCISO LR484		
P.K. inicial:	3+00540	P.K. final:	8+00720	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	4450	Distancia final (m):	9650	Longitud (m):	5200
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1193	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	2000>IMD>1000
% de pesados 2015:	3.12	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.63
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	69.00	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.25	Ancho medio arcén derecho (m):	0.44
Pendiente media (%):	2.41	Radio medio (m):	3134.65	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.38
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Crucero		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	94.35736178
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Margas; margocalizas y calizas				
Geología:	Grupo Enciso				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Forestal		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-115	De L.P. Soria a L.P. de Navarra por Enciso, Arnedillo, Santa Eulalia Somera, Santa Eulalia Bajera, Herce, Arnedo, Quel, Autol, Aldeanueva de Ebro, N-232 y límite de provincia de Navarra.			
Tramo:	LR-115_04	Denominación:	LR484 LR485		
P.K. inicial:	8+00720	P.K. final:	9+00640	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	9650	Distancia final (m):	10570	Longitud (m):	920
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1193	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	2000>IMD>1000
% de pesados 2015:	3.12	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.48
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	58.38	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.35	Ancho medio arcén derecho (m):	1.21
Pendiente media (%):	2.81	Radio medio (m):	538.06	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.03
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Falla		
Litología:	Margas; margocalizas y calizas				
Geología:	Grupo Enciso				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Peñas de Arnedillo, Peñalmonite y Peña Isasa	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Forestal		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-115	De L.P. Soria a L.P. de Navarra por Enciso, Arnedillo, Santa Eulalia Somera, Santa Eulalia Bajera, Herce, Arnedo, Quel, Autol, Aldeanueva de Ebro, N-232 y límite de provincia de Navarra.			
Tramo:	LR-115_05	Denominación:	LR485 ARNEDILLO		
P.K. inicial:	9+00640	P.K. final:	11+00790	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	10570	Distancia final (m):	12720	Longitud (m):	2150
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	3256	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	4.43	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.97
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	57.14	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.50	Ancho medio arcén derecho (m):	1.12
Pendiente media (%):	2.03	Radio medio (m):	887.40	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.14
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Margas; margocalizas y calizas				
Geología:	Grupo Enciso				
Espacios Naturales:	Peñas de Arnedillo, Peñalmonte y Peña Isasa				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Peñas de Arnedillo, Peñalmonte y Peña Isasa	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-115	De L.P. Soria a L.P. de Navarra por Enciso, Arnedillo, Santa Eulalia Somera, Santa Eulalia Bajera, Herce, Arnedo, Quel, Autol, Aldeanueva de Ebro, N-232 y límite de provincia de Navarra.			
Tramo:	LR-115_06	Denominación:	ARNEDILLO		
P.K. inicial:	11+00790	P.K. final:	12+00950	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	12720	Distancia final (m):	13900	Longitud (m):	1180
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	3256	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	4.43	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.53
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	27.05	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.67	Ancho medio arcén derecho (m):	0.42
Pendiente media (%):	2.30	Radio medio (m):	721.97	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.44
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Castillo de Arnedillo		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	74.64300341
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Calizas; dolomías y calizas arcillosas				
Geología:	Jurásico (Rethiense-Hettangiense). Grupo Renales				
Espacios Naturales:	Peñas de Arnedillo, Peñalmonte y Peña Isasa				
Área Protección Flora y Fauna:	Águila perdicera (Hieraetus fasciatus)		Reserva Biosfera:	Peñas de Arnedillo, Peñalmonte y Peña Isasa	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-115	De L.P. Soria a L.P. de Navarra por Enciso, Arnedillo, Santa Eulalia Somera, Santa Eulalia Bajera, Herce, Arnedo, Quel, Autol, Aldeanueva de Ebro, N-232 y límite de provincia de Navarra.			
Tramo:	LR-115_07	Denominación:	ARNEDILLO LR382		
P.K. inicial:	12+00950	P.K. final:	14+00250	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	13900	Distancia final (m):	15180	Longitud (m):	1280
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	3256	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	4.43	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.53
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	60.50	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.49	Ancho medio arcén derecho (m):	0.51
Pendiente media (%):	2.08	Radio medio (m):	1493.33	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.44
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	Peñas de Arnedillo, Peñalmonite y Peña Isasa				
Área Protección Flora y Fauna:	Águila perdicera (Hiera a etus fasciatus)		Reserva Biosfera:	Peñas de Arnedillo, Peñalmonite y Peña Isasa	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-115	De L.P. Soria a L.P. de Navarra por Enciso, Arnedillo, Santa Eulalia Somera, Santa Eulalia Bajera, Herce, Arnedo, Quel, Autol, Aldeanueva de Ebro, N-232 y límite de provincia de Navarra.			
Tramo:	LR-115_08	Denominación:	LR382 SANTA EULALIA		
P.K. inicial:	14+00250	P.K. final:	16+00250	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	15180	Distancia final (m):	17180	Longitud (m):	2000
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	3256	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	4.43	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.66
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	65.87	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.70	Ancho medio arcén derecho (m):	0.88
Pendiente media (%):	2.44	Radio medio (m):	982.71	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.41
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Conglomerados				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	Peñas de Arnedillo, Peñalmonte y Peña Isasa				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Peñas de Arnedillo, Peñalmonte y Peña Isasa	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Huertas del Cidacos		Categoría de Ordenación:	Huertas Tradicionales	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-115	De L.P. Soria a L.P. de Navarra por Enciso, Arnedillo, Santa Eulalia Somera, Santa Eulalia Bajera, Herce, Arnedo, Quel, Autol, Aldeanueva de Ebro, N-232 y límite de provincia de Navarra.			
Tramo:	LR-115_09	Denominación:	SANTA EULALIA SOMERA BAJERA		
P.K. inicial:	16+00250	P.K. final:	17+00230	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	17180	Distancia final (m):	18160	Longitud (m):	980
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	3256	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	4.43	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.53
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	38.06	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.18	Ancho medio arcén derecho (m):	0.56
Pendiente media (%):	1.73	Radio medio (m):	2954.69	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.12
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Conglomerados				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Límite de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Huertas del Cidacos		Categoría de Ordenación:	Huertas Tradicionales	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-115	De L.P. Soria a L.P. de Navarra por Enciso, Arnedillo, Santa Eulalia Somera, Santa Eulalia Bajera, Herce, Arnedo, Quel, Autol, Aldeanueva de Ebro, N-232 y límite de provincia de Navarra.			
Tramo:	LR-115_10	Denominación:	SANTA EULALIA HERCE		
P.K. inicial:	17+00230	P.K. final:	18+00760	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	18160	Distancia final (m):	19690	Longitud (m):	1530
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	3256	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	4.43	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.74
Velocidad máxima (km/h):	90	Velocidad media real (km/h):	80.48	Nivel de Servicio 2019:	B
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.13	Ancho medio arcén derecho (m):	1.08
Pendiente media (%):	1.84	Radio medio (m):	3928.10	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.96
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Límite de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Huertas del Cidacos		Categoría de Ordenación:	Huertas Tradicionales	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-115	De L.P. Soria a L.P. de Navarra por Enciso, Arnedillo, Santa Eulalia Somera, Santa Eulalia Bajera, Herce, Arnedo, Quel, Autol, Aldeanueva de Ebro, N-232 y límite de provincia de Navarra.			
Tramo:	LR-115_11	Denominación:	HERCE		
P.K. inicial:	18+00760	P.K. final:	19+00380	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	19690	Distancia final (m):	20320	Longitud (m):	630
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	3256	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	4.43	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.74
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	41.11	Nivel de Servicio 2019:	B
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.10	Ancho medio arcén derecho (m):	0.66
Pendiente media (%):	0.55	Radio medio (m):	2606.35	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.63
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-115	De L.P. Soria a L.P. de Navarra por Enciso, Arnedillo, Santa Eulalia Somera, Santa Eulalia Bajera, Herce, Arnedo, Quel, Autol, Aldeanueva de Ebro, N-232 y límite de provincia de Navarra.			
Tramo:	LR-115_12	Denominación:	HERCE ARNEDO		
P.K. inicial:	19+00380	P.K. final:	23+00060	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	20320	Distancia final (m):	24000	Longitud (m):	3680
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	3256	IMD 2018:	3430	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	4.43	% de pesados 2018:	4.57	% de pesados 2019:	4.89
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	76.98	Nivel de Servicio 2019:	B
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.19	Ancho medio arcén derecho (m):	1.31
Pendiente media (%):	1.48	Radio medio (m):	3294.02	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.01
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Huertas Tradicionales		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Huertas del Cidacos		Categoría de Ordenación:	Huertas Tradicionales	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-115	De L.P. Soria a L.P. de Navarra por Enciso, Arnedillo, Santa Eulalia Somera, Santa Eulalia Bajera, Herce, Arnedo, Quel, Autol, Aldeanueva de Ebro, N-232 y límite de provincia de Navarra.			
Tramo:	LR-115_13	Denominación:	ARNEDO		
P.K. inicial:	23+00060	P.K. final:	26+00520	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	24000	Distancia final (m):	27500	Longitud (m):	3500
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	10883	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>5000
% de pesados 2015:	2.74	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.47
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	31.31	Nivel de Servicio 2019:	C
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.62	Ancho medio arcén derecho (m):	0.89
Pendiente media (%):	1.65	Radio medio (m):	2660.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.63
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	2
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-115	De L.P. Soria a L.P. de Navarra por Enciso, Arnedillo, Santa Eulalia Somera, Santa Eulalia Bajera, Herce, Arnedo, Quel, Autol, Aldeanueva de Ebro, N-232 y límite de provincia de Navarra.			
Tramo:	LR-115_14	Denominación:	ARNEDO LR123 (COMUN LR123)		
P.K. inicial:	26+00520	P.K. final:	26+00980	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	27500	Distancia final (m):	27960	Longitud (m):	460
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	3121	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>5000
% de pesados 2015:	6.58	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.35
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	59.38	Nivel de Servicio 2019:	C
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	9.50	Ancho medio arcén derecho (m):	1.44
Pendiente media (%):	1.63	Radio medio (m):	1385.22	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.30
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Conglomerados				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Huertas del Cidacos		Categoría de Ordenación:	Huertas Tradicionales	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-115	De L.P. Soria a L.P. de Navarra por Enciso, Arnedillo, Santa Eulalia Somera, Santa Eulalia Bajera, Herce, Arnedo, Quel, Autol, Aldeanueva de Ebro, N-232 y límite de provincia de Navarra.			
Tramo:	LR-115_15	Denominación:	LR123 QUEL (LR281)		
P.K. inicial:	26+00980	P.K. final:	28+00580	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	27960	Distancia final (m):	29560	Longitud (m):	1600
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	3121	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>5000
% de pesados 2015:	6.58	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.80
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	53.82	Nivel de Servicio 2019:	B
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.70	Ancho medio arcén derecho (m):	1.19
Pendiente media (%):	1.30	Radio medio (m):	1616.13	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.97
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Conglomerados				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Huertas Tradicionales		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Huertas del Cidacos		Categoría de Ordenación:	Huertas Tradicionales	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-115	De L.P. Soria a L.P. de Navarra por Enciso, Arnedillo, Santa Eulalia Somera, Santa Eulalia Bajera, Herce, Arnedo, Quel, Autol, Aldeanueva de Ebro, N-232 y límite de provincia de Navarra.			
Tramo:	LR-115_16	Denominación:	QUEL		
P.K. inicial:	28+00580	P.K. final:	30+00240	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	29560	Distancia final (m):	31230	Longitud (m):	1670
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	3176	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	4.56	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.45
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	33.11	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.46	Ancho medio arcén derecho (m):	0.75
Pendiente media (%):	2.36	Radio medio (m):	4252.69	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.43
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	Castillo de Quel		
Estado de la señalización:	REGULAR	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	99.77839657
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Águila perdicera (Hieraaetus fasciatus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	2019	P.K. inicial TCA:	29.2	P.K. final TCA:	30.2

Carretera	LR-115	De L.P. Soria a L.P. de Navarra por Enciso, Arnedillo, Santa Eulalia Somera, Santa Eulalia Bajera, Herce, Arnedo, Quel, Autol, Aldeanueva de Ebro, N-232 y límite de provincia de Navarra.			
Tramo:	LR-115_17	Denominación:	QUEL AUTOL		
P.K. inicial:	30+00240	P.K. final:	32+00680	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	31230	Distancia final (m):	33670	Longitud (m):	2440
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2900	IMD 2018:	2992	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	8.6	% de pesados 2018:	6.36	% de pesados 2019:	6.94
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	74.42	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.02	Ancho medio arcén derecho (m):	0.99
Pendiente media (%):	1.74	Radio medio (m):	5697.50	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.89
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	REGULAR	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Conglomerados				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Águila perdicera (Hieraaetus fasciatus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Huertas del Cidacos		Categoría de Ordenación:	Huertas Tradicionales	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-115	De L.P. Soria a L.P. de Navarra por Enciso, Arnedillo, Santa Eulalia Somera, Santa Eulalia Bajera, Herce, Arnedo, Quel, Autol, Aldeanueva de Ebro, N-232 y límite de provincia de Navarra.			
Tramo:	LR-115_18	Denominación:	AUTOL		
P.K. inicial:	32+00680	P.K. final:	35+00270	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	33670	Distancia final (m):	36270	Longitud (m):	2600
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1898	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	8.15	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	16.46
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	39.24	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.76	Ancho medio arcén derecho (m):	1.12
Pendiente media (%):	2.58	Radio medio (m):	1104.27	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.65
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Castillo de Autol		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	29.54578941
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Conglomerados				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Águila perdicera (Hieraetus fasciatus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-115	De L.P. Soria a L.P. de Navarra por Enciso, Arnedillo, Santa Eulalia Somera, Santa Eulalia Bajera, Herce, Arnedo, Quel, Autol, Aldeanueva de Ebro, N-232 y límite de provincia de Navarra.			
Tramo:	LR-115_19	Denominación:	AUTOL ALDEANUEVA		
P.K. inicial:	35+00270	P.K. final:	43+00500	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	36270	Distancia final (m):	44510	Longitud (m):	8240
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	3297	IMD 2018:	2918	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	8.45	% de pesados 2018:	16.39	% de pesados 2019:	16.46
Velocidad máxima (km/h):	90	Velocidad media real (km/h):	89.11	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.02	Ancho medio arcén derecho (m):	1.69
Pendiente media (%):	1.83	Radio medio (m):	6999.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.35
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	REGULAR	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Cantos con matriz limo-arcillosa				
Geología:	Cuaternario. Glacis				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-115	De L.P. Soria a L.P. de Navarra por Enciso, Arnedillo, Santa Eulalia Somera, Santa Eulalia Bajera, Herce, Arnedo, Quel, Autol, Aldeanueva de Ebro, N-232 y límite de provincia de Navarra.			
Tramo:	LR-115_20	Denominación:	ALDEANUEVA DE EBRO		
P.K. inicial:	43+00500	P.K. final:	44+00940	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	44510	Distancia final (m):	45960	Longitud (m):	1450
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	3297	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	8.45	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.57
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	32.42	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.09	Ancho medio arcén derecho (m):	1.41
Pendiente media (%):	2.28	Radio medio (m):	5137.45	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.97
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Arcillas rojas con areniscas y limos				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-115	De L.P. Soria a L.P. de Navarra por Enciso, Arnedillo, Santa Eulalia Somera, Santa Eulalia Bajera, Herce, Arnedo, Quel, Autol, Aldeanueva de Ebro, N-232 y límite de provincia de Navarra.			
Tramo:	LR-115_21	Denominación:	ALDEANUEVA N232		
P.K. inicial:	44+00940	P.K. final:	46+00570	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	45960	Distancia final (m):	47590	Longitud (m):	1630
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	3297	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	8.45	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.05
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	65.02	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.00	Ancho medio arcén derecho (m):	1.48
Pendiente media (%):	2.34	Radio medio (m):	8151.60	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.21
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Arcillas rojas con areniscas y limos				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-115	De L.P. Soria a L.P. de Navarra por Enciso, Arnedillo, Santa Eulalia Somera, Santa Eulalia Bajera, Herce, Arnedo, Quel, Autol, Aldeanueva de Ebro, N-232 y límite de provincia de Navarra.			
Tramo:	LR-115_22	Denominación:	N232 LR495 (Rincón de Soto)		
P.K. inicial:	46+03020	P.K. final:	51+00660	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	50040	Distancia final (m):	52680	Longitud (m):	2640
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2521	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	12.72	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	13.20
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	73.88	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.52	Ancho medio arcén derecho (m):	1.76
Pendiente media (%):	0.62	Radio medio (m):	3553.90	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.33
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	REGULAR	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-115	De L.P. Soria a L.P. de Navarra por Enciso, Arnedillo, Santa Eulalia Somera, Santa Eulalia Bajera, Herce, Arnedo, Quel, Autol, Aldeanueva de Ebro, N-232 y límite de provincia de Navarra.			
Tramo:	LR-115_23	Denominación:	LR495 (Rincón de Soto) L.P. NAVARRA		
P.K. inicial:	51+00660	P.K. final:	52+00490	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	52680	Distancia final (m):	53510	Longitud (m):	830
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2521	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	12.72	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.80
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	43.82	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	8.25	Ancho medio arcén derecho (m):	1.01
Pendiente media (%):	0.65	Radio medio (m):	2306.51	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.08
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	Sotos y Riberas del Ebro				
Área Protección Flora y Fauna:	Cangrejo de río (Austropotamobius pallipes)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-123	De la N-113 en Valverde a L.P. de Navarra por Cervera del Río Alhama, Grávalos, Variante de Arnedo y El Villar de Arnedo.			
Tramo:	LR-123_01	Denominación:	VALVERDE		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00920	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	920	Longitud (m):	920
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	430	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<1000
% de pesados 2015:	3.65	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.39
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	31.41	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.65	Ancho medio arcén derecho (m):	0.18
Pendiente media (%):	2.63	Radio medio (m):	3406.96	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.33
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-123	De la N-113 en Valverde a L.P. de Navarra por Cervera del Río Alhama, Grávalos, Variante de Arnedo y El Villar de Arnedo.			
Tramo:	LR-123_02	Denominación:	VALVERDE CABRETON		
P.K. inicial:	0+00920	P.K. final:	4+00970	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	920	Distancia final (m):	4960	Longitud (m):	4040
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	430	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<1000
% de pesados 2015:	3.65	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.17
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	51.56	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.11	Ancho medio arcén derecho (m):	0.73
Pendiente media (%):	3.99	Radio medio (m):	1651.78	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.61
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-123	De la N-113 en Valverde a L.P. de Navarra por Cervera del Río Alhama, Grávalos, Variante de Arnedo y El Villar de Arnedo.			
Tramo:	LR-123_03	Denominación:	CABRETON		
P.K. inicial:	4+00970	P.K. final:	5+00470	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	4960	Distancia final (m):	5450	Longitud (m):	490
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	430	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<1000
% de pesados 2015:	3.65	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.15
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	54.47	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.46	Ancho medio arcén derecho (m):	0.75
Pendiente media (%):	3.06	Radio medio (m):	1101.02	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.59
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Calizas arenosas; margas; arenitas y limolitas				
Geología:	Grupo Oncala				
Espacios Naturales:	Sierra de Alcarama y Valle del Alhama				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Huertas del Alhama-Linares		Categoría de Ordenación:	Huertas Tradicionales	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-123	De la N-113 en Valverde a L.P. de Navarra por Cervera del Río Alhama, Grávalos, Variante de Arnedo y El Villar de Arnedo.			
Tramo:	LR-123_04	Denominación:	CABRETON CERVERA		
P.K. inicial:	5+00470	P.K. final:	9+00470	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	5450	Distancia final (m):	9450	Longitud (m):	4000
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	430	IMD 2018:	787	Intensidad total 24h 2019:	IMD<1000
% de pesados 2015:	3.65	% de pesados 2018:	4.93	% de pesados 2019:	3.75
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	53.64	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.18	Ancho medio arcén derecho (m):	0.88
Pendiente media (%):	5.06	Radio medio (m):	1288.83	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.73
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Calizas arenosas; margas; arenitas y limolitas				
Geología:	Grupo Oncala				
Espacios Naturales:	Sierra de Alcarama y Valle del Alhama				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-123	De la N-113 en Valverde a L.P. de Navarra por Cervera del Río Alhama, Grávalos, Variante de Arnedo y El Villar de Arnedo.			
Tramo:	LR-123_05	Denominación:	CERVERA DEL RIO ALHAMA		
P.K. inicial:	9+00470	P.K. final:	10+00400	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	9450	Distancia final (m):	10330	Longitud (m):	880
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1703	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	2000>IMD>1000
% de pesados 2015:	5.66	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.91
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	26.94	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.95	Ancho medio arcén derecho (m):	0.16
Pendiente media (%):	2.82	Radio medio (m):	764.55	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.02
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Iglesia parroquial de San Gil		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	41.80057259
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Límite masa de agua		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	Sierra de Alcarama y Valle del Alhama				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-123	De la N-113 en Valverde a L.P. de Navarra por Cervera del Río Alhama, Grávalos, Variante de Arnedo y El Villar de Arnedo.			
Tramo:	LR-123_06	Denominación:	CERVERA LR285		
P.K. inicial:	10+00400	P.K. final:	15+00520	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	10330	Distancia final (m):	15460	Longitud (m):	5130
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1703	IMD 2018:	1821	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	5.66	% de pesados 2018:	5.81	% de pesados 2019:	9.03
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	66.28	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.37	Ancho medio arcén derecho (m):	0.87
Pendiente media (%):	2.11	Radio medio (m):	1624.46	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.72
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-123	De la N-113 en Valverde a L.P. de Navarra por Cervera del Río Alhama, Grávalos, Variante de Arnedo y El Villar de Arnedo.			
Tramo:	LR-123_07	Denominación:	LR285 LR283		
P.K. inicial:	15+00520	P.K. final:	17+00250	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	15460	Distancia final (m):	17190	Longitud (m):	1730
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	514	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	2000>IMD>1000
% de pesados 2015:	8.63	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.23
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	61.95	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.44	Ancho medio arcén derecho (m):	1.00
Pendiente media (%):	1.25	Radio medio (m):	3300.92	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.75
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-123	De la N-113 en Valverde a L.P. de Navarra por Cervera del Río Alhama, Grávalos, Variante de Arnedo y El Villar de Arnedo.			
Tramo:	LR-123_08	Denominación:	LR283 LR387		
P.K. inicial:	17+00250	P.K. final:	23+00290	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	17190	Distancia final (m):	23250	Longitud (m):	6060
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	514	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<1000
% de pesados 2015:	8.63	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.89
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	72.72	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.03	Ancho medio arcén derecho (m):	1.14
Pendiente media (%):	3.39	Radio medio (m):	1401.98	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.07
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto concordante o normal		
Litología:	Margas; margocalizas y calizas				
Geología:	Grupo Enciso				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-123	De la N-113 en Valverde a L.P. de Navarra por Cervera del Río Alhama, Grávalos, Variante de Arnedo y El Villar de Arnedo.			
Tramo:	LR-123_09	Denominación:	LR387 GRAVALOS		
P.K. inicial:	23+00290	P.K. final:	25+00230	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	23250	Distancia final (m):	25190	Longitud (m):	1940
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	514	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<1000
% de pesados 2015:	8.63	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.04
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	78.57	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.16	Ancho medio arcén derecho (m):	1.16
Pendiente media (%):	2.76	Radio medio (m):	4030.36	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.94
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Arcillas y limolitas				
Geología:	Grupo Oliván				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-123	De la N-113 en Valverde a L.P. de Navarra por Cervera del Río Alhama, Grávalos, Variante de Arnedo y El Villar de Arnedo.			
Tramo:	LR-123_10	Denominación:	GRAVALOS		
P.K. inicial:	25+00230	P.K. final:	26+00040	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	25190	Distancia final (m):	26000	Longitud (m):	810
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	514	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<1000
% de pesados 2015:	8.63	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.69
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	35.05	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.71	Ancho medio arcén derecho (m):	0.29
Pendiente media (%):	5.67	Radio medio (m):	3875.68	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.15
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	2
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto concordante o normal		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-123	De la N-113 en Valverde a L.P. de Navarra por Cervera del Río Alhama, Grávalos, Variante de Arnedo y El Villar de Arnedo.			
Tramo:	LR-123_11	Denominación:	GRAVALOS LR283		
P.K. inicial:	26+00040	P.K. final:	32+00480	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	26000	Distancia final (m):	32450	Longitud (m):	6450
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	514	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<1000
% de pesados 2015:	8.63	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.72
Velocidad máxima (km/h):	90	Velocidad media real (km/h):	89.07	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.95	Ancho medio arcén derecho (m):	0.99
Pendiente media (%):	2.01	Radio medio (m):	5651.46	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.82
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-123	De la N-113 en Valverde a L.P. de Navarra por Cervera del Río Alhama, Grávalos, Variante de Arnedo y El Villar de Arnedo.			
Tramo:	LR-123_12	Denominación:	LR283 LR487		
P.K. inicial:	32+00480	P.K. final:	33+00830	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	32450	Distancia final (m):	33800	Longitud (m):	1350
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	831	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	2000>IMD>1000
% de pesados 2015:	5.78	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.67
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	68.86	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.41	Ancho medio arcén derecho (m):	1.27
Pendiente media (%):	2.83	Radio medio (m):	1208.75	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.96
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	Peñas de Arnedillo, Peñalmonte y Peña Isasa				
Área Protección Flora y Fauna:	Águila perdicera (Hiera a etus fasciatus)		Reserva Biosfera:	Peñas de Arnedillo, Peñalmonte y Peña Isasa	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-123	De la N-113 en Valverde a L.P. de Navarra por Cervera del Río Alhama, Grávalos, Variante de Arnedo y El Villar de Arnedo.			
Tramo:	LR-123_13	Denominación:	LR487 TURRUNCUN		
P.K. inicial:	33+00830	P.K. final:	37+00060	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	33800	Distancia final (m):	37040	Longitud (m):	3240
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	831	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	2000>IMD>1000
% de pesados 2015:	5.78	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.09
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	57.80	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.27	Ancho medio arcén derecho (m):	1.00
Pendiente media (%):	2.78	Radio medio (m):	807.01	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.99
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Cabalgamiento		
Litología:	Conglomerados; areniscas y margas				
Geología:	Paleógeno				
Espacios Naturales:	Peñas de Arnedillo, Peñalmonte y Peña Isasa				
Área Protección Flora y Fauna:	Águila perdicera (Hieraetus fasciatus)		Reserva Biosfera:	Peñas de Arnedillo, Peñalmonte y Peña Isasa	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	2019	P.K. inicial TCA:	34.8	P.K. final TCA:	36.7

Carretera	LR-123	De la N-113 en Valverde a L.P. de Navarra por Cervera del Río Alhama, Grávalos, Variante de Arnedo y El Villar de Arnedo.			
Tramo:	LR-123_14	Denominación:	TURRUNCUN		
P.K. inicial:	37+00060	P.K. final:	37+00300	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	37040	Distancia final (m):	37280	Longitud (m):	240
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	831	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	2000>IMD>1000
% de pesados 2015:	5.78	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.09
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	52.78	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.17	Ancho medio arcén derecho (m):	1.17
Pendiente media (%):	5.50	Radio medio (m):	729.58	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.26
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Conglomerados; areniscas y margas				
Geología:	Paleógeno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	Peñas de Arnedillo, Peñalmonte y Peña Isasa		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama	Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea		
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-123	De la N-113 en Valverde a L.P. de Navarra por Cervera del Río Alhama, Grávalos, Variante de Arnedo y El Villar de Arnedo.			
Tramo:	LR-123_15	Denominación:	TURRUNCUN LR583		
P.K. inicial:	37+00300	P.K. final:	45+00010	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	37280	Distancia final (m):	45000	Longitud (m):	7720
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	831	IMD 2018:	887	Intensidad total 24h 2019:	2000>IMD>1000
% de pesados 2015:	5.78	% de pesados 2018:	6.35	% de pesados 2019:	7.09
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	74.05	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.06	Ancho medio arcén derecho (m):	1.33
Pendiente media (%):	4.44	Radio medio (m):	3757.14	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.17
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Cantos con matriz limo-arcillosa				
Geología:	Cuaternario. Glacis				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-123	De la N-113 en Valverde a L.P. de Navarra por Cervera del Río Alhama, Grávalos, Variante de Arnedo y El Villar de Arnedo.			
Tramo:	LR-123_16	Denominación:	LR583 LR115		
P.K. inicial:	45+00010	P.K. final:	48+00210	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	45000	Distancia final (m):	48200	Longitud (m):	3200
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1313	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	2000>IMD>1000
% de pesados 2015:	6.1	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.30
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	75.15	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.11	Ancho medio arcén derecho (m):	1.57
Pendiente media (%):	2.82	Radio medio (m):	5658.25	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.35
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	REGULAR	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbanizable	Categoría del Suelo:	Suelo Urbanizable No Delimitado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-123	De la N-113 en Valverde a L.P. de Navarra por Cervera del Río Alhama, Grávalos, Variante de Arnedo y El Villar de Arnedo.			
Tramo:	LR-123_17	Denominación:	LR115 LR585		
P.K. inicial:	48+00210	P.K. final:	49+00780	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	48200	Distancia final (m):	49770	Longitud (m):	1570
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	6112	IMD 2018:	6369	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	4.52	% de pesados 2018:	7.13	% de pesados 2019:	4.87
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	52.89	Nivel de Servicio 2019:	B
Número de carriles:	3	Ancho medio de calzada (m):	10.86	Ancho medio arcén derecho (m):	1.02
Pendiente media (%):	4.72	Radio medio (m):	558.79	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.12
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Conglomerados				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-123	De la N-113 en Valverde a L.P. de Navarra por Cervera del Río Alhama, Grávalos, Variante de Arnedo y El Villar de Arnedo.			
Tramo:	LR-123_18	Denominación:	LR585 LR134		
P.K. inicial:	49+00780	P.K. final:	50+00750	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	49770	Distancia final (m):	50740	Longitud (m):	970
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	6112	IMD 2018:	6369	Intensidad total 24h 2019:	IMD>5000
% de pesados 2015:	4.52	% de pesados 2018:	7.13	% de pesados 2019:	9.27
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	54.01	Nivel de Servicio 2019:	B
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	8.22	Ancho medio arcén derecho (m):	1.37
Pendiente media (%):	3.51	Radio medio (m):	933.40	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.27
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Conglomerados				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-123	De la N-113 en Valverde a L.P. de Navarra por Cervera del Río Alhama, Grávalos, Variante de Arnedo y El Villar de Arnedo.			
Tramo:	LR-123_19	Denominación:	LR134 LR483		
P.K. inicial:	50+00750	P.K. final:	53+00600	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	50740	Distancia final (m):	53600	Longitud (m):	2860
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	3059	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	11.54	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.92
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	77.04	Nivel de Servicio 2019:	B
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.17	Ancho medio arcén derecho (m):	1.61
Pendiente media (%):	1.43	Radio medio (m):	2911.75	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.34
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Yesos con arcillas y margas				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-123	De la N-113 en Valverde a L.P. de Navarra por Cervera del Río Alhama, Grávalos, Variante de Arnedo y El Villar de Arnedo.			
Tramo:	LR-123_20	Denominación:	LR483 LR381		
P.K. inicial:	53+00600	P.K. final:	54+00810	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	53600	Distancia final (m):	54810	Longitud (m):	1210
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	3059	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	11.54	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.94
Velocidad máxima (km/h):	90	Velocidad media real (km/h):	81.98	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.84	Ancho medio arcén derecho (m):	1.53
Pendiente media (%):	2.17	Radio medio (m):	5435.95	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.26
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Arcillas rojas con areniscas y limos				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Aves esteparias		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-123	De la N-113 en Valverde a L.P. de Navarra por Cervera del Río Alhama, Grávalos, Variante de Arnedo y El Villar de Arnedo.			
Tramo:	LR-123_21	Denominación:	LR381 LR481		
P.K. inicial:	54+00810	P.K. final:	56+00890	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	54810	Distancia final (m):	56890	Longitud (m):	2080
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	3059	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	11.54	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.30
Velocidad máxima (km/h):	90	Velocidad media real (km/h):	88.51	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.58	Ancho medio arcén derecho (m):	1.43
Pendiente media (%):	2.04	Radio medio (m):	7703.70	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.19
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Arcillas rojas con areniscas y limos				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Aves esteparias		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-123	De la N-113 en Valverde a L.P. de Navarra por Cervera del Río Alhama, Grávalos, Variante de Arnedo y El Villar de Arnedo.			
Tramo:	LR-123_22	Denominación:	LR481 EL VILLAR		
P.K. inicial:	56+00890	P.K. final:	58+00900	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	56890	Distancia final (m):	58900	Longitud (m):	2010
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	915	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	19.8	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	14.39
Velocidad máxima (km/h):	90	Velocidad media real (km/h):	80.54	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.01	Ancho medio arcén derecho (m):	1.45
Pendiente media (%):	3.53	Radio medio (m):	7057.56	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.21
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Arcillas rojas con areniscas y limos				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-123	De la N-113 en Valverde a L.P. de Navarra por Cervera del Río Alhama, Grávalos, Variante de Arnedo y El Villar de Arnedo.			
Tramo:	LR-123_23	Denominación:	EL VILLAR DE ARNEDO		
P.K. inicial:	58+00900	P.K. final:	59+00430	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	58900	Distancia final (m):	59440	Longitud (m):	540
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	915	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	2000>IMD>1000
% de pesados 2015:	19.8	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	16.15
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	29.12	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.92	Ancho medio arcén derecho (m):	0.74
Pendiente media (%):	2.89	Radio medio (m):	2153.70	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.32
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-123	De la N-113 en Valverde a L.P. de Navarra por Cervera del Río Alhama, Grávalos, Variante de Arnedo y El Villar de Arnedo.			
Tramo:	LR-123_24	Denominación:	EL VILLAR LR280		
P.K. inicial:	59+00430	P.K. final:	62+00200	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	59440	Distancia final (m):	62210	Longitud (m):	2770
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	915	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<1000
% de pesados 2015:	19.8	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	18.99
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	68.78	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.45	Ancho medio arcén derecho (m):	0.95
Pendiente media (%):	2.60	Radio medio (m):	6633.94	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.64
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Yesos con arcillas y margas				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Zona Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-123	De la N-113 en Valverde a L.P. de Navarra por Cervera del Río Alhama, Grávalos, Variante de Arnedo y El Villar de Arnedo.			
Tramo:	LR-123_25	Denominación:	LR280 L.P. NAVARRA		
P.K. inicial:	62+00200	P.K. final:	64+00300	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	62210	Distancia final (m):	64310	Longitud (m):	2100
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1613	IMD 2018:	1569	Intensidad total 24h 2019:	2000>IMD>1000
% de pesados 2015:	14.11	% de pesados 2018:	15.03	% de pesados 2019:	13.47
Velocidad máxima (km/h):	90	Velocidad media real (km/h):	88.17	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.22	Ancho medio arcén derecho (m):	1.57
Pendiente media (%):	2.85	Radio medio (m):	2839.52	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.22
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protegido por Valor Paisajístico		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-124	De Logroño a Vitoria por Laguardia dando continuidad a A-124 a su paso por La Rioja en los tres tramos, Logroño, San Vicente y Ábalos y Briñas.			
Tramo:	LR-124_1_01	Denominación:	LOGROÑO (TR1)		
P.K. inicial:	0+00690	P.K. final:	2+00010	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	320	Longitud (m):	320
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	6464	IMD 2018:	6238	Intensidad total 24h 2019:	IMD>5000
% de pesados 2015:	4.56	% de pesados 2018:	4.40	% de pesados 2019:	5.75
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	47.61	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.04	Ancho medio arcén derecho (m):	0.87
Pendiente media (%):	1.41	Radio medio (m):	7214.38	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.87
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-124	De Logroño a Vitoria por Laguardia dando continuidad a A-124 a su paso por La Rioja en los tres tramos, Logroño, San Vicente y Ábalos y Briñas.			
Tramo:	LR-124_1_02	Denominación:	LOGROÑO L.P. ALAVA (TR1)		
P.K. inicial:	2+00010	P.K. final:	3+00530	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	320	Distancia final (m):	1830	Longitud (m):	1510
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	6464	IMD 2018:	6238	Intensidad total 24h 2019:	IMD>5000
% de pesados 2015:	4.56	% de pesados 2018:	4.40	% de pesados 2019:	5.75
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	77.64	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.04	Ancho medio arcén derecho (m):	0.90
Pendiente media (%):	1.19	Radio medio (m):	2204.04	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.90
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-124	De Logroño a Vitoria por Laguardia dando continuidad a A-124 a su paso por La Rioja en los tres tramos, Logroño, San Vicente y Ábalos y Briñas.			
Tramo:	LR-124_2_01	Denominación:	L.P. ALAVA ABALOS (TR2)		
P.K. inicial:	25+00880	P.K. final:	27+00890	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1960	Longitud (m):	1960
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	2000>IMD>1000
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.06
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	77.94	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.29	Ancho medio arcén derecho (m):	1.39
Pendiente media (%):	2.92	Radio medio (m):	2534.39	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.52
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-124	De Logroño a Vitoria por Laguardia dando continuidad a A-124 a su paso por La Rioja en los tres tramos, Logroño, San Vicente y Ábalos y Briñas.			
Tramo:	LR-124_2_02	Denominación:	ABALOS (TR2)		
P.K. inicial:	27+00890	P.K. final:	27+01520	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	1960	Distancia final (m):	2590	Longitud (m):	630
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	2000>IMD>1000
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.06
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	44.34	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.20	Ancho medio arcén derecho (m):	0.21
Pendiente media (%):	5.38	Radio medio (m):	2100.79	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.47
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-124	De Logroño a Vitoria por Laguardia dando continuidad a A-124 a su paso por La Rioja en los tres tramos, Logroño, San Vicente y Ábalos y Briñas.			
Tramo:	LR-124_2_03	Denominación:	ABALOS LR424 (TR2)		
P.K. inicial:	27+01520	P.K. final:	31+00030	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	2590	Distancia final (m):	4910	Longitud (m):	2320
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	2000>IMD>1000
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.17
Velocidad máxima (km/h):	90	Velocidad media real (km/h):	83.40	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.62	Ancho medio arcén derecho (m):	1.58
Pendiente media (%):	2.92	Radio medio (m):	3406.90	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.56
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-124	De Logroño a Vitoria por Laguardia dando continuidad a A-124 a su paso por La Rioja en los tres tramos, Logroño, San Vicente y Ábalos y Briñas.			
Tramo:	LR-124_2_04	Denominación:	LR424 LR317 (TR2)		
P.K. inicial:	31+00030	P.K. final:	32+00630	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	4910	Distancia final (m):	6460	Longitud (m):	1550
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	2000>IMD>1000
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.24
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	60.04	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	8.04	Ancho medio arcén derecho (m):	1.34
Pendiente media (%):	2.75	Radio medio (m):	3595.23	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.56
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-124	De Logroño a Vitoria por Laguardia dando continuidad a A-124 a su paso por La Rioja en los tres tramos, Logroño, San Vicente y Ábalos y Briñas.			
Tramo:	LR-124_2_05	Denominación:	LR317 L.P. ALAVA (TR2)		
P.K. inicial:	32+00630	P.K. final:	34+00920	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	6460	Distancia final (m):	8660	Longitud (m):	2200
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.34
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	76.98	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	8.27	Ancho medio arcén derecho (m):	1.47
Pendiente media (%):	3.86	Radio medio (m):	4520.50	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.32
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-124	De Logroño a Vitoria por Laguardia dando continuidad a A-124 a su paso por La Rioja en los tres tramos, Logroño, San Vicente Ábalos y Briñas.			
Tramo:	LR-124_3_01	Denominación:	L.P. ALAVA BRIÑAS (TR3)		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00370	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	370	Longitud (m):	370
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<1000
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.89
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	69.17	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.01	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	1.49	Radio medio (m):	7491.62	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-124	De Logroño a Vitoria por Laguardia dando continuidad a A-124 a su paso por La Rioja en los tres tramos, Logroño, San Vicente y Ábalos y Briñas.			
Tramo:	LR-124_3_02	Denominación:	BRIÑAS (TR3)		
P.K. inicial:	0+00370	P.K. final:	0+00990	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	370	Distancia final (m):	990	Longitud (m):	620
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<1000
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.89
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	48.97	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.66	Ancho medio arcén derecho (m):	0.71
Pendiente media (%):	3.13	Radio medio (m):	6039.37	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.54
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Crucero en Briñas		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	17.33891405
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-124	De Logroño a Vitoria por Laguardia dando continuidad a A-124 a su paso por La Rioja en los tres tramos, Logroño, San Vicente y Ábalos y Briñas.			
Tramo:	LR-124_3_03	Denominación:	BRIÑAS N124 (TR3)		
P.K. inicial:	0+00990	P.K. final:	0+01430	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	990	Distancia final (m):	1430	Longitud (m):	440
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.60
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	27.85	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.76	Ancho medio arcén derecho (m):	1.55
Pendiente media (%):	4.01	Radio medio (m):	6457.27	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.82
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-131	Del Puente de Piedra (al norte de Logroño) en la antigua N-111 a límite de provincia de Navarra en la NA-134 a su paso por La Rioja.			
Tramo:	LR-131_1_01	Denominación:	LOGROÑO		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00650	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	650	Longitud (m):	650
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	20787	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>5000
% de pesados 2015:	0	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.13
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	42.13	Nivel de Servicio 2019:	B
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.19	Ancho medio arcén derecho (m):	1.06
Pendiente media (%):	1.45	Radio medio (m):	3164.62	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.33
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	REGULAR	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Camino de Santiago		Categoría de Ordenación:	Lugares de Interés Histórico Artístico	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-131	Del Puente de Piedra (al norte de Logroño) en la antigua N-111 a límite de provincia de Navarra en la NA-134 a su paso por La Rioja.			
Tramo:	LR-131_1_02	Denominación:	LOGROÑO POLIGONO CANTABRIA		
P.K. inicial:	0+00650	P.K. final:	1+00930	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	650	Distancia final (m):	1930	Longitud (m):	1280
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	20787	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>5000
% de pesados 2015:	0	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.16
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	36.65	Nivel de Servicio 2019:	B
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.84	Ancho medio arcén derecho (m):	0.13
Pendiente media (%):	1.33	Radio medio (m):	2005.16	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.07
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	REGULAR	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-131	Del Puente de Piedra (al norte de Logroño) en la antigua N-111 a límite de provincia de Navarra en la NA-134 a su paso por La Rioja.			
Tramo:	LR-131_1_03	Denominación:	POLIGONO CANTABRIA CRECIENTE		
P.K. inicial:	1+00930	P.K. final:	3+00840	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	1930	Distancia final (m):	3830	Longitud (m):	1900
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	DESDOBLADA	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	11162	IMD 2018:	9011	Intensidad total 24h 2019:	IMD>5000
% de pesados 2015:	9.32	% de pesados 2018:	9.85	% de pesados 2019:	3.74
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	61.23	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.33	Ancho medio arcén derecho (m):	0.68
Pendiente media (%):	1.20	Radio medio (m):	3945.03	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.45
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	REGULAR	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	2017-2018-2019	P.K. inicial TCA:	2	P.K. final TCA:	3.4

Carretera	LR-131	Del Puente de Piedra (al norte de Logroño) en la antigua N-111 a límite de provincia de Navarra en la NA-134 a su paso por La Rioja.			
Tramo:	LR-131_1A_01	Denominación:	POLIGONO CANTABRIA DECRECIENTE		
P.K. inicial:	3+00840	P.K. final:	1+00930	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1870	Longitud (m):	1870
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	DESDOBLADA	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	9625	IMD 2018:	10731	Intensidad total 24h 2019:	IMD>5000
% de pesados 2015:	10.34	% de pesados 2018:	10.64	% de pesados 2019:	3.89
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	42.14	Nivel de Servicio 2019:	B
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.34	Ancho medio arcén derecho (m):	0.97
Pendiente media (%):	0.48	Radio medio (m):	3470.69	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.38
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-131	Del Puente de Piedra (al norte de Logroño) en la antigua N-111 a límite de provincia de Navarra en la NA-134 a su paso por La Rioja.			
Tramo:	LR-131_2_01	Denominación:	L.P NAVARRA L.P. NAVARRA		
P.K. inicial:	72+00600	P.K. final:	75+00520	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	2900	Longitud (m):	2900
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2686	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	9.11	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.76
Velocidad máxima (km/h):	100	Velocidad media real (km/h):	87.86	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.24	Ancho medio arcén derecho (m):	1.68
Pendiente media (%):	1.17	Radio medio (m):	3615.03	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.91
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Acueducto romano		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	42.04158329
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protegido por Valor Agrícola (Regadío)		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-132	De N-232 a Aeropuerto de Logroño-Agoncillo.			
Tramo:	LR-132_01	Denominación:	N232 AEROPUERTO		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	1+01250	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1960	Longitud (m):	1960
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2390	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	8.72	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.19
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	45.52	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.28	Ancho medio arcén derecho (m):	0.68
Pendiente media (%):	1.38	Radio medio (m):	4480.91	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.68
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Huertas Tradicionales		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-134	De LR-123 a L.P. de Navarra (San Adrián) por Calahorra y la Variante Oeste de Calahorra.			
Tramo:	LR-134_01	Denominación:	LR123 LR281		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	3+00550	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	3530	Longitud (m):	3530
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2507	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	15.02	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.75
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	74.67	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.56	Ancho medio arcén derecho (m):	0.99
Pendiente media (%):	1.85	Radio medio (m):	5356.91	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Yesos con arcillas y margas				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-134	De LR-123 a L.P. de Navarra (San Adrián) por Calahorra y la Variante Oeste de Calahorra.			
Tramo:	LR-134_02	Denominación:	LR281 LR282		
P.K. inicial:	3+00550	P.K. final:	7+00890	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	3530	Distancia final (m):	7840	Longitud (m):	4310
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	7089	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>5000
% de pesados 2015:	9.43	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.97
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	79.86	Nivel de Servicio 2019:	B
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.62	Ancho medio arcén derecho (m):	0.98
Pendiente media (%):	1.46	Radio medio (m):	8335.34	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-134	De LR-123 a L.P. de Navarra (San Adrián) por Calahorra y la Variante Oeste de Calahorra.			
Tramo:	LR-134_03	Denominación:	LR282 AP68		
P.K. inicial:	7+00890	P.K. final:	10+00900	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	7840	Distancia final (m):	10830	Longitud (m):	2990
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	7089	IMD 2018:	7527	Intensidad total 24h 2019:	IMD>5000
% de pesados 2015:	9.43	% de pesados 2018:	16.54	% de pesados 2019:	13.40
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	62.84	Nivel de Servicio 2019:	C
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.62	Ancho medio arcén derecho (m):	0.98
Pendiente media (%):	0.97	Radio medio (m):	8270.84	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Yacimiento Cerro Sorbán en Calahorra		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	40.30947952
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Huertas del Cidacos		Categoría de Ordenación:	Huertas Tradicionales	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-134	De LR-123 a L.P. de Navarra (San Adrián) por Calahorra y la Variante Oeste de Calahorra.			
Tramo:	LR-134_04	Denominación:	AP68 CALAHORRA		
P.K. inicial:	10+00900	P.K. final:	11+00250	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	10830	Distancia final (m):	11170	Longitud (m):	340
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	9788	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>5000
% de pesados 2015:	8.79	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.38
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	34.69	Nivel de Servicio 2019:	D
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	8.13	Ancho medio arcén derecho (m):	0.86
Pendiente media (%):	1.00	Radio medio (m):	3115.29	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.86
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Huertas del Cidacos		Categoría de Ordenación:	Huertas Tradicionales	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-134	De LR-123 a L.P. de Navarra (San Adrián) por Calahorra y la Variante Oeste de Calahorra.			
Tramo:	LR-134_05	Denominación:	CALAHORRA L.P. NAVARRA		
P.K. inicial:	11+00420	P.K. final:	16+00860	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	11340	Distancia final (m):	16740	Longitud (m):	5400
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	12197	IMD 2018:	13640	Intensidad total 24h 2019:	IMD>5000
% de pesados 2015:	5.04	% de pesados 2018:	5.64	% de pesados 2019:	4.96
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	45.25	Nivel de Servicio 2019:	B
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.88	Ancho medio arcén derecho (m):	1.80
Pendiente media (%):	1.37	Radio medio (m):	4098.54	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.19
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	Sotos y Riberas del Ebro				
Área Protección Flora y Fauna:	Cangrejo de río (Austropotamobius pallipes)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-134	De LR-123 a L.P. de Navarra (San Adrián) por Calahorra y la Variante Oeste de Calahorra.			
Tramo:	LR-134_A_01	Denominación:	VARIANTE CALAHORRA ESTE		
P.K. inicial:	11+00970	P.K. final:	11+00170	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	800	Longitud (m):	800
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.28
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	43.13	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	1	Ancho medio de calzada (m):	4.40	Ancho medio arcén derecho (m):	1.49
Pendiente media (%):	1.23	Radio medio (m):	1995.80	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.91
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-134	De LR-123 a L.P. de Navarra (San Adrián) por Calahorra y la Variante Oeste de Calahorra.			
Tramo:	LR-134_R1_01	Denominación:	RAMAL ACCESO CALAHORRA_C		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+01180	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1180	Longitud (m):	1180
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>5000
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.74
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	48.23	Nivel de Servicio 2019:	B
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.48	Ancho medio arcén derecho (m):	0.80
Pendiente media (%):	1.82	Radio medio (m):	2016.13	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.70
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-134	De LR-123 a L.P. de Navarra (San Adrián) por Calahorra y la Variante Oeste de Calahorra.			
Tramo:	LR-134_R2_01	Denominación:	RAMAL ACCESO CALAHORRA_C		
P.K. inicial:	0+00070	P.K. final:	0+00000	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	70	Longitud (m):	70
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.11
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	42.47	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	1	Ancho medio de calzada (m):	5.41	Ancho medio arcén derecho (m):	0.63
Pendiente media (%):	2.94	Radio medio (m):	95.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-136	De N-120A (en el futuro A-12) a LR-113 por Variante Tricio.			
Tramo:	LR-136_01	Denominación:	N120 LR429		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	1+00610	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1600	Longitud (m):	1600
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	3942	IMD 2018:	3966	Intensidad total 24h 2019:	IMD>5000
% de pesados 2015:	6.46	% de pesados 2018:	10.78	% de pesados 2019:	11.92
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	53.48	Nivel de Servicio 2019:	B
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.36	Ancho medio arcén derecho (m):	1.00
Pendiente media (%):	1.08	Radio medio (m):	2505.06	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.01
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	2019	P.K. inicial TCA:	0.4	P.K. final TCA:	1.61

Carretera	LR-136	De N-120A (en el futuro A-12) a LR-113 por Variante Tricio.			
Tramo:	LR-136_02	Denominación:	LR429 LR430		
P.K. inicial:	1+00610	P.K. final:	2+00030	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	1600	Distancia final (m):	2000	Longitud (m):	400
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	3942	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	6.46	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.32
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	64.96	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	9.68	Ancho medio arcén derecho (m):	1.00
Pendiente media (%):	1.77	Radio medio (m):	3730.73	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.79
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	2019	P.K. inicial TCA:	1.61	P.K. final TCA:	2.03

Carretera	LR-136	De N-120A (en el futuro A-12) a LR-113 por Variante Tricio.			
Tramo:	LR-136_03	Denominación:	LR430 LR113		
P.K. inicial:	2+00030	P.K. final:	3+00470	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	2000	Distancia final (m):	3460	Longitud (m):	1460
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	3942	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	6.46	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.86
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	70.98	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.58	Ancho medio arcén derecho (m):	1.00
Pendiente media (%):	2.47	Radio medio (m):	2860.75	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.94
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	2019	P.K. inicial TCA:	2.03	P.K. final TCA:	2.7

Carretera	LR-137	De N-111 a N-232 en Fuenmayor por Entrena y Navarrete.			
Tramo:	LR-137_01	Denominación:	N111 LR341		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00580	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	580	Longitud (m):	580
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1954	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	6.13	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.03
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	53.44	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.18	Ancho medio arcén derecho (m):	1.43
Pendiente media (%):	5.36	Radio medio (m):	1165.52	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.53
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Límite de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-137	De N-111 a N-232 en Fuenmayor por Entrena y Navarrete.			
Tramo:	LR-137_02	Denominación:	LR341 LR541		
P.K. inicial:	0+00580	P.K. final:	4+00700	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	580	Distancia final (m):	4630	Longitud (m):	4050
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1954	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	2000>IMD>1000
% de pesados 2015:	6.13	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.89
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	75.03	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.34	Ancho medio arcén derecho (m):	1.53
Pendiente media (%):	2.37	Radio medio (m):	6724.67	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.38
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-137	De N-111 a N-232 en Fuenmayor por Entrena y Navarrete.			
Tramo:	LR-137_03	Denominación:	LR541 LR445		
P.K. inicial:	4+00700	P.K. final:	5+00330	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	4630	Distancia final (m):	5260	Longitud (m):	630
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1954	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	2000>IMD>1000
% de pesados 2015:	6.13	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	11.92
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	70.46	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	9.14	Ancho medio arcén derecho (m):	1.54
Pendiente media (%):	3.40	Radio medio (m):	3234.92	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.50
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-137	De N-111 a N-232 en Fuenmayor por Entrena y Navarrete.			
Tramo:	LR-137_04	Denominación:	LR445 LR444		
P.K. inicial:	5+00330	P.K. final:	7+00480	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	5260	Distancia final (m):	7410	Longitud (m):	2150
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1954	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	2000>IMD>1000
% de pesados 2015:	6.13	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.69
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	66.16	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.51	Ancho medio arcén derecho (m):	1.53
Pendiente media (%):	3.54	Radio medio (m):	1632.56	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.53
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-137	De N-111 a N-232 en Fuenmayor por Entrena y Navarrete.			
Tramo:	LR-137_05	Denominación:	LR444 NAVARRETE		
P.K. inicial:	7+00480	P.K. final:	10+00780	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	7410	Distancia final (m):	10710	Longitud (m):	3300
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1954	IMD 2018:	2078	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	6.13	% de pesados 2018:	6.67	% de pesados 2019:	10.21
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	75.32	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.95	Ancho medio arcén derecho (m):	1.64
Pendiente media (%):	1.79	Radio medio (m):	6418.48	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.41
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-137	De N-111 a N-232 en Fuenmayor por Entrena y Navarrete.			
Tramo:	LR-137_06	Denominación:	NAVARRETE		
P.K. inicial:	10+00780	P.K. final:	12+00260	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	10710	Distancia final (m):	12200	Longitud (m):	2620
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2136	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	2000>IMD>1000
% de pesados 2015:	12.73	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	35.47
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	30.69	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.92	Ancho medio arcén derecho (m):	0.68
Pendiente media (%):	3.25	Radio medio (m):	3354.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.62
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	3
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	Villa de Navarrete		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	66.01862408
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano Consolidado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-137	De N-111 a N-232 en Fuenmayor por Entrena y Navarrete.			
Tramo:	LR-137_07	Denominación:	NAVARRETE A12		
P.K. inicial:	12+00260	P.K. final:	12+00620	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	12200	Distancia final (m):	12560	Longitud (m):	360
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2136	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>5000
% de pesados 2015:	12.73	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	15.28
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	60.54	Nivel de Servicio 2019:	B
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.12	Ancho medio arcén derecho (m):	1.06
Pendiente media (%):	2.28	Radio medio (m):	3140.56	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.96
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-137	De N-111 a N-232 en Fuenmayor por Entrena y Navarrete.			
Tramo:	LR-137_08	Denominación:	A12 AP68		
P.K. inicial:	12+00860	P.K. final:	14+00050	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	12800	Distancia final (m):	14020	Longitud (m):	1220
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2136	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>2000
% de pesados 2015:	12.73	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	28.47
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	39.84	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	8.03	Ancho medio arcén derecho (m):	1.46
Pendiente media (%):	2.00	Radio medio (m):	2734.39	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.30
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-137	De N-111 a N-232 en Fuenmayor por Entrena y Navarrete.			
Tramo:	LR-137_09	Denominación:	AP68 FUENMAYOR		
P.K. inicial:	14+00050	P.K. final:	15+00910	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	14020	Distancia final (m):	15880	Longitud (m):	1860
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2136	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	2000>IMD>1000
% de pesados 2015:	12.73	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.85
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	68.43	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.20	Ancho medio arcén derecho (m):	1.26
Pendiente media (%):	1.70	Radio medio (m):	6488.44	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.11
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-137	De N-111 a N-232 en Fuenmayor por Entrena y Navarrete.			
Tramo:	LR-137_10	Denominación:	FUENMAYOR		
P.K. inicial:	15+00910	P.K. final:	16+00040	Tipo de red:	REGIONAL BÁSICA
Distancia inicial (m):	15880	Distancia final (m):	16020	Longitud (m):	140
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2136	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	2000>IMD>1000
% de pesados 2015:	12.73	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.85
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	37.78	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.81	Ancho medio arcén derecho (m):	0.59
Pendiente media (%):	0.95	Radio medio (m):	9000.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.04
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-200	De LR-201 en Herramélluri a L.P. de Burgos por Leiva y Tormantos.			
Tramo:	LR-200_01	Denominación:	HERRAMELLURI		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00310	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	310	Longitud (m):	310
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	842	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	17.37	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.92
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	33.14	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.52	Ancho medio arcén derecho (m):	1.05
Pendiente media (%):	4.32	Radio medio (m):	834.19	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.79
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Cangrejo de río (Austropotamobius pallipes)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-200	De LR-201 en Herramélluri a L.P. de Burgos por Leiva y Tormantos.			
Tramo:	LR-200_02	Denominación:	HERRAMELLURI LEIVA		
P.K. inicial:	0+00310	P.K. final:	1+00820	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	310	Distancia final (m):	1780	Longitud (m):	1470
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	842	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	17.37	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.92
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	72.08	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.25	Ancho medio arcén derecho (m):	1.01
Pendiente media (%):	0.63	Radio medio (m):	1361.43	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.84
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	REGULAR	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-200	De LR-201 en Herramélluri a L.P. de Burgos por Leiva y Tormantos.			
Tramo:	LR-200_03	Denominación:	LEIVA		
P.K. inicial:	1+00820	P.K. final:	2+00710	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	1780	Distancia final (m):	2700	Longitud (m):	920
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	842	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	17.37	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.20
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	35.68	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.71	Ancho medio arcén derecho (m):	0.43
Pendiente media (%):	0.89	Radio medio (m):	2600.11	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.38
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Castillo de Leiva		
Estado de la señalización:	REGULAR	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	41.00963821
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-200	De LR-201 en Herramélluri a L.P. de Burgos por Leiva y Tormantos.			
Tramo:	LR-200_04	Denominación:	LEIVA TORMANTOS		
P.K. inicial:	2+00710	P.K. final:	4+00470	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	2700	Distancia final (m):	4450	Longitud (m):	1750
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	842	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	17.37	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.20
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	79.02	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.28	Ancho medio arcén derecho (m):	0.89
Pendiente media (%):	0.53	Radio medio (m):	2019.03	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.84
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	REGULAR	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Genérico	Categoría del Suelo:	SNUG: Protección por Valor Agrícola		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-200	De LR-201 en Herramélluri a L.P. de Burgos por Leiva y Tormantos.			
Tramo:	LR-200_05	Denominación:	TORMANTOS		
P.K. inicial:	4+00470	P.K. final:	5+00220	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	4450	Distancia final (m):	5210	Longitud (m):	760
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	842	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	17.37	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.77
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	36.32	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.22	Ancho medio arcén derecho (m):	0.36
Pendiente media (%):	0.69	Radio medio (m):	2325.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.31
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	REGULAR	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-200	De LR-201 en Herramélluri a L.P. de Burgos por Leiva y Tormantos.			
Tramo:	LR-200_06	Denominación:	TORMANTOS L.P. BURGOS		
P.K. inicial:	5+00220	P.K. final:	6+00560	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	5210	Distancia final (m):	6550	Longitud (m):	1340
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	842	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	17.37	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	11.02
Velocidad máxima (km/h):	90	Velocidad media real (km/h):	83.75	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.15	Ancho medio arcén derecho (m):	0.92
Pendiente media (%):	1.64	Radio medio (m):	3857.09	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.84
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	REGULAR	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Límite de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-201	De la N-120A en Santo Domingo de la Calzada a N-232A en Tirgo por Herramélluri, Cuzcurrita del Río Tirón y Tirgo.			
Tramo:	LR-201_01	Denominación:	N120 A12		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	1+00430	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1410	Longitud (m):	1410
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	828	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	7.68	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.41
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	63.91	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.59	Ancho medio arcén derecho (m):	1.03
Pendiente media (%):	0.61	Radio medio (m):	9000.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.90
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-201	De la N-120A en Santo Domingo de la Calzada a N-232A en Tirgo por Herramélluri, Cuzcurrita del Río Tirón y Tirgo.			
Tramo:	LR-201_02	Denominación:	A12 LR308		
P.K. inicial:	1+00430	P.K. final:	4+00540	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	1410	Distancia final (m):	4520	Longitud (m):	3110
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	753	IMD 2018:	857	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	14.27	% de pesados 2018:	13.66	% de pesados 2019:	13.81
Velocidad máxima (km/h):	90	Velocidad media real (km/h):	80.98	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.41	Ancho medio arcén derecho (m):	1.07
Pendiente media (%):	0.81	Radio medio (m):	7936.27	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.90
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protegido por Valor Ecológico		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-201	De la N-120A en Santo Domingo de la Calzada a N-232A en Tirgo por Herramélluri, Cuzcurrita del Río Tirón y Tirgo.			
Tramo:	LR-201_03	Denominación:	LR308 HERRAMELLURI		
P.K. inicial:	4+00540	P.K. final:	8+00360	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	4520	Distancia final (m):	8320	Longitud (m):	3800
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	753	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	14.27	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	13.09
Velocidad máxima (km/h):	90	Velocidad media real (km/h):	83.22	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.39	Ancho medio arcén derecho (m):	1.15
Pendiente media (%):	1.27	Radio medio (m):	6470.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.91
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbanizable	Categoría del Suelo:	Suelo Urbanizable No Delimitado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-201	De la N-120A en Santo Domingo de la Calzada a N-232A en Tirgo por Herramélluri, Cuzcurrita del Río Tirón y Tirgo.			
Tramo:	LR-201_04	Denominación:	HERRAMELLURI		
P.K. inicial:	8+00360	P.K. final:	8+00970	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	8320	Distancia final (m):	8930	Longitud (m):	610
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	753	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	14.27	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	14.76
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	30.31	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.02	Ancho medio arcén derecho (m):	0.47
Pendiente media (%):	1.20	Radio medio (m):	1547.26	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.30
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-201	De la N-120A en Santo Domingo de la Calzada a N-232A en Tirgo por Herramélluri, Cuzcurrita del Río Tirón y Tirgo.			
Tramo:	LR-201_05	Denominación:	HERRAMELLURI CUZCURRITA		
P.K. inicial:	8+00970	P.K. final:	14+00980	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	8930	Distancia final (m):	14900	Longitud (m):	5970
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	753	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	14.27	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	17.61
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	78.14	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.67	Ancho medio arcén derecho (m):	1.20
Pendiente media (%):	1.33	Radio medio (m):	3843.65	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.96
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-201	De la N-120A en Santo Domingo de la Calzada a N-232A en Tirgo por Herramélluri, Cuzcurrita del Río Tirón y Tirgo.			
Tramo:	LR-201_06	Denominación:	CUZCURRITA DE RIO TIRON		
P.K. inicial:	14+00980	P.K. final:	15+00890	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	14900	Distancia final (m):	15810	Longitud (m):	910
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	753	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	14.27	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	16.47
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	34.69	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.30	Ancho medio arcén derecho (m):	0.45
Pendiente media (%):	1.04	Radio medio (m):	1735.60	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.28
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano Consolidado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-201	De la N-120A en Santo Domingo de la Calzada a N-232A en Tirgo por Herramélluri, Cuzcurrita del Río Tirón y Tirgo.			
Tramo:	LR-201_07	Denominación:	CUZCURRITA TIRGO		
P.K. inicial:	15+00890	P.K. final:	16+00350	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	15810	Distancia final (m):	16260	Longitud (m):	450
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	753	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	14.27	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	16.47
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	66.97	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.50	Ancho medio arcén derecho (m):	1.10
Pendiente media (%):	0.93	Radio medio (m):	2987.78	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.90
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-201	De la N-120A en Santo Domingo de la Calzada a N-232A en Tirgo por Herramélluri, Cuzcurrita del Río Tirón y Tirgo.			
Tramo:	LR-201_08	Denominación:	TIRGO		
P.K. inicial:	16+00350	P.K. final:	16+00930	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	16260	Distancia final (m):	16840	Longitud (m):	580
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	753	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	14.27	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	17.23
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	29.77	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.39	Ancho medio arcén derecho (m):	1.80
Pendiente media (%):	1.34	Radio medio (m):	663.10	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.69
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	Iglesia parroquial del Salvador en Tirgo		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	53.26269465
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-202	De LR-111 en Haro a N-232 por Anguciana.			
Tramo:	LR-202_01	Denominación:	HARO		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00710	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	710	Longitud (m):	710
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1801	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	5.64	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.73
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	31.05	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.92	Ancho medio arcén derecho (m):	0.18
Pendiente media (%):	1.45	Radio medio (m):	2704.65	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-202	De LR-111 en Haro a N-232 por Anguciana.			
Tramo:	LR-202_02	Denominación:	HARO ANGUCIANA		
P.K. inicial:	0+00710	P.K. final:	3+00080	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	710	Distancia final (m):	3090	Longitud (m):	2380
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1801	IMD 2018:	2028	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	5.64	% de pesados 2018:	6.12	% de pesados 2019:	5.73
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	73.24	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.32	Ancho medio arcén derecho (m):	0.93
Pendiente media (%):	0.98	Radio medio (m):	6415.46	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.78
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-202	De LR-111 en Haro a N-232 por Anguciana.			
Tramo:	LR-202_03	Denominación:	ANGUCIANA		
P.K. inicial:	3+00080	P.K. final:	4+00800	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	3090	Distancia final (m):	4820	Longitud (m):	1730
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1801	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	5.64	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.00
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	37.83	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.68	Ancho medio arcén derecho (m):	0.39
Pendiente media (%):	0.85	Radio medio (m):	4399.42	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.42
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	2
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Castillo de Anguciana		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	9.964428471
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-202	De LR-111 en Haro a N-232 por Anguciana.			
Tramo:	LR-202_04	Denominación:	ANGUCIANA LR310		
P.K. inicial:	4+00800	P.K. final:	5+00440	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	4820	Distancia final (m):	5460	Longitud (m):	640
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1801	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	5.64	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.87
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	43.39	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	8.68	Ancho medio arcén derecho (m):	0.86
Pendiente media (%):	0.44	Radio medio (m):	5882.19	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.60
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección en Lugares Históricos, Artísticos, Culturales		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-202	De LR-111 en Haro a N-232 por Anguciana.			
Tramo:	LR-202_05	Denominación:	LR310 LR209		
P.K. inicial:	5+00440	P.K. final:	8+00770	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	5460	Distancia final (m):	8780	Longitud (m):	3320
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1801	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	5.64	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.72
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	72.27	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.54	Ancho medio arcén derecho (m):	0.98
Pendiente media (%):	0.45	Radio medio (m):	4886.37	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.89
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-202	De LR-111 en Haro a N-232 por Anguciana.			
Tramo:	LR-202_06	Denominación:	LR209 LR303		
P.K. inicial:	8+00770	P.K. final:	11+00180	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	8780	Distancia final (m):	11170	Longitud (m):	2390
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1801	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	5.64	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	22.77
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	68.78	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.23	Ancho medio arcén derecho (m):	0.87
Pendiente media (%):	1.86	Radio medio (m):	5412.97	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.82
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección por Valor Agrícola		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-202	De LR-111 en Haro a N-232 por Anguciana.			
Tramo:	LR-202_07	Denominación:	LR303 N232		
P.K. inicial:	11+00180	P.K. final:	12+00310	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	11170	Distancia final (m):	12310	Longitud (m):	1140
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1801	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	5.64	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.27
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	77.25	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.21	Ancho medio arcén derecho (m):	0.84
Pendiente media (%):	0.73	Radio medio (m):	7475.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.79
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-203	De la LR-111 en Haro a la LR-111 en Santo Domingo por Zarratón, Cidamón, San Torcuato y Bañares.			
Tramo:	LR-203_01	Denominación:	HARO		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00900	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	900	Longitud (m):	900
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	935	IMD 2018:	922	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	5.36	% de pesados 2018:	5.86	% de pesados 2019:	8.69
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	29.85	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.79	Ancho medio arcén derecho (m):	0.39
Pendiente media (%):	0.33	Radio medio (m):	1087.22	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.71
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-203	De la LR-111 en Haro a la LR-111 en Santo Domingo por Zarratón, Cidamón, San Torcuato y Bañares.			
Tramo:	LR-203_02	Denominación:	HARO N232		
P.K. inicial:	0+00900	P.K. final:	3+00560	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	900	Distancia final (m):	3490	Longitud (m):	2590
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	483	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	5.03	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.95
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	72.06	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.96	Ancho medio arcén derecho (m):	0.89
Pendiente media (%):	2.43	Radio medio (m):	4039.07	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.68
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-203	De la LR-111 en Haro a la LR-111 en Santo Domingo por Zarratón, Cidamón, San Torcuato y Bañares.			
Tramo:	LR-203_03	Denominación:	N232 ZARRATON		
P.K. inicial:	3+00640	P.K. final:	6+00370	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	3570	Distancia final (m):	6300	Longitud (m):	2730
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	483	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	5.03	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.47
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	78.93	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.04	Ancho medio arcén derecho (m):	0.60
Pendiente media (%):	1.64	Radio medio (m):	3721.36	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.49
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-203	De la LR-111 en Haro a la LR-111 en Santo Domingo por Zarratón, Cidamón, San Torcuato y Bañares.			
Tramo:	LR-203_04	Denominación:	ZARRATON		
P.K. inicial:	6+00370	P.K. final:	6+01480	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	6300	Distancia final (m):	7410	Longitud (m):	1110
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	483	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	5.03	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.58
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	33.29	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.11	Ancho medio arcén derecho (m):	0.08
Pendiente media (%):	2.11	Radio medio (m):	1023.42	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.06
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Iglesia parroquial de la Asunción en Zarratón		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	81.63987761
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-203	De la LR-111 en Haro a la LR-111 en Santo Domingo por Zarratón, Cidamón, San Torcuato y Bañares.			
Tramo:	LR-203_05	Denominación:	ZARRATON CIDAMON		
P.K. inicial:	6+01480	P.K. final:	9+00440	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	7410	Distancia final (m):	9350	Longitud (m):	1940
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	483	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	5.03	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.65
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	78.90	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.29	Ancho medio arcén derecho (m):	0.34
Pendiente media (%):	2.00	Radio medio (m):	3627.27	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.22
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-203	De la LR-111 en Haro a la LR-111 en Santo Domingo por Zarratón, Cidamón, San Torcuato y Bañares.			
Tramo:	LR-203_06	Denominación:	CIDAMON		
P.K. inicial:	9+00440	P.K. final:	9+00800	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	9350	Distancia final (m):	9710	Longitud (m):	360
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	483	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	5.03	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.19
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	54.12	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.36	Ancho medio arcén derecho (m):	0.50
Pendiente media (%):	2.29	Radio medio (m):	1257.78	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.32
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Carrascal de Cidamón		Categoría de Ordenación:	Áreas de Vegetación Singular	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-203	De la LR-111 en Haro a la LR-111 en Santo Domingo por Zarratón, Cidamón, San Torcuato y Bañares.			
Tramo:	LR-203_07	Denominación:	CIDAMON SAN TORCUATO		
P.K. inicial:	9+00800	P.K. final:	10+00980	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	9710	Distancia final (m):	10890	Longitud (m):	1180
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	483	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	5.03	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.19
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	78.89	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.23	Ancho medio arcén derecho (m):	0.36
Pendiente media (%):	1.25	Radio medio (m):	7573.81	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbanizable	Categoría del Suelo:	Suelo Urbanizable No Delimitado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-203	De la LR-111 en Haro a la LR-111 en Santo Domingo por Zarratón, Cidamón, San Torcuato y Bañares.			
Tramo:	LR-203_08	Denominación:	SAN TORCUATO		
P.K. inicial:	10+00980	P.K. final:	11+00580	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	10890	Distancia final (m):	11480	Longitud (m):	590
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	483	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	5.03	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.18
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	38.47	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.00	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	1.14	Radio medio (m):	2909.66	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.63
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-203	De la LR-111 en Haro a la LR-111 en Santo Domingo por Zarratón, Cidamón, San Torcuato y Bañares.			
Tramo:	LR-203_09	Denominación:	SAN TORCUATO BAÑARES		
P.K. inicial:	11+00580	P.K. final:	13+00210	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	11480	Distancia final (m):	13130	Longitud (m):	1650
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	483	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	5.03	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.86
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	78.17	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.58	Ancho medio arcén derecho (m):	0.60
Pendiente media (%):	1.07	Radio medio (m):	3123.76	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección por Valor Agrícola		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-203	De la LR-111 en Haro a la LR-111 en Santo Domingo por Zarratón, Cidamón, San Torcuato y Bañares.			
Tramo:	LR-203_10	Denominación:	BAÑARES		
P.K. inicial:	13+00210	P.K. final:	13+01140	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	13130	Distancia final (m):	14060	Longitud (m):	930
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	483	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	5.03	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.60
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	31.95	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.88	Ancho medio arcén derecho (m):	0.71
Pendiente media (%):	1.15	Radio medio (m):	888.60	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.65
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Ermita de Santa María de La Antigua en Bañares		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	23.0628098
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-203	De la LR-111 en Haro a la LR-111 en Santo Domingo por Zarratón, Cidamón, San Torcuato y Bañares.			
Tramo:	LR-203_11	Denominación:	BAÑARES RAMAL A12		
P.K. inicial:	13+01140	P.K. final:	17+00140	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	14060	Distancia final (m):	17080	Longitud (m):	3020
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	483	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	5.03	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.07
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	75.12	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.38	Ancho medio arcén derecho (m):	0.91
Pendiente media (%):	1.37	Radio medio (m):	3922.98	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.99
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-203	De la LR-111 en Haro a la LR-111 en Santo Domingo por Zarratón, Cidamón, San Torcuato y Bañares.			
Tramo:	LR-203_12	Denominación:	RAMAL A12 SANTO DOMINGO		
P.K. inicial:	17+00140	P.K. final:	17+00430	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	17080	Distancia final (m):	17370	Longitud (m):	290
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	483	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	5.03	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.43
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	30.07	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	8.20	Ancho medio arcén derecho (m):	1.23
Pendiente media (%):	1.14	Radio medio (m):	1041.38	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.84
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Zona de Afección-Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-203	De la LR-111 en Haro a la LR-111 en Santo Domingo por Zarratón, Cidamón, San Torcuato y Bañares.			
Tramo:	LR-203_13	Denominación:	SANTO DOMINGO DE LA CALZADA		
P.K. inicial:	17+00430	P.K. final:	18+00060	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	17370	Distancia final (m):	18010	Longitud (m):	640
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	483	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	5.03	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.43
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	41.71	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.76	Ancho medio arcén derecho (m):	1.01
Pendiente media (%):	1.52	Radio medio (m):	6974.92	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.01
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-203	De la LR-111 en Haro a la LR-111 en Santo Domingo por Zarratón, Cidamón, San Torcuato y Bañares.			
Tramo:	LR-203_R_01	Denominación:	LR203 LR111		
P.K. inicial:	17+00180	P.K. final:	17+00740	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	560	Longitud (m):	560
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.18
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	55.89	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.95	Ancho medio arcén derecho (m):	1.90
Pendiente media (%):	0.81	Radio medio (m):	1317.54	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.50
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Zona de Afección-Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-204	De la N-120A en Santo Domingo de la Calzada a la LR-207 en Badarán por Cirueña y Villar de Torre.			
Tramo:	LR-204_01	Denominación:	SANTO DOMINGO DE LA CALZADA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00880	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	880	Longitud (m):	880
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1204	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	7.61	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.71
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	43.25	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.11	Ancho medio arcén derecho (m):	3.96
Pendiente media (%):	0.53	Radio medio (m):	8369.09	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.72
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Camino de Santiago		Categoría de Ordenación:	Lugares de Interés Histórico Artístico	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-204	De la N-120A en Santo Domingo de la Calzada a la LR-207 en Badarán por Cirueña y Villar de Torre.			
Tramo:	LR-204_02	Denominación:	SANTO DOMINGO LR326		
P.K. inicial:	0+00880	P.K. final:	4+00170	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	880	Distancia final (m):	4180	Longitud (m):	3300
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO
IMD 2015:	1204	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	7.61	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.16
Velocidad máxima (km/h):	90	Velocidad media real (km/h):	83.66	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.05	Ancho medio arcén derecho (m):	1.04
Pendiente media (%):	1.98	Radio medio (m):	5590.91	Ancho medio arcén izquierdo	0.84
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección Ambiental del Entorno del Camino de Santiago (Plan Especial)		
Lugar Instrumentos de	Protección Ambiental del Entorno del Camino de Santiago (Plan	Categoría de	Protección Ambiental del Entorno del Camino de Santiago		
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-204	De la N-120A en Santo Domingo de la Calzada a la LR-207 en Badarán por Cirueña y Villar de Torre.			
Tramo:	LR-204_03	Denominación:	LR326 CIRUEÑA		
P.K. inicial:	4+00170	P.K. final:	5+00470	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	4180	Distancia final (m):	5500	Longitud (m):	1320
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1204	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	7.61	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.19
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	46.60	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.25	Ancho medio arcén derecho (m):	1.09
Pendiente media (%):	2.46	Radio medio (m):	4601.29	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.88
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-204	De la N-120A en Santo Domingo de la Calzada a la LR-207 en Badarán por Cirueña y Villar de Torre.			
Tramo:	LR-204_04	Denominación:	CIRUEÑA		
P.K. inicial:	5+00470	P.K. final:	5+01000	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	5500	Distancia final (m):	6030	Longitud (m):	530
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	324	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	4.12	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.37
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	33.32	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.83	Ancho medio arcén derecho (m):	0.28
Pendiente media (%):	3.79	Radio medio (m):	632.64	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.09
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	REGULAR	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-204	De la N-120A en Santo Domingo de la Calzada a la LR-207 en Badarán por Cirueña y Villar de Torre.			
Tramo:	LR-204_05	Denominación:	CIRUEÑA LR325		
P.K. inicial:	5+01000	P.K. final:	6+00660	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	6030	Distancia final (m):	6700	Longitud (m):	670
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	324	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	4.12	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.37
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	69.82	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.11	Ancho medio arcén derecho (m):	0.91
Pendiente media (%):	1.30	Radio medio (m):	3088.66	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.03
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-204	De la N-120A en Santo Domingo de la Calzada a la LR-207 en Badarán por Cirueña y Villar de Torre.			
Tramo:	LR-204_06	Denominación:	LR325 LR327		
P.K. inicial:	6+00660	P.K. final:	8+00220	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	6700	Distancia final (m):	8260	Longitud (m):	1560
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	324	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	4.12	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.60
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	76.04	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.09	Ancho medio arcén derecho (m):	0.98
Pendiente media (%):	2.23	Radio medio (m):	3949.36	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.88
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-204	De la N-120A en Santo Domingo de la Calzada a la LR-207 en Badarán por Cirueña y Villar de Torre.			
Tramo:	LR-204_07	Denominación:	LR327 LR420		
P.K. inicial:	8+00220	P.K. final:	9+00500	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	8260	Distancia final (m):	9540	Longitud (m):	1280
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	324	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	4.12	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.49
Velocidad máxima (km/h):	90	Velocidad media real (km/h):	83.58	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.08	Ancho medio arcén derecho (m):	1.04
Pendiente media (%):	5.44	Radio medio (m):	5906.25	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.89
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Límite de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-204	De la N-120A en Santo Domingo de la Calzada a la LR-207 en Badarán por Cirueña y Villar de Torre.			
Tramo:	LR-204_08	Denominación:	LR420 VILLAR DE LA TORRE		
P.K. inicial:	9+00500	P.K. final:	10+00740	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	9540	Distancia final (m):	10790	Longitud (m):	1250
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	324	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	4.12	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.69
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	79.71	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.03	Ancho medio arcén derecho (m):	1.00
Pendiente media (%):	2.68	Radio medio (m):	6965.04	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.84
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-204	De la N-120A en Santo Domingo de la Calzada a la LR-207 en Badarán por Cirueña y Villar de Torre.			
Tramo:	LR-204_09	Denominación:	VILLAR DE LA TORRE		
P.K. inicial:	10+00740	P.K. final:	11+00540	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	10790	Distancia final (m):	11590	Longitud (m):	800
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	324	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	4.12	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.69
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	42.32	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.87	Ancho medio arcén derecho (m):	0.13
Pendiente media (%):	2.71	Radio medio (m):	1379.88	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.12
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-204	De la N-120A en Santo Domingo de la Calzada a la LR-207 en Badarán por Cirueña y Villar de Torre.			
Tramo:	LR-204_10	Denominación:	VILLAR DE LA TORRE LR206		
P.K. inicial:	11+00540	P.K. final:	12+00010	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	11590	Distancia final (m):	12040	Longitud (m):	450
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	324	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	4.12	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.89
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	36.86	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.28	Ancho medio arcén derecho (m):	0.91
Pendiente media (%):	4.12	Radio medio (m):	2964.67	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.77
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-204	De la N-120A en Santo Domingo de la Calzada a la LR-207 en Badarán por Cirueña y Villar de Torre.			
Tramo:	LR-204_11	Denominación:	LR206 BADARAN		
P.K. inicial:	12+00010	P.K. final:	15+00350	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	12040	Distancia final (m):	15420	Longitud (m):	3380
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	324	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	4.12	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.85
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	64.13	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.66	Ancho medio arcén derecho (m):	0.05
Pendiente media (%):	3.61	Radio medio (m):	4103.67	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.03
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Zona Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-204	De la N-120A en Santo Domingo de la Calzada a la LR-207 en Badarán por Cirueña y Villar de Torre.			
Tramo:	LR-204_12	Denominación:	BADARAN		
P.K. inicial:	15+00350	P.K. final:	15+00740	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	15420	Distancia final (m):	15810	Longitud (m):	390
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	324	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	4.12	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.85
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	37.32	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.28	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.63	Radio medio (m):	1833.33	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano Consolidado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-205	De LR-113 a LR-206 por Cárdenas, Badarán y Berceo.			
Tramo:	LR-205_01	Denominación:	LR113 CARDENAS		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	1+00150	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1180	Longitud (m):	1180
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1230	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	6.52	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.15
Velocidad máxima (km/h):	90	Velocidad media real (km/h):	69.16	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.75	Ancho medio arcén derecho (m):	1.03
Pendiente media (%):	2.39	Radio medio (m):	1163.14	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.03
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-205	De LR-113 a LR-206 por Cárdenas, Badarán y Berceo.			
Tramo:	LR-205_02	Denominación:	CARDENAS		
P.K. inicial:	1+00150	P.K. final:	2+00450	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	1180	Distancia final (m):	2470	Longitud (m):	1290
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1230	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	6.52	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.15
Velocidad máxima (km/h):	90	Velocidad media real (km/h):	39.29	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.70	Ancho medio arcén derecho (m):	0.36
Pendiente media (%):	1.19	Radio medio (m):	1065.81	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.47
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	REGULAR	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-205	De LR-113 a LR-206 por Cárdenas, Badarán y Berceo.			
Tramo:	LR-205_03	Denominación:	CARDENAS LR207		
P.K. inicial:	2+00450	P.K. final:	4+00590	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	2470	Distancia final (m):	4620	Longitud (m):	2150
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	635	IMD 2018:	1223	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	4.54	% de pesados 2018:	6.44	% de pesados 2019:	7.52
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	78.12	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.07	Ancho medio arcén derecho (m):	1.11
Pendiente media (%):	1.38	Radio medio (m):	6328.37	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.01
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-205	De LR-113 a LR-206 por Cárdenas, Badarán y Berceo.			
Tramo:	LR-205_04	Denominación:	LR207 BADARAN		
P.K. inicial:	4+00590	P.K. final:	5+00130	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	4620	Distancia final (m):	5160	Longitud (m):	540
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	635	IMD 2018:	1223	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	4.54	% de pesados 2018:	6.44	% de pesados 2019:	6.67
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	53.76	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.54	Ancho medio arcén derecho (m):	0.73
Pendiente media (%):	2.92	Radio medio (m):	3095.93	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.73
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Cangrejo de río (Austropotamobius pallipes)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Zona Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-205	De LR-113 a LR-206 por Cárdenas, Badarán y Berceo.			
Tramo:	LR-205_05	Denominación:	BADARAN		
P.K. inicial:	5+00130	P.K. final:	6+00110	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	5160	Distancia final (m):	6150	Longitud (m):	990
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	635	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	4.54	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.64
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	27.49	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.89	Ancho medio arcén derecho (m):	0.09
Pendiente media (%):	2.65	Radio medio (m):	1375.40	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.09
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano Consolidado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-205	De LR-113 a LR-206 por Cárdenas, Badarán y Berceo.			
Tramo:	LR-205_06	Denominación:	BADARAN LR206 (BERCEO)		
P.K. inicial:	6+00110	P.K. final:	10+00500	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	6150	Distancia final (m):	10550	Longitud (m):	4400
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	635	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	4.54	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.99
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	72.22	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.12	Ancho medio arcén derecho (m):	1.00
Pendiente media (%):	2.29	Radio medio (m):	5102.36	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.95
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-206	De A-12 a San Millán por Azofra, Alesanco, Canillas, Cañas y Berceo.			
Tramo:	LR-206_01	Denominación:	A12 AZOFRA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00510	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	510	Longitud (m):	510
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1269	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	4.77	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.37
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	56.33	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.27	Ancho medio arcén derecho (m):	1.02
Pendiente media (%):	2.78	Radio medio (m):	1508.04	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.96
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Zona	Afección	
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-206	De A-12 a San Millán por Azofra, Alesanco, Canillas, Cañas y Berceo.			
Tramo:	LR-206_02	Denominación:	AZOFRA		
P.K. inicial:	0+00510	P.K. final:	1+00450	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	510	Distancia final (m):	1210	Longitud (m):	700
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1269	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	4.77	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.37
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	34.95	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.32	Ancho medio arcén derecho (m):	0.68
Pendiente media (%):	0.84	Radio medio (m):	2253.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.41
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano Consolidado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-206	De A-12 a San Millán por Azofra, Alesanco, Canillas, Cañas y Berceo.			
Tramo:	LR-206_03	Denominación:	AZOFRA ALESANCO		
P.K. inicial:	1+00450	P.K. final:	2+00220	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	1210	Distancia final (m):	2030	Longitud (m):	820
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1269	IMD 2018:	1352	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	4.77	% de pesados 2018:	5.05	% de pesados 2019:	6.01
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	67.49	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.10	Ancho medio arcén derecho (m):	0.93
Pendiente media (%):	1.34	Radio medio (m):	3048.78	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.87
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Cauces		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-206	De A-12 a San Millán por Azofra, Alesanco, Canillas, Cañas y Berceo.			
Tramo:	LR-206_04	Denominación:	ALESANCO		
P.K. inicial:	2+00220	P.K. final:	3+00330	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	2030	Distancia final (m):	3140	Longitud (m):	1110
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	259	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	4.43	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	2.23
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	30.82	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.14	Ancho medio arcén derecho (m):	0.59
Pendiente media (%):	1.31	Radio medio (m):	3053.87	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.47
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-206	De A-12 a San Millán por Azofra, Alesanco, Canillas, Cañas y Berceo.			
Tramo:	LR-206_05	Denominación:	ALESANCO CANILLAS		
P.K. inicial:	3+00330	P.K. final:	5+00150	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	3140	Distancia final (m):	4970	Longitud (m):	1830
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	259	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	4.43	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.24
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	78.86	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.00	Ancho medio arcén derecho (m):	0.81
Pendiente media (%):	2.10	Radio medio (m):	9000.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.80
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	2
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	REGULAR	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Zona Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-206	De A-12 a San Millán por Azofra, Alesanco, Canillas, Cañas y Berceo.			
Tramo:	LR-206_06	Denominación:	CANILLAS DE RIO TUERTO		
P.K. inicial:	5+00150	P.K. final:	5+00550	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	4970	Distancia final (m):	5370	Longitud (m):	400
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	259	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	4.43	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.49
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	58.54	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.00	Ancho medio arcén derecho (m):	0.71
Pendiente media (%):	1.42	Radio medio (m):	9000.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.82
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	REGULAR	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-206	De A-12 a San Millán por Azofra, Alesanco, Canillas, Cañas y Berceo.			
Tramo:	LR-206_07	Denominación:	CANILLAS CAÑAS		
P.K. inicial:	5+00550	P.K. final:	5+00960	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	5370	Distancia final (m):	5780	Longitud (m):	410
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	259	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	4.43	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.49
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	71.08	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.00	Ancho medio arcén derecho (m):	0.78
Pendiente media (%):	2.79	Radio medio (m):	9000.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.72
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	REGULAR	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-206	De A-12 a San Millán por Azofra, Alesanco, Canillas, Cañas y Berceo.			
Tramo:	LR-206_08	Denominación:	CAÑAS		
P.K. inicial:	5+00960	P.K. final:	6+00420	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	5780	Distancia final (m):	6240	Longitud (m):	460
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	259	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	4.43	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.49
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	31.55	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.03	Ancho medio arcén derecho (m):	0.60
Pendiente media (%):	2.48	Radio medio (m):	2107.61	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.76
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano Consolidado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-206	De A-12 a San Millán por Azofra, Alesanco, Canillas, Cañas y Berceo.			
Tramo:	LR-206_09	Denominación:	CAÑAS LR204		
P.K. inicial:	6+00420	P.K. final:	8+00790	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	6240	Distancia final (m):	8610	Longitud (m):	2370
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	259	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	4.43	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.76
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	66.12	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.05	Ancho medio arcén derecho (m):	0.72
Pendiente media (%):	3.76	Radio medio (m):	6911.51	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.74
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-206	De A-12 a San Millán por Azofra, Alesanco, Canillas, Cañas y Berceo.			
Tramo:	LR-206_10	Denominación:	LR204 LR205 (BERCEO)		
P.K. inicial:	8+00880	P.K. final:	12+00840	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	8700	Distancia final (m):	12700	Longitud (m):	4000
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	259	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	4.43	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.87
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	55.89	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.31	Ancho medio arcén derecho (m):	0.41
Pendiente media (%):	2.72	Radio medio (m):	1822.33	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.28
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección Ambiental del Entorno del Camino de Santiago (Plan Especial)		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-206	De A-12 a San Millán por Azofra, Alesanco, Canillas, Cañas y Berceo.			
Tramo:	LR-206_11	Denominación:	BERCEO		
P.K. inicial:	12+00840	P.K. final:	13+00450	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	12700	Distancia final (m):	13310	Longitud (m):	610
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	HORMIGÓN
IMD 2015:	259	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	4.43	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.36
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	28.52	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.60	Ancho medio arcén derecho (m):	0.15
Pendiente media (%):	2.63	Radio medio (m):	734.92	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.03
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-206	De A-12 a San Millán por Azofra, Alesanco, Canillas, Cañas y Berceo.			
Tramo:	LR-206_12	Denominación:	BERCEO SAN MILLAN		
P.K. inicial:	13+00450	P.K. final:	13+00950	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	13310	Distancia final (m):	13810	Longitud (m):	500
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	259	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	4.43	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.40
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	32.95	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.89	Ancho medio arcén derecho (m):	0.91
Pendiente media (%):	1.05	Radio medio (m):	484.40	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.87
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-206	De A-12 a San Millán por Azofra, Alesanco, Canillas, Cañas y Berceo.			
Tramo:	LR-206_13	Denominación:	SAN MILLAN Mº DE YUSO		
P.K. inicial:	13+00950	P.K. final:	15+00240	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	13810	Distancia final (m):	15110	Longitud (m):	1300
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	259	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	4.43	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.49
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	26.76	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.56	Ancho medio arcén derecho (m):	0.49
Pendiente media (%):	3.86	Radio medio (m):	184.46	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.28
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	Núcleo Urbano de San Millán de la Cogolla		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	51.05902425
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-207	De la N-232 en Gimileo a la LR-113 en Baños de Río Tobía por Ollauri, Rodezno, Alesanco, Cordovín y Badarán.			
Tramo:	LR-207_01	Denominación:	N232 OLLAURI		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00380	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	380	Longitud (m):	380
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	420	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	4.43	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.75
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	38.43	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.12	Ancho medio arcén derecho (m):	0.77
Pendiente media (%):	1.89	Radio medio (m):	911.84	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.60
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-207	De la N-232 en Gimileo a la LR-113 en Baños de Río Tobía por Ollauri, Rodezno, Alesanco, Cordovín y Badarán.			
Tramo:	LR-207_02	Denominación:	OLLAURI		
P.K. inicial:	0+00380	P.K. final:	0+00960	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	380	Distancia final (m):	960	Longitud (m):	580
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	420	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	4.43	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.89
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	37.11	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.99	Ancho medio arcén derecho (m):	0.50
Pendiente media (%):	3.29	Radio medio (m):	2657.07	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.10
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Palacio de los Condes de Rodezno en calle Carnicería, nº 8		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	73.53600249
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-207	De la N-232 en Gimileo a la LR-113 en Baños de Río Tobía por Ollauri, Rodezno, Alesanco, Cordovín y Badarán.			
Tramo:	LR-207_03	Denominación:	OLLAURI RODEZNO		
P.K. inicial:	0+00960	P.K. final:	2+00370	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	960	Distancia final (m):	2390	Longitud (m):	1430
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	420	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	4.43	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	13.39
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	73.09	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.43	Ancho medio arcén derecho (m):	0.80
Pendiente media (%):	2.15	Radio medio (m):	5439.23	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.77
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-207	De la N-232 en Gimileo a la LR-113 en Baños de Río Tobía por Ollauri, Rodezno, Alesanco, Cordovín y Badarán.			
Tramo:	LR-207_04	Denominación:	RODEZNO		
P.K. inicial:	2+00370	P.K. final:	3+00120	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	2390	Distancia final (m):	3130	Longitud (m):	740
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	420	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	4.43	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	11.13
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	36.13	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.23	Ancho medio arcén derecho (m):	0.14
Pendiente media (%):	0.36	Radio medio (m):	3291.08	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.13
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-207	De la N-232 en Gimileo a la LR-113 en Baños de Río Tobía por Ollauri, Rodezno, Alesanco, Cordovín y Badarán.			
Tramo:	LR-207_05	Denominación:	RODEZNO LR311		
P.K. inicial:	3+00120	P.K. final:	4+01560	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	3130	Distancia final (m):	5560	Longitud (m):	2430
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	420	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	4.43	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.33
Velocidad máxima (km/h):	90	Velocidad media real (km/h):	80.09	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.60	Ancho medio arcén derecho (m):	0.91
Pendiente media (%):	0.74	Radio medio (m):	8790.33	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.74
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-207	De la N-232 en Gimileo a la LR-113 en Baños de Río Tobía por Ollauri, Rodezno, Alesanco, Cordovín y Badarán.			
Tramo:	LR-207_06	Denominación:	LR311 LR428		
P.K. inicial:	4+01560	P.K. final:	7+00110	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	5560	Distancia final (m):	7090	Longitud (m):	1530
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	420	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	4.43	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.77
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	71.66	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.76	Ancho medio arcén derecho (m):	0.52
Pendiente media (%):	1.87	Radio medio (m):	6312.03	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.48
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-207	De la N-232 en Gimileo a la LR-113 en Baños de Río Tobía por Ollauri, Rodezno, Alesanco, Cordovín y Badarán.			
Tramo:	LR-207_07	Denominación:	LR428 A12		
P.K. inicial:	7+00110	P.K. final:	14+00190	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	7090	Distancia final (m):	14150	Longitud (m):	7060
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	420	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	4.43	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.45
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	68.91	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.37	Ancho medio arcén derecho (m):	0.57
Pendiente media (%):	2.60	Radio medio (m):	5360.08	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.55
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbanizable	Categoría del Suelo:	Suelo Urbanizable No Delimitado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-207	De la N-232 en Gimileo a la LR-113 en Baños de Río Tobía por Ollauri, Rodezno, Alesanco, Cordovín y Badarán.			
Tramo:	LR-207_08	Denominación:	A12 ALESANCO		
P.K. inicial:	14+00570	P.K. final:	16+00510	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	14530	Distancia final (m):	16550	Longitud (m):	2020
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	604	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	4.1	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.90
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	68.85	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.32	Ancho medio arcén derecho (m):	1.01
Pendiente media (%):	3.31	Radio medio (m):	1394.73	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.91
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-207	De la N-232 en Gimileo a la LR-113 en Baños de Río Tobía por Ollauri, Rodezno, Alesanco, Cordovín y Badarán.			
Tramo:	LR-207_09	Denominación:	ALESANCO		
P.K. inicial:	16+00510	P.K. final:	17+00720	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	16550	Distancia final (m):	17760	Longitud (m):	1210
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	417	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	4.71	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.03
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	26.75	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.44	Ancho medio arcén derecho (m):	0.63
Pendiente media (%):	1.63	Radio medio (m):	1418.10	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.53
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-207	De la N-232 en Gimileo a la LR-113 en Baños de Río Tobía por Ollauri, Rodezno, Alesanco, Cordovín y Badarán.			
Tramo:	LR-207_10	Denominación:	ALESANCO CORDOVIN		
P.K. inicial:	17+00720	P.K. final:	20+00890	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	17760	Distancia final (m):	20930	Longitud (m):	3170
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	417	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	4.71	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.51
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	77.64	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.26	Ancho medio arcén derecho (m):	0.81
Pendiente media (%):	2.04	Radio medio (m):	1484.79	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.92
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-207	De la N-232 en Gimileo a la LR-113 en Baños de Río Tobía por Ollauri, Rodezno, Alesanco, Cordovín y Badarán.			
Tramo:	LR-207_11	Denominación:	CORDOVIN		
P.K. inicial:	20+00890	P.K. final:	21+00750	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	20930	Distancia final (m):	21800	Longitud (m):	870
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	417	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	4.71	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.12
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	25.70	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.47	Ancho medio arcén derecho (m):	0.14
Pendiente media (%):	3.14	Radio medio (m):	326.67	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.10
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-207	De la N-232 en Gimileo a la LR-113 en Baños de Río Tobía por Ollauri, Rodezno, Alesanco, Cordovín y Badarán.			
Tramo:	LR-207_12	Denominación:	CORDOVIN BADARAN		
P.K. inicial:	21+00750	P.K. final:	23+00370	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	21800	Distancia final (m):	23400	Longitud (m):	1600
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	417	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	4.71	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.40
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	64.85	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.23	Ancho medio arcén derecho (m):	0.73
Pendiente media (%):	3.76	Radio medio (m):	1631.88	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.77
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-207	De la N-232 en Gimileo a la LR-113 en Baños de Río Tobía por Ollauri, Rodezno, Alesanco, Cordovín y Badarán.			
Tramo:	LR-207_13	Denominación:	BADARAN		
P.K. inicial:	23+00370	P.K. final:	23+00760	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	23400	Distancia final (m):	23790	Longitud (m):	390
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	417	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	4.71	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.54
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	31.29	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.71	Ancho medio arcén derecho (m):	0.18
Pendiente media (%):	4.24	Radio medio (m):	603.33	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.16
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano Consolidado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-207	De la N-232 en Gimileo a la LR-113 en Baños de Río Tobía por Ollauri, Rodezno, Alesanco, Cordovín y Badarán.			
Tramo:	LR-207_14	Denominación:	LR205 LR113		
P.K. inicial:	23+01970	P.K. final:	29+00620	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	25000	Distancia final (m):	29680	Longitud (m):	4680
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	417	IMD 2018:	378	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	4.71	% de pesados 2018:	6.48	% de pesados 2019:	3.82
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	56.56	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.68	Ancho medio arcén derecho (m):	0.15
Pendiente media (%):	3.78	Radio medio (m):	1752.44	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.13
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-208	De la N-120A a N-232 por Hormilleja y San Asensio.			
Tramo:	LR-208_01	Denominación:	N120 HORMILLEJA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	3+00790	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	3800	Longitud (m):	3800
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1019	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	7.56	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.37
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	72.44	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.48	Ancho medio arcén derecho (m):	0.99
Pendiente media (%):	3.78	Radio medio (m):	3361.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.92
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Cangrejo de río (Austropotamobius pallipes)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-208	De la N-120A a N-232 por Hormilleja y San Asensio.			
Tramo:	LR-208_02	Denominación:	HORMILLEJA		
P.K. inicial:	3+00790	P.K. final:	4+00260	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	3800	Distancia final (m):	4280	Longitud (m):	480
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1019	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	7.56	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	11.06
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	36.15	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.75	Ancho medio arcén derecho (m):	0.63
Pendiente media (%):	2.31	Radio medio (m):	2933.33	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.34
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-208	De la N-120A a N-232 por Hormilleja y San Asensio.			
Tramo:	LR-208_03	Denominación:	HORMILLEJA LR515		
P.K. inicial:	4+00260	P.K. final:	8+00190	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	4280	Distancia final (m):	8220	Longitud (m):	3940
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1019	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	7.56	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	11.15
Velocidad máxima (km/h):	90	Velocidad media real (km/h):	85.09	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.46	Ancho medio arcén derecho (m):	0.93
Pendiente media (%):	1.41	Radio medio (m):	5475.04	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.80
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-208	De la N-120A a N-232 por Hormilleja y San Asensio.			
Tramo:	LR-208_04	Denominación:	LR515 LR515		
P.K. inicial:	8+00190	P.K. final:	10+00490	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	8220	Distancia final (m):	10550	Longitud (m):	2330
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1019	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	7.56	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	13.48
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	65.90	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.99	Ancho medio arcén derecho (m):	1.50
Pendiente media (%):	3.06	Radio medio (m):	4769.40	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.21
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Zona Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-208	De la N-120A a N-232 por Hormilleja y San Asensio.			
Tramo:	LR-208_05	Denominación:	LR515 N232		
P.K. inicial:	10+00490	P.K. final:	11+00230	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	10550	Distancia final (m):	11280	Longitud (m):	730
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1019	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	7.56	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.91
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	59.91	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	8.52	Ancho medio arcén derecho (m):	1.22
Pendiente media (%):	1.69	Radio medio (m):	676.03	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.99
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Zona Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-209	De N-232A en Tirgo a L.P. de Burgos por Sajazarra.			
Tramo:	LR-209_01	Denominación:	N232A (TIRGO) N232		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00920	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	920	Longitud (m):	920
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	872	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	4.7	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	22.84
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	55.75	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	8.05	Ancho medio arcén derecho (m):	1.18
Pendiente media (%):	0.74	Radio medio (m):	7967.72	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.95
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-209	De N-232A en Tirgo a L.P. de Burgos por Sajazarra.			
Tramo:	LR-209_02	Denominación:	N232 LR202		
P.K. inicial:	0+00920	P.K. final:	2+00530	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	920	Distancia final (m):	2530	Longitud (m):	1610
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	872	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	4.7	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.32
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	66.83	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.84	Ancho medio arcén derecho (m):	1.20
Pendiente media (%):	0.95	Radio medio (m):	7799.94	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.12
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-209	De N-232A en Tirgo a L.P. de Burgos por Sajazarra.			
Tramo:	LR-209_03	Denominación:	LR202 SAJAZARRA		
P.K. inicial:	2+00630	P.K. final:	4+00570	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	2630	Distancia final (m):	4590	Longitud (m):	1960
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	879	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	2.99	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.06
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	73.50	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.34	Ancho medio arcén derecho (m):	1.12
Pendiente media (%):	1.19	Radio medio (m):	5658.98	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.06
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-209	De N-232A en Tirgo a L.P. de Burgos por Sajazarra.			
Tramo:	LR-209_04	Denominación:	SAJAZARRA LR406		
P.K. inicial:	4+00570	P.K. final:	5+00840	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	4590	Distancia final (m):	5870	Longitud (m):	1280
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	879	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	2.99	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.14
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	71.17	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.67	Ancho medio arcén derecho (m):	1.05
Pendiente media (%):	1.56	Radio medio (m):	5800.62	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-209	De N-232A en Tirgo a L.P. de Burgos por Sajazarra.			
Tramo:	LR-209_05	Denominación:	LR406 LR302		
P.K. inicial:	5+00840	P.K. final:	6+00930	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	5870	Distancia final (m):	6950	Longitud (m):	1080
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	879	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	2.99	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	2.81
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	76.76	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.64	Ancho medio arcén derecho (m):	1.23
Pendiente media (%):	1.96	Radio medio (m):	4451.39	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.01
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-209	De N-232A en Tirgo a L.P. de Burgos por Sajazarra.			
Tramo:	LR-209_06	Denominación:	LR302 LR403		
P.K. inicial:	6+00930	P.K. final:	7+00420	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	6950	Distancia final (m):	7450	Longitud (m):	500
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	879	IMD 2018:	901	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	2.99	% de pesados 2018:	7.78	% de pesados 2019:	3.26
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	69.44	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	8.56	Ancho medio arcén derecho (m):	1.17
Pendiente media (%):	1.10	Radio medio (m):	1816.40	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.86
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-209	De N-232A en Tirgo a L.P. de Burgos por Sajazarra.			
Tramo:	LR-209_07	Denominación:	LR403 LR312		
P.K. inicial:	7+00420	P.K. final:	8+00670	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	7450	Distancia final (m):	8700	Longitud (m):	1250
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	879	IMD 2018:	901	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	2.99	% de pesados 2018:	7.78	% de pesados 2019:	3.35
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	79.25	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.33	Ancho medio arcén derecho (m):	1.12
Pendiente media (%):	4.05	Radio medio (m):	5291.76	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.03
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-209	De N-232A en Tirgo a L.P. de Burgos por Sajazarra.			
Tramo:	LR-209_08	Denominación:	LR312 LR301		
P.K. inicial:	8+00670	P.K. final:	9+00160	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	8700	Distancia final (m):	9190	Longitud (m):	490
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	879	IMD 2018:	901	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	2.99	% de pesados 2018:	7.78	% de pesados 2019:	3.45
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	75.41	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.68	Ancho medio arcén derecho (m):	1.26
Pendiente media (%):	5.29	Radio medio (m):	615.51	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.10
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-209	De N-232A en Tirgo a L.P. de Burgos por Sajazarra.			
Tramo:	LR-209_09	Denominación:	LR301 LR404		
P.K. inicial:	9+00160	P.K. final:	9+00820	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	9190	Distancia final (m):	9850	Longitud (m):	660
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	879	IMD 2018:	901	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	2.99	% de pesados 2018:	7.78	% de pesados 2019:	3.75
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	68.05	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	8.10	Ancho medio arcén derecho (m):	1.31
Pendiente media (%):	5.45	Radio medio (m):	3986.06	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.21
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	Obarenes - Sierra de Cantabria				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-209	De N-232A en Tirgo a L.P. de Burgos por Sajazarra.			
Tramo:	LR-209_10	Denominación:	LR404 L.P. BURGOS		
P.K. inicial:	9+00820	P.K. final:	10+00920	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	9850	Distancia final (m):	10950	Longitud (m):	1100
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	879	IMD 2018:	901	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	2.99	% de pesados 2018:	7.78	% de pesados 2019:	6.51
Velocidad máxima (km/h):	90	Velocidad media real (km/h):	80.32	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.47	Ancho medio arcén derecho (m):	1.15
Pendiente media (%):	5.07	Radio medio (m):	1937.36	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.02
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Falla		
Litología:	Areniscas y lutitas; microconglomerados; arcillas y limos				
Geología:	Cretácico inf.-Cenomaniense. Facies Utrillas				
Espacios Naturales:	Obarenes - Sierra de Cantabria				
Área Protección Flora y Fauna:	Águila perdicera (Hiera a aetus fasciatus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Montes Obarenes-Sierra de Toloño		Categoría de Ordenación:	Sierras de Interés Singular	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-210	De la N-232 a la N-232A (futura LR-124) por Briones y San Vicente de la Sonsierra.			
Tramo:	LR-210_01	Denominación:	BRIONES		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00740	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	740	Longitud (m):	740
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	932	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	13.35	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	15.69
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	28.93	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.23	Ancho medio arcén derecho (m):	0.67
Pendiente media (%):	1.99	Radio medio (m):	3215.54	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-210	De la N-232 a la N-232A (futura LR-124) por Briones y San Vicente de la Sonsierra.			
Tramo:	LR-210_02	Denominación:	BRIONES SAN VICENTE		
P.K. inicial:	0+00740	P.K. final:	2+01670	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	740	Distancia final (m):	3640	Longitud (m):	2900
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	932	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	13.35	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	13.75
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	71.42	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.66	Ancho medio arcén derecho (m):	1.00
Pendiente media (%):	2.74	Radio medio (m):	4304.81	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-210	De la N-232 a la N-232A (futura LR-124) por Briones y San Vicente de la Sonsierra.			
Tramo:	LR-210_03	Denominación:	SAN VICENTE DE LA SONSIERRA		
P.K. inicial:	2+01670	P.K. final:	4+01070	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	3640	Distancia final (m):	4920	Longitud (m):	1280
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	932	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	13.35	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.49
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	27.00	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.28	Ancho medio arcén derecho (m):	0.35
Pendiente media (%):	3.68	Radio medio (m):	1506.02	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.81
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-210	De la N-232 a la N-232A (futura LR-124) por Briones y San Vicente de la Sonsierra.			
Tramo:	LR-210_04	Denominación:	SAN VICENTE LR124		
P.K. inicial:	4+01070	P.K. final:	4+01380	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	4920	Distancia final (m):	5230	Longitud (m):	310
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	932	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	13.35	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.87
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	53.62	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.28	Ancho medio arcén derecho (m):	0.22
Pendiente media (%):	0.97	Radio medio (m):	2508.39	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.27
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-211	De la N-232 a L.P. de Álava (Elciego), por Variante de Cenicero.			
Tramo:	LR-211_01	Denominación:	N232 LR512		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	1+00610	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1600	Longitud (m):	1600
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1271	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	7.34	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	13.67
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	52.32	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.49	Ancho medio arcén derecho (m):	0.77
Pendiente media (%):	2.30	Radio medio (m):	3346.88	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.48
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Cambio lateral de facies		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-211	De la N-232 a L.P. de Álava (Elciego), por Variante de Cenicero.			
Tramo:	LR-211_02	Denominación:	LR512 L.P.ALAVA		
P.K. inicial:	1+00610	P.K. final:	3+00220	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	1600	Distancia final (m):	3200	Longitud (m):	1600
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1271	IMD 2018:	1542	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	7.34	% de pesados 2018:	15.16	% de pesados 2019:	13.67
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	64.25	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.89	Ancho medio arcén derecho (m):	0.07
Pendiente media (%):	1.16	Radio medio (m):	4594.53	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.39
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	Sotos y Riberas del Ebro				
Área Protección Flora y Fauna:	Cangrejo de río (Austropotamobius pallipes)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-212	De LR-111 en Haro a L.P. de Álava (Labastida)			
Tramo:	LR-212_01	Denominación:	HARO L.P.ALAVA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	1+00430	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1280	Longitud (m):	1280
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2022	IMD 2018:	2026	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	7.15	% de pesados 2018:	8.75	% de pesados 2019:	12.39
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	62.86	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.20	Ancho medio arcén derecho (m):	0.63
Pendiente media (%):	0.57	Radio medio (m):	5831.01	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.58
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	Bodegas Muga		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	46.6578517
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	Sotos y Riberas del Ebro				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-232	De la N-111 en Villanueva de Cameros a LR-113 por Ortigosa y Brieva de Cameros.			
Tramo:	LR-232_01	Denominación:	N111 VILLANUEVA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00180	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	180	Longitud (m):	180
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	403	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	4.68	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.20
Velocidad máxima (km/h):	20	Velocidad media real (km/h):	16.99	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.36	Ancho medio arcén derecho (m):	0.33
Pendiente media (%):	1.14	Radio medio (m):	90.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Cangrejo de río (Austropotamobius pallipes)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-232	De la N-111 en Villanueva de Cameros a LR-113 por Ortigosa y Brieva de Cameros.			
Tramo:	LR-232_02	Denominación:	VILLANUEVA LR253		
P.K. inicial:	0+00180	P.K. final:	4+00200	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	180	Distancia final (m):	4180	Longitud (m):	4000
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	403	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	4.68	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.83
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	55.06	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.17	Ancho medio arcén derecho (m):	0.56
Pendiente media (%):	2.70	Radio medio (m):	755.23	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.50
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	REGULAR	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto concordante o normal		
Litología:	Calizas arenosas; margas; arenitas y limolitas				
Geología:	Grupo Oncala				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-232	De la N-111 en Villanueva de Cameros a LR-113 por Ortigosa y Brieva de Cameros.			
Tramo:	LR-232_03	Denominación:	LR253 LR452		
P.K. inicial:	4+00200	P.K. final:	4+00870	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	4180	Distancia final (m):	4850	Longitud (m):	670
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	28	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	4.26	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.81
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	40.01	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.41	Ancho medio arcén derecho (m):	0.72
Pendiente media (%):	4.28	Radio medio (m):	665.07	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.34
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	REGULAR	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas y limolitas rojas				
Geología:	Oligoceno - Mioceno inf.				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a Riberas del Embalse (Plan Especial)		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Embalse de González-Lacasa		Categoría de Ordenación:	Entornos de Embalses de Interés Recreativo	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-232	De la N-111 en Villanueva de Cameros a LR-113 por Ortigosa y Brieva de Cameros.			
Tramo:	LR-232_04	Denominación:	LR452 ORTIGOSA		
P.K. inicial:	4+00870	P.K. final:	5+00000	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	4850	Distancia final (m):	4980	Longitud (m):	130
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	28	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	4.26	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.86
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	47.04	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.00	Ancho medio arcén derecho (m):	0.70
Pendiente media (%):	5.99	Radio medio (m):	1401.54	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.28
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	REGULAR	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Calizas arenosas; margas; arenitas y limolitas				
Geología:	Grupo Oncala				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a Riberas del Embalse (Plan Especial)		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Protección a Riberas del Embalse		Categoría de Ordenación:	Protección a Riberas del Embalse	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-232	De la N-111 en Villanueva de Cameros a LR-113 por Ortigosa y Brieva de Cameros.			
Tramo:	LR-232_05	Denominación:	ORTIGOSA DE CAMEROS		
P.K. inicial:	5+00000	P.K. final:	5+00660	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	4980	Distancia final (m):	5640	Longitud (m):	660
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	28	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	4.26	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.86
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	25.06	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.22	Ancho medio arcén derecho (m):	0.08
Pendiente media (%):	4.41	Radio medio (m):	382.58	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.28
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Falla		
Litología:	Calizas bioclásticas; calizas con nódulos de sílex y margas arenosas				
Geología:	Jurásico. Dogger				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Embalse de González-Lacasa		Categoría de Ordenación:	Entornos de Embalses de Interés Recreativo	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-232	De la N-111 en Villanueva de Cameros a LR-113 por Ortigosa y Brieva de Cameros.			
Tramo:	LR-232_06	Denominación:	ORTIGOSA BRIEVA		
P.K. inicial:	5+00660	P.K. final:	22+00030	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	5640	Distancia final (m):	22010	Longitud (m):	16370
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	28	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	4.26	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	11.89
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	32.00	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.86	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	5.54	Radio medio (m):	512.69	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto concordante o normal		
Litología:	Conglomerados; areniscas y limolitas				
Geología:	Grupo Tera				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-232	De la N-111 en Villanueva de Cameros a LR-113 por Ortigosa y Brieva de Cameros.			
Tramo:	LR-232_07	Denominación:	BRIEVA DE CAMEROS		
P.K. inicial:	22+00030	P.K. final:	22+00960	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	22010	Distancia final (m):	22940	Longitud (m):	930
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	28	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	4.26	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.49
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	23.02	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.43	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	4.51	Radio medio (m):	244.19	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.13
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Crucero y templete		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	9.351290228
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano Consolidado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-232	De la N-111 en Villanueva de Cameros a LR-113 por Ortigosa y Brieva de Cameros.			
Tramo:	LR-232_08	Denominación:	BRIEVA LR113		
P.K. inicial:	22+00960	P.K. final:	30+00370	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	22940	Distancia final (m):	30350	Longitud (m):	7410
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	28	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	4.26	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.49
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	38.53	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.19	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	4.64	Radio medio (m):	237.58	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Esquistos; pizarras; conglomerados y cuarcitas				
Geología:	Paleozoico, Cámbrico superior				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Límite de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-245	De LR-250 en Jalón de Cameros a N-111 por Muro en Cameros y Almarza de Cameros.			
Tramo:	LR-245_01	Denominación:	LR250 LR463		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	4+00100	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	4090	Longitud (m):	4090
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	88	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	5.15	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.15
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	42.44	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.81	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	4.83	Radio medio (m):	484.77	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.02
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Falla		
Litología:	Limolitas; areniscas e intercalaciones de calizas arenosas				
Geología:	Grupo Urbión				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-245	De LR-250 en Jalón de Cameros a N-111 por Muro en Cameros y Almarza de Cameros.			
Tramo:	LR-245_02	Denominación:	LR463 LR548		
P.K. inicial:	4+00100	P.K. final:	4+00410	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	4090	Distancia final (m):	4400	Longitud (m):	310
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	40	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	4.59	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	13.00
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	40.08	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.70	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	8.74	Radio medio (m):	518.06	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Limolitas; areniscas e intercalaciones de calizas arenosas				
Geología:	Grupo Urbión				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-245	De LR-250 en Jalón de Cameros a N-111 por Muro en Cameros y Almarza de Cameros.			
Tramo:	LR-245_03	Denominación:	LR548 ALMARZA		
P.K. inicial:	4+00410	P.K. final:	13+00930	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	4400	Distancia final (m):	13950	Longitud (m):	9550
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	40	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	4.59	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	21.04
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	44.33	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.37	Ancho medio arcén derecho (m):	0.03
Pendiente media (%):	6.14	Radio medio (m):	1095.67	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.02
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto concordante o normal		
Litología:	Calizas arenosas; margas; arenitas y limolitas				
Geología:	Grupo Oncala				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-245	De LR-250 en Jalón de Cameros a N-111 por Muro en Cameros y Almarza de Cameros.			
Tramo:	LR-245_04	Denominación:	ALMARZA DE CAMEROS		
P.K. inicial:	13+00930	P.K. final:	14+00060	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	13950	Distancia final (m):	14090	Longitud (m):	140
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	40	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	4.59	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	21.04
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	20.22	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.31	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	7.25	Radio medio (m):	957.86	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Conglomerados; areniscas y limolitas				
Geología:	Grupo Tera				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-245	De LR-250 en Jalón de Cameros a N-111 por Muro en Cameros y Almarza de Cameros.			
Tramo:	LR-245_05	Denominación:	ALMARZA LR453		
P.K. inicial:	14+00060	P.K. final:	17+00810	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	14090	Distancia final (m):	17850	Longitud (m):	3760
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	40	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	4.59	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	16.38
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	45.84	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.56	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	5.18	Radio medio (m):	589.52	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Conglomerados; areniscas y limolitas				
Geología:	Grupo Tera				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-245	De LR-250 en Jalón de Cameros a N-111 por Muro en Cameros y Almarza de Cameros.			
Tramo:	LR-245_06	Denominación:	LR453 N111		
P.K. inicial:	17+00810	P.K. final:	19+00560	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	17850	Distancia final (m):	19600	Longitud (m):	1750
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	40	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	4.59	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	15.45
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	35.56	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.73	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	7.56	Radio medio (m):	285.77	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Alternancia de calizas arcillosas y margas; puntualmente calizas arrecifales				
Geología:	Dogger-Malm				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección a Cauces		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-250	De la Circunvalación Este de Logroño (LO-20) a N-111 por Variante de Villamediana de Iregua, Ribafrecha, Soto en Cameros, Terroba, San Román de Cameros, Jalón de Cameros, Cabezón de Cameros y Laguna de Cameros.			
Tramo:	LR-250_01	Denominación:	LOGROÑO LR443		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	1+00000	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	910	Longitud (m):	910
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	DESDOBLADA	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	19842	IMD 2018:	21107	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	5.35	% de pesados 2018:	3.47	% de pesados 2019:	1.77
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	43.02	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.29	Ancho medio arcén derecho (m):	2.64
Pendiente media (%):	1.41	Radio medio (m):	3430.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.84
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Cangrejo de río (Austropotamobius pallipes)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Huertas del Iregua		Categoría de Ordenación:	Huertas Tradicionales	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-250	De la Circunvalación Este de Logroño (LO-20) a N-111 por Variante de Villamediana de Iregua, Ribafrecha, Soto en Cameros, Terroba, San Román de Cameros, Jalón de Cameros, Cabezón de Cameros y Laguna de Cameros.			
Tramo:	LR-250_02	Denominación:	LR443 LR255		
P.K. inicial:	1+00000	P.K. final:	3+00860	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	910	Distancia final (m):	3770	Longitud (m):	2860
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	10705	IMD 2018:	11936	Intensidad total 24h 2019:	IMD>5000
% de pesados 2015:	4.42	% de pesados 2018:	6.37	% de pesados 2019:	4.76
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	50.06	Nivel de Servicio 2019:	D
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.48	Ancho medio arcén derecho (m):	1.27
Pendiente media (%):	1.58	Radio medio (m):	1937.62	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.97
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Límite de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Huertas del Iregua		Categoría de Ordenación:	Huertas Tradicionales	
Accidentalidad (TCA):	2017-2018-2019	P.K. inicial TCA:	1	P.K. final TCA:	3.86

Carretera	LR-250	De la Circunvalación Este de Logroño (LO-20) a N-111 por Variante de Villamediana de Iregua, Ribafrecha, Soto en Cameros, Terroba, San Román de Cameros, Jalón de Cameros, Cabezón de Cameros y Laguna de Cameros.			
Tramo:	LR-250_03	Denominación:	LR255 LR259		
P.K. inicial:	3+00860	P.K. final:	4+00910	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	3770	Distancia final (m):	4810	Longitud (m):	1040
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	6362	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	3.54	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.20
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	46.37	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	8.34	Ancho medio arcén derecho (m):	1.43
Pendiente media (%):	2.73	Radio medio (m):	2260.10	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.88
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Límite de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	2017-2018-2019	P.K. inicial TCA:	3.86	P.K. final TCA:	4.5

Carretera	LR-250	De la Circunvalación Este de Logroño (LO-20) a N-111 por Variante de Villamediana de Iregua, Ribafrecha, Soto en Cameros, Terroba, San Román de Cameros, Jalón de Cameros, Cabezón de Cameros y Laguna de Cameros.			
Tramo:	LR-250_04	Denominación:	LR259 LR345		
P.K. inicial:	4+00910	P.K. final:	5+00570	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	4810	Distancia final (m):	5470	Longitud (m):	660
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	6362	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	3.54	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.52
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	47.42	Nivel de Servicio 2019:	B
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.29	Ancho medio arcén derecho (m):	1.46
Pendiente media (%):	1.03	Radio medio (m):	2490.47	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.10
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	-				
Geología:	-				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Límite de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-250	De la Circunvalación Este de Logroño (LO-20) a N-111 por Variante de Villamediana de Iregua, Ribafrecha, Soto en Cameros, Terroba, San Román de Cameros, Jalón de Cameros, Cabezón de Cameros y Laguna de Cameros.			
Tramo:	LR-250_05	Denominación:	LR345 LR344		
P.K. inicial:	5+00570	P.K. final:	7+00160	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	5470	Distancia final (m):	7050	Longitud (m):	1580
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2079	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	4.32	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.13
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	71.93	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.25	Ancho medio arcén derecho (m):	1.46
Pendiente media (%):	0.39	Radio medio (m):	7276.92	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.10
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Cantos con matriz limo-arcillosa				
Geología:	Cuaternario. Glacis				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-250	De la Circunvalación Este de Logroño (LO-20) a N-111 por Variante de Villamediana de Iregua, Ribafrecha, Soto en Cameros, Terroba, San Román de Cameros, Jalón de Cameros, Cabezón de Cameros y Laguna de Cameros.			
Tramo:	LR-250_06	Denominación:	LR344 RIBAFRECHA		
P.K. inicial:	7+00160	P.K. final:	11+00990	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	7050	Distancia final (m):	11870	Longitud (m):	4820
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	491	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	4.97	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.69
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	80.17	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.18	Ancho medio arcén derecho (m):	1.50
Pendiente media (%):	1.37	Radio medio (m):	6641.56	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.10
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Cantos con matriz limo-arcillosa				
Geología:	Cuaternario. Glacis				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-250	De la Circunvalación Este de Logroño (LO-20) a N-111 por Variante de Villamediana de Iregua, Ribafrecha, Soto en Cameros, Terroba, San Román de Cameros, Jalón de Cameros, Cabezón de Cameros y Laguna de Cameros.			
Tramo:	LR-250_07	Denominación:	RIBAFRECHA		
P.K. inicial:	11+00990	P.K. final:	13+00050	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	11870	Distancia final (m):	12930	Longitud (m):	1060
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	491	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	4.97	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.60
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	34.83	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.46	Ancho medio arcén derecho (m):	0.79
Pendiente media (%):	2.63	Radio medio (m):	932.64	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.25
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	-				
Geología:	-				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-250	De la Circunvalación Este de Logroño (LO-20) a N-111 por Variante de Villamediana de Iregua, Ribafrecha, Soto en Cameros, Terroba, San Román de Cameros, Jalón de Cameros, Cabezón de Cameros y Laguna de Cameros.			
Tramo:	LR-250_08	Denominación:	RIBAFRECHA LR460		
P.K. inicial:	13+00050	P.K. final:	16+00880	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	12930	Distancia final (m):	16750	Longitud (m):	3820
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	491	IMD 2018:	502	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	4.97	% de pesados 2018:	8.66	% de pesados 2019:	11.34
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	57.63	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.36	Ancho medio arcén derecho (m):	0.64
Pendiente media (%):	1.99	Radio medio (m):	1329.79	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.42
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Arcillas y yesos Arcillas abigarradas y yesos				
Geología:	Triásico. Facies Keuper				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-250	De la Circunvalación Este de Logroño (LO-20) a N-111 por Variante de Villamediana de Iregua, Ribafrecha, Soto en Cameros, Terroba, San Román de Cameros, Jalón de Cameros, Cabezón de Cameros y Laguna de Cameros.			
Tramo:	LR-250_09	Denominación:	LR460 LR462		
P.K. inicial:	16+00880	P.K. final:	22+00000	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	16750	Distancia final (m):	21830	Longitud (m):	5080
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	491	IMD 2018:	502	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	4.97	% de pesados 2018:	8.66	% de pesados 2019:	9.93
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	48.45	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.96	Ancho medio arcén derecho (m):	0.64
Pendiente media (%):	3.33	Radio medio (m):	370.94	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.42
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Falla		
Litología:	Margas; margocalizas y calizas				
Geología:	Grupo Enciso				
Espacios Naturales:	Peñas de Iregua, Leza y Jubera				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Peñas de Leza	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a los Parajes de Interés Geomorfológico (Ej.: Cortados)		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Peñas de Leza		Categoría de Ordenación:	Parajes Singulares de Interés Geomorfológico	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-250	De la Circunvalación Este de Logroño (LO-20) a N-111 por Variante de Villamediana de Iregua, Ribafrecha, Soto en Cameros, Terroba, San Román de Cameros, Jalón de Cameros, Cabezón de Cameros y Laguna de Cameros.			
Tramo:	LR-250_10	Denominación:	LR462 SOTO DE CAMEROS		
P.K. inicial:	22+00000	P.K. final:	25+00040	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	21830	Distancia final (m):	24850	Longitud (m):	3020
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	491	IMD 2018:	502	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	4.97	% de pesados 2018:	8.66	% de pesados 2019:	9.93
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	46.06	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.81	Ancho medio arcén derecho (m):	0.77
Pendiente media (%):	4.30	Radio medio (m):	397.02	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.66
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Anticlinal		
Litología:	Margas; margocalizas y calizas				
Geología:	Grupo Enciso				
Espacios Naturales:	Peñas de Iregua, Leza y Jubera				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Peñas de Leza	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a los Parajes de Interés Geomorfológico (Ej.: Cortados)		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Peñas de Leza		Categoría de Ordenación:	Parajes Singulares de Interés Geomorfológico	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-250	De la Circunvalación Este de Logroño (LO-20) a N-111 por Variante de Villamediana de Iregua, Ribafrecha, Soto en Cameros, Terroba, San Román de Cameros, Jalón de Cameros, Cabezón de Cameros y Laguna de Cameros.			
Tramo:	LR-250_11	Denominación:	SOTO DE CAMEROS		
P.K. inicial:	25+00040	P.K. final:	25+00590	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	24850	Distancia final (m):	25400	Longitud (m):	550
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	295	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	8.92	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.94
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	29.71	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.64	Ancho medio arcén derecho (m):	0.01
Pendiente media (%):	4.65	Radio medio (m):	781.27	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.13
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	Hospital de San José		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	14.85272819
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Falla		
Litología:	Calizas arenosas; margas; arenitas y limolitas				
Geología:	Grupo Oncala				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-250	De la Circunvalación Este de Logroño (LO-20) a N-111 por Variante de Villamediana de Iregua, Ribafrecha, Soto en Cameros, Terroba, San Román de Cameros, Jalón de Cameros, Cabezón de Cameros y Laguna de Cameros.			
Tramo:	LR-250_12	Denominación:	SOTO DE CAMEROS LR461		
P.K. inicial:	25+00590	P.K. final:	27+01140	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	25400	Distancia final (m):	27940	Longitud (m):	2540
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	295	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	8.92	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.94
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	45.30	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.88	Ancho medio arcén derecho (m):	0.69
Pendiente media (%):	2.08	Radio medio (m):	532.36	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.37
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Calizas arenosas; margas; arenitas y limolitas				
Geología:	Grupo Oncala				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-250	De la Circunvalación Este de Logroño (LO-20) a N-111 por Variante de Villamediana de Iregua, Ribafrecha, Soto en Cameros, Terroba, San Román de Cameros, Jalón de Cameros, Cabezón de Cameros y Laguna de Cameros.			
Tramo:	LR-250_13	Denominación:	LR461 TERROBA		
P.K. inicial:	27+01140	P.K. final:	29+00800	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	27940	Distancia final (m):	29460	Longitud (m):	1520
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	295	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	8.92	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.94
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	54.24	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.72	Ancho medio arcén derecho (m):	0.27
Pendiente media (%):	2.61	Radio medio (m):	804.44	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.10
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto concordante o normal		
Litología:	Calizas arenosas; margas; arenitas y limolitas				
Geología:	Grupo Oncala				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-250	De la Circunvalación Este de Logroño (LO-20) a N-111 por Variante de Villamediana de Iregua, Ribafrecha, Soto en Cameros, Terroba, San Román de Cameros, Jalón de Cameros, Cabezón de Cameros y Laguna de Cameros.			
Tramo:	LR-250_14	Denominación:	TERROBA		
P.K. inicial:	29+00800	P.K. final:	30+00030	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	29460	Distancia final (m):	29690	Longitud (m):	230
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	295	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	8.92	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.94
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	50.88	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.03	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.05	Radio medio (m):	2900.87	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Calizas arenosas; margas; arenitas y limolitas				
Geología:	Grupo Oncala				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-250	De la Circunvalación Este de Logroño (LO-20) a N-111 por Variante de Villamediana de Iregua, Ribafrecha, Soto en Cameros, Terroba, San Román de Cameros, Jalón de Cameros, Cabezón de Cameros y Laguna de Cameros.			
Tramo:	LR-250_15	Denominación:	TERROBA LR478		
P.K. inicial:	30+00030	P.K. final:	33+00890	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	29690	Distancia final (m):	33540	Longitud (m):	3850
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	295	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	8.92	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.42
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	57.35	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.10	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	1.79	Radio medio (m):	1655.40	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto concordante o normal		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	Zona de Transición		
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-250	De la Circunvalación Este de Logroño (LO-20) a N-111 por Variante de Villamediana de Iregua, Ribafrecha, Soto en Cameros, Terroba, San Román de Cameros, Jalón de Cameros, Cabezón de Cameros y Laguna de Cameros.			
Tramo:	LR-250_16	Denominación:	LR478 SAN ROMAN DE CAMEROS		
P.K. inicial:	33+00890	P.K. final:	34+00250	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	33540	Distancia final (m):	33900	Longitud (m):	360
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	295	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	8.92	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.31
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	48.26	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.14	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.61	Radio medio (m):	661.67	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-250	De la Circunvalación Este de Logroño (LO-20) a N-111 por Variante de Villamediana de Iregua, Ribafrecha, Soto en Cameros, Terroba, San Román de Cameros, Jalón de Cameros, Cabezón de Cameros y Laguna de Cameros.			
Tramo:	LR-250_17	Denominación:	SAN ROMAN DE CAMEROS		
P.K. inicial:	34+00250	P.K. final:	34+00890	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	33900	Distancia final (m):	34540	Longitud (m):	640
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	295	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	8.92	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.13
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	28.09	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.98	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	1.94	Radio medio (m):	773.13	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.16
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Cangrejo de río (Austropotamobius pallipes)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-250	De la Circunvalación Este de Logroño (LO-20) a N-111 por Variante de Villamediana de Iregua, Ribafrecha, Soto en Cameros, Terroba, San Román de Cameros, Jalón de Cameros, Cabezón de Cameros y Laguna de Cameros.			
Tramo:	LR-250_18	Denominación:	SAN ROMAN DE CAMEROS LR466		
P.K. inicial:	34+00890	P.K. final:	35+00820	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	34540	Distancia final (m):	35460	Longitud (m):	920
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	295	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	8.92	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.13
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	51.86	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.09	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	0.92	Radio medio (m):	779.89	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-250	De la Circunvalación Este de Logroño (LO-20) a N-111 por Variante de Villamediana de Iregua, Ribafrecha, Soto en Cameros, Terroba, San Román de Cameros, Jalón de Cameros, Cabezón de Cameros y Laguna de Cameros.			
Tramo:	LR-250_19	Denominación:	LR466 JALON DE CAMEROS		
P.K. inicial:	35+00820	P.K. final:	36+00660	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	35460	Distancia final (m):	36300	Longitud (m):	840
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	295	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	8.92	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	11.20
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	50.49	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.15	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.28	Radio medio (m):	527.62	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.06
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Cangrejo de río (Austropotamobius pallipes)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-250	De la Circunvalación Este de Logroño (LO-20) a N-111 por Variante de Villamediana de Iregua, Ribafrecha, Soto en Cameros, Terroba, San Román de Cameros, Jalón de Cameros, Cabezón de Cameros y Laguna de Cameros.			
Tramo:	LR-250_20	Denominación:	JALON DE CAMEROS		
P.K. inicial:	36+00660	P.K. final:	36+00920	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	36300	Distancia final (m):	36560	Longitud (m):	260
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	295	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	8.92	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	11.27
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	31.76	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.89	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	1.15	Radio medio (m):	856.15	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Limolitas; areniscas e intercalaciones de calizas arenosas				
Geología:	Grupo Urbión				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-250	De la Circunvalación Este de Logroño (LO-20) a N-111 por Variante de Villamediana de Iregua, Ribafrecha, Soto en Cameros, Terroba, San Román de Cameros, Jalón de Cameros, Cabezón de Cameros y Laguna de Cameros.			
Tramo:	LR-250_21	Denominación:	JALON DE CAMEROS CABEZON DE CAMEROS		
P.K. inicial:	36+00920	P.K. final:	40+00290	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	36560	Distancia final (m):	39910	Longitud (m):	3350
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	295	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	8.92	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.12
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	51.49	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.20	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	1.57	Radio medio (m):	2320.09	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-250	De la Circunvalación Este de Logroño (LO-20) a N-111 por Variante de Villamediana de Iregua, Ribafrecha, Soto en Cameros, Terroba, San Román de Cameros, Jalón de Cameros, Cabezón de Cameros y Laguna de Cameros.			
Tramo:	LR-250_22	Denominación:	CABEZON DE CAMEROS		
P.K. inicial:	40+00290	P.K. final:	40+00690	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	39910	Distancia final (m):	40310	Longitud (m):	400
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	295	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	8.92	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.19
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	32.32	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.28	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.24	Radio medio (m):	3344.75	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Limolitas; areniscas e intercalaciones de calizas arenosas				
Geología:	Grupo Urbión				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-250	De la Circunvalación Este de Logroño (LO-20) a N-111 por Variante de Villamediana de Iregua, Ribafrecha, Soto en Cameros, Terroba, San Román de Cameros, Jalón de Cameros, Cabezón de Cameros y Laguna de Cameros.			
Tramo:	LR-250_23	Denominación:	CABEZON DE CAMEROS_LAGUNA DE CAMEROS		
P.K. inicial:	40+00690	P.K. final:	43+00260	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	40310	Distancia final (m):	42880	Longitud (m):	2570
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	295	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	8.92	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.15
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	45.65	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.21	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	3.37	Radio medio (m):	1823.62	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-250	De la Circunvalación Este de Logroño (LO-20) a N-111 por Variante de Villamediana de Iregua, Ribafrecha, Soto en Cameros, Terroba, San Román de Cameros, Jalón de Cameros, Cabezón de Cameros y Laguna de Cameros.			
Tramo:	LR-250_24	Denominación:	LAGUNA DE CAMEROS		
P.K. inicial:	43+00260	P.K. final:	43+00940	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	42880	Distancia final (m):	43560	Longitud (m):	680
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	295	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	8.92	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.97
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	24.78	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.74	Ancho medio arcén derecho (m):	0.15
Pendiente media (%):	2.89	Radio medio (m):	3178.82	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Limolitas; areniscas e intercalaciones de calizas arenosas				
Geología:	Grupo Urbión				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-250	De la Circunvalación Este de Logroño (LO-20) a N-111 por Variante de Villamediana de Iregua, Ribafrecha, Soto en Cameros, Terroba, San Román de Cameros, Jalón de Cameros, Cabezón de Cameros y Laguna de Cameros.			
Tramo:	LR-250_25	Denominación:	LAGUNA DE CAMEROS LR457		
P.K. inicial:	43+00940	P.K. final:	57+00110	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	43560	Distancia final (m):	56680	Longitud (m):	13120
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	295	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	8.92	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.73
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	38.29	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.02	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	4.40	Radio medio (m):	478.37	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Limolitas; areniscas e intercalaciones de calizas arenosas				
Geología:	Grupo Urbión				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Cangrejo de río (Austropotamobius pallipes)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Zona Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-250	De la Circunvalación Este de Logroño (LO-20) a N-111 por Variante de Villamediana de Iregua, Ribafrecha, Soto en Cameros, Terroba, San Román de Cameros, Jalón de Cameros, Cabezón de Cameros y Laguna de Cameros.			
Tramo:	LR-250_26	Denominación:	LR457 N111		
P.K. inicial:	57+00110	P.K. final:	57+0160	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	56680	Distancia final (m):	56730	Longitud (m):	50
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	295	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	8.92	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.99
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	27.92	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.76	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	4.06	Radio medio (m):	296.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-250	De la Circunvalación Este de Logroño (LO-20) a N-111 por Variante de Villamediana de Iregua, Ribafrecha, Soto en Cameros, Terroba, San Román de Cameros, Jalón de Cameros, Cabezón de Cameros y Laguna de Cameros.			
Tramo:	LR-250_A_01	Denominación:	DESDOBLE LOGROÑO LR443		
P.K. inicial:	1+00170	P.K. final:	0+00000	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1090	Longitud (m):	1090
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	DESDOBLADA	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>5000
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	1.89
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	43.90	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.43	Ancho medio arcén derecho (m):	2.16
Pendiente media (%):	1.15	Radio medio (m):	2882.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.64
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Cangrejo de río (Austropotamobius pallipes)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Huertas del Iregua		Categoría de Ordenación:	Huertas Tradicionales	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-251	De N-232 en Fuenmayor a L.P. de Álava (la Puebla de la Barca).			
Tramo:	LR-251_01	Denominación:	FUENMAYOR		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+01230	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1230	Longitud (m):	1230
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2294	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	7.37	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.45
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	34.08	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.26	Ancho medio arcén derecho (m):	2.00
Pendiente media (%):	1.23	Radio medio (m):	3833.25	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.42
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Palacio de los Fernández Bazán, en Avenida Ciudad de Cenicero, nº 1		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	23.20768069
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-251	De N-232 en Fuenmayor a L.P. de Álava (la Puebla de la Barca).			
Tramo:	LR-251_02	Denominación:	FUENMAYOR BARRIO ESTACION		
P.K. inicial:	0+01230	P.K. final:	2+00810	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	1230	Distancia final (m):	2760	Longitud (m):	1530
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2294	IMD 2018:	2524	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	7.37	% de pesados 2018:	8.79	% de pesados 2019:	11.01
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	69.66	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.00	Ancho medio arcén derecho (m):	0.60
Pendiente media (%):	0.90	Radio medio (m):	3578.83	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.40
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-251	De N-232 en Fuenmayor a L.P. de Álava (la Puebla de la Barca).			
Tramo:	LR-251_03	Denominación:	BARRIO ESTACION		
P.K. inicial:	2+00810	P.K. final:	3+00170	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	2760	Distancia final (m):	3120	Longitud (m):	360
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2294	IMD 2018:	2524	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	7.37	% de pesados 2018:	8.79	% de pesados 2019:	11.01
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	38.08	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.79	Ancho medio arcén derecho (m):	0.52
Pendiente media (%):	4.36	Radio medio (m):	1203.89	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.51
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-251	De N-232 en Fuenmayor a L.P. de Álava (la Puebla de la Barca).			
Tramo:	LR-251_04	Denominación:	BARRIO ESTACION L.P.ALAVA		
P.K. inicial:	3+00170	P.K. final:	3+00710	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	3120	Distancia final (m):	3660	Longitud (m):	540
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2294	IMD 2018:	2524	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	7.37	% de pesados 2018:	8.79	% de pesados 2019:	11.01
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	57.02	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.69	Ancho medio arcén derecho (m):	0.46
Pendiente media (%):	1.79	Radio medio (m):	662.59	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.53
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	Sotos y Riberas del Ebro				
Área Protección Flora y Fauna:	Cangrejo de río (Austropotamobius pallipes)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-253	De la N-111 a LR-232 por El Rasillo.			
Tramo:	LR-253_01	Denominación:	N111 LR450		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	4+00450	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	4450	Longitud (m):	4450
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	361	IMD 2018:	363	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	3.7	% de pesados 2018:	5.52	% de pesados 2019:	6.38
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	51.47	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.66	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	3.23	Radio medio (m):	628.61	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.02
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Alternancia de calizas arcillosas y margas; puntualmente calizas arrecifales				
Geología:	Dogger-Malm				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Límite de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-253	De la N-111 a LR-232 por El Rasillo.			
Tramo:	LR-253_02	Denominación:	LR450 LR451		
P.K. inicial:	4+00450	P.K. final:	5+00700	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	4450	Distancia final (m):	5710	Longitud (m):	1260
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	361	IMD 2018:	363	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	3.7	% de pesados 2018:	5.52	% de pesados 2019:	5.61
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	52.75	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.70	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	6.37	Radio medio (m):	1262.68	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.04
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto concordante o normal		
Litología:	Conglomerados				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Límite de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-253	De la N-111 a LR-232 por El Rasillo.			
Tramo:	LR-253_03	Denominación:	LR451 A EL RASILLO		
P.K. inicial:	5+00700	P.K. final:	7+00530	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	5710	Distancia final (m):	7550	Longitud (m):	1840
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	361	IMD 2018:	363	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	3.7	% de pesados 2018:	5.52	% de pesados 2019:	5.37
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	52.10	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.67	Ancho medio arcén derecho (m):	0.07
Pendiente media (%):	1.89	Radio medio (m):	5882.77	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.07
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas y limolitas rojas				
Geología:	Oligoceno - Mioceno inf.				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Embalse de González-Lacasa		Categoría de Ordenación:	Entornos de Embalses de Interés Recreativo	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-253	De la N-111 a LR-232 por El Rasillo.			
Tramo:	LR-253_04	Denominación:	A EL RASILLO LR232		
P.K. inicial:	7+00530	P.K. final:	10+00290	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	7550	Distancia final (m):	10310	Longitud (m):	2760
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	361	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	3.7	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.37
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	47.66	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.18	Ancho medio arcén derecho (m):	0.54
Pendiente media (%):	3.45	Radio medio (m):	1254.35	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.17
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas y limolitas rojas				
Geología:	Oligoceno - Mioceno inf.				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Embalse de González-Lacasa		Categoría de Ordenación:	Entornos de Embalses de Interés Recreativo	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-254	De la LR-541 en Entrena a la LR-255 en Alberite por Lardero.			
Tramo:	LR-254_01	Denominación:	ENTRENA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00560	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	560	Longitud (m):	560
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2753	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	3.26	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.26
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	33.32	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.05	Ancho medio arcén derecho (m):	0.94
Pendiente media (%):	3.19	Radio medio (m):	1322.32	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.11
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	Crucero en Entrena		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	65.51868164
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano Consolidado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-254	De la LR-541 en Entrena a la LR-255 en Alberite por Lardero.			
Tramo:	LR-254_02	Denominación:	ENTRENA N111		
P.K. inicial:	0+00560	P.K. final:	6+00210	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	560	Distancia final (m):	6200	Longitud (m):	5640
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2753	IMD 2018:	2886	Intensidad total 24h 2019:	IMD>5000
% de pesados 2015:	3.26	% de pesados 2018:	5.21	% de pesados 2019:	10.24
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	105.77	Nivel de Servicio 2019:	B
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.29	Ancho medio arcén derecho (m):	1.30
Pendiente media (%):	3.05	Radio medio (m):	2937.26	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.17
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Cementerio civil La Barranca		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	40.77806996
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-254	De la LR-541 en Entrena a la LR-255 en Alberite por Lardero.			
Tramo:	LR-254_03	Denominación:	N111 LARDERO		
P.K. inicial:	6+00210	P.K. final:	6+00720	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	6200	Distancia final (m):	6710	Longitud (m):	510
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2753	IMD 2018:	2886	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	3.26	% de pesados 2018:	5.21	% de pesados 2019:	8.01
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	36.86	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.74	Ancho medio arcén derecho (m):	0.77
Pendiente media (%):	3.59	Radio medio (m):	1611.76	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.63
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-254	De la LR-541 en Entrena a la LR-255 en Alberite por Lardero.			
Tramo:	LR-254_04	Denominación:	LARDERO		
P.K. inicial:	6+00720	P.K. final:	8+00870	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	6710	Distancia final (m):	8820	Longitud (m):	2110
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	4618	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	5.65	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.34
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	29.64	Nivel de Servicio 2019:	B
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.80	Ancho medio arcén derecho (m):	0.21
Pendiente media (%):	1.62	Radio medio (m):	3101.14	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.21
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-254	De la LR-541 en Entrena a la LR-255 en Alberite por Lardero.			
Tramo:	LR-254_05	Denominación:	LARDERO ALBERITE		
P.K. inicial:	8+00870	P.K. final:	9+00870	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	8820	Distancia final (m):	9820	Longitud (m):	1000
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	4618	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>5000
% de pesados 2015:	5.65	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.27
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	71.67	Nivel de Servicio 2019:	B
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.12	Ancho medio arcén derecho (m):	1.18
Pendiente media (%):	0.47	Radio medio (m):	4510.10	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Huertas del Iregua	Categoría de Ordenación:	Huertas Tradicionales		
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-254	De la LR-541 en Entrena a la LR-255 en Alberite por Lardero.			
Tramo:	LR-254_06	Denominación:	ALBERITE		
P.K. inicial:	9+00870	P.K. final:	10+00620	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	9820	Distancia final (m):	10570	Longitud (m):	750
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	4618	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>5000
% de pesados 2015:	5.65	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.93
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	44.67	Nivel de Servicio 2019:	B
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.11	Ancho medio arcén derecho (m):	1.58
Pendiente media (%):	1.02	Radio medio (m):	2108.80	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.90
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Cangrejo de río (Austropotamobius pallipes)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano Consolidado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Huertas del Iregua		Categoría de Ordenación:	Huertas Tradicionales	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-255	De la LR-250 en la variante de Villamediana de Iregua a la N-111 por Alberite y Albelda de Iregua.			
Tramo:	LR-255_01	Denominación:	LR259 ALBERITE		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	1+00960	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1930	Longitud (m):	1930
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	3927	IMD 2018:	4052	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	6.5	% de pesados 2018:	8.02	% de pesados 2019:	8.24
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	70.85	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.54	Ancho medio arcén derecho (m):	1.02
Pendiente media (%):	0.70	Radio medio (m):	6610.21	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.98
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-255	De la LR-250 en la variante de Villamediana de Iregua a la N-111 por Alberite y Albelda de Iregua.			
Tramo:	LR-255_02	Denominación:	ALBERITE		
P.K. inicial:	1+00960	P.K. final:	3+00120	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	1930	Distancia final (m):	3070	Longitud (m):	1140
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	684	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	16.54	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.86
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	29.46	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.49	Ancho medio arcén derecho (m):	0.88
Pendiente media (%):	2.89	Radio medio (m):	2167.81	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.38
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	3
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Iglesia parroquial de San Martín en Alberite		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	75.5279254
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano Consolidado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-255	De la LR-250 en la variante de Villamediana de Iregua a la N-111 por Alberite y Albelda de Iregua.			
Tramo:	LR-255_03	Denominación:	ALBERITE ALBELDA		
P.K. inicial:	3+00120	P.K. final:	8+00010	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	3070	Distancia final (m):	7990	Longitud (m):	4920
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1919	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	4.34	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.75
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	75.45	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.60	Ancho medio arcén derecho (m):	1.42
Pendiente media (%):	1.20	Radio medio (m):	3944.38	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.36
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	REGULAR	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-255	De la LR-250 en la variante de Villamediana de Iregua a la N-111 por Alberite y Albelda de Iregua.			
Tramo:	LR-255_04	Denominación:	ALBELDA DE IREGUA		
P.K. inicial:	8+00010	P.K. final:	8+01170	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	7990	Distancia final (m):	9150	Longitud (m):	1160
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1919	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	4.34	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	2.85
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	26.49	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.04	Ancho medio arcén derecho (m):	0.10
Pendiente media (%):	1.89	Radio medio (m):	820.95	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.20
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Huertas del Iregua		Categoría de Ordenación:	Huertas Tradicionales	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-255	De la LR-250 en la variante de Villamediana de Iregua a la N-111 por Alberite y Albelda de Iregua.			
Tramo:	LR-255_05	Denominación:	ALBELDA LR440		
P.K. inicial:	8+01170	P.K. final:	11+00470	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	9150	Distancia final (m):	11430	Longitud (m):	2280
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1154	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	16.46	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.15
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	57.78	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	3	Ancho medio de calzada (m):	7.90	Ancho medio arcén derecho (m):	1.63
Pendiente media (%):	1.09	Radio medio (m):	2275.13	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.30
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	REGULAR	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Zona Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Huertas del Iregua		Categoría de Ordenación:	Huertas Tradicionales	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-255	De la LR-250 en la variante de Villamediana de Iregua a la N-111 por Alberite y Albelda de Iregua.			
Tramo:	LR-255_06	Denominación:	LR440 N111		
P.K. inicial:	11+00470	P.K. final:	12+00360	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	11430	Distancia final (m):	12280	Longitud (m):	850
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1154	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	16.46	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.33
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	48.68	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.11	Ancho medio arcén derecho (m):	1.17
Pendiente media (%):	3.10	Radio medio (m):	1738.35	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.90
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	REGULAR	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Zona Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Huertas del Iregua		Categoría de Ordenación:	Huertas Tradicionales	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-256	De la N-111 a la LR-255 en Albelda de Iregua.			
Tramo:	LR-256_01	Denominación:	N111 ALBELDA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00850	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	850	Longitud (m):	850
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	3976	IMD 2018:	3896	Intensidad total 24h 2019:	IMD>5000
% de pesados 2015:	10.59	% de pesados 2018:	9.41	% de pesados 2019:	8.78
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	53.08	Nivel de Servicio 2019:	B
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	8.21	Ancho medio arcén derecho (m):	0.93
Pendiente media (%):	0.43	Radio medio (m):	7138.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.62
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Huertas del Iregua		Categoría de Ordenación:	Huertas Tradicionales	
Accidentalidad (TCA):	2019	P.K. inicial TCA:	0	P.K. final TCA:	0.85

Carretera	LR-256	De la N-111 a la LR-255 en Albelda de Iregua.			
Tramo:	LR-256_02	Denominación:	ALBELDA DE IREGUA		
P.K. inicial:	0+00850	P.K. final:	1+00650	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	850	Distancia final (m):	1640	Longitud (m):	790
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	3976	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>5000
% de pesados 2015:	10.59	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.78
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	32.51	Nivel de Servicio 2019:	B
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.33	Ancho medio arcén derecho (m):	0.52
Pendiente media (%):	2.34	Radio medio (m):	1406.63	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.13
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	REGULAR	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Huertas del Iregua		Categoría de Ordenación:	Huertas Tradicionales	
Accidentalidad (TCA):	2019	P.K. inicial TCA:	0.85	P.K. final TCA:	1.6

Carretera	LR-259	De la LR-250 en la Variante de Villamediana de Iregua a la LR-260 por Murillo de Río Leza, Galilea, Corera y El Redal.			
Tramo:	LR-259_1_01	Denominación:	LR250 MURILLO		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	7+00330	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	7210	Longitud (m):	7210
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2293	IMD 2018:	2133	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	4.52	% de pesados 2018:	5.39	% de pesados 2019:	10.39
Velocidad máxima (km/h):	90	Velocidad media real (km/h):	80.82	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.17	Ancho medio arcén derecho (m):	1.10
Pendiente media (%):	3.16	Radio medio (m):	5818.85	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.96
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Cantos con matriz limo-arcillosa				
Geología:	Cuaternario. Glacis				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-259	De la LR-250 en la Variante de Villamediana de Iregua a la LR-260 por Murillo de Río Leza, Galilea, Corera y El Redal.			
Tramo:	LR-259_1_02	Denominación:	MURILLO RIO DE LEZA		
P.K. inicial:	7+00330	P.K. final:	8+00670	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	7210	Distancia final (m):	8540	Longitud (m):	1330
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	585	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	5.8	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	11.06
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	26.72	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.22	Ancho medio arcén derecho (m):	0.31
Pendiente media (%):	2.51	Radio medio (m):	2783.46	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.37
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Cangrejo de río (Austropotamobius pallipes)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-259	De la LR-250 en la Variante de Villamediana de Iregua a la LR-260 por Murillo de Río Leza, Galilea, Corera y El Redal.			
Tramo:	LR-259_1_03	Denominación:	MURILLO GALILEA		
P.K. inicial:	8+00670	P.K. final:	18+00790	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	8540	Distancia final (m):	18610	Longitud (m):	10070
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	776	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	6.81	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.87
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	75.43	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.06	Ancho medio arcén derecho (m):	1.10
Pendiente media (%):	4.98	Radio medio (m):	4959.52	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.10
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Arcillas rojas con areniscas y limos				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Aves esteparias		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protegido por Inadecuación para el Desarrollo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-259	De la LR-250 en la Variante de Villamediana de Iregua a la LR-260 por Murillo de Río Leza, Galilea, Corera y El Redal.			
Tramo:	LR-259_1_04	Denominación:	GALILEA		
P.K. inicial:	18+00790	P.K. final:	19+00560	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	18610	Distancia final (m):	19370	Longitud (m):	760
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	776	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	6.81	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	15.22
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	24.67	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.51	Ancho medio arcén derecho (m):	1.09
Pendiente media (%):	3.70	Radio medio (m):	3757.24	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.32
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Arcillas rojas con areniscas y limos				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-259	De la LR-250 en la Variante de Villamediana de Iregua a la LR-260 por Murillo de Río Leza, Galilea, Corera y El Redal.			
Tramo:	LR-259_1_05	Denominación:	GALILEA L471		
P.K. inicial:	19+00560	P.K. final:	20+00500	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	19370	Distancia final (m):	20300	Longitud (m):	930
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	776	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	6.81	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	15.22
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	54.11	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.14	Ancho medio arcén derecho (m):	1.10
Pendiente media (%):	4.95	Radio medio (m):	1704.32	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.70
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Arcillas rojas con areniscas y limos				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-259	De la LR-250 en la Variante de Villamediana de Iregua a la LR-260 por Murillo de Río Leza, Galilea, Corera y El Redal.			
Tramo:	LR-259_1_06	Denominación:	LR471 CORERA		
P.K. inicial:	20+00500	P.K. final:	20+00970	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	20300	Distancia final (m):	20790	Longitud (m):	490
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	776	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	6.81	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	14.14
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	49.92	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.17	Ancho medio arcén derecho (m):	1.10
Pendiente media (%):	1.06	Radio medio (m):	1876.81	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.70
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Arcillas rojas con areniscas y limos				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Límite de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-259	De la LR-250 en la Variante de Villamediana de Iregua a la LR-260 por Murillo de Río Leza, Galilea, Corera y El Redal.			
Tramo:	LR-259_1_07	Denominación:	CORERA		
P.K. inicial:	20+00970	P.K. final:	21+00970	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	20790	Distancia final (m):	21790	Longitud (m):	1000
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	776	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	6.81	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	15.33
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	30.17	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.89	Ancho medio arcén derecho (m):	1.00
Pendiente media (%):	2.36	Radio medio (m):	1655.80	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.70
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	2
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Arcillas rojas con areniscas y limos				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano Consolidado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-259	De la LR-250 en la Variante de Villamediana de Iregua a la LR-260 por Murillo de Río Leza, Galilea, Corera y El Redal.			
Tramo:	LR-259_1_08	Denominación:	CORERA ELREDAL		
P.K. inicial:	21+00970	P.K. final:	22+00900	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	21790	Distancia final (m):	22710	Longitud (m):	920
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	776	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	6.81	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	21.22
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	68.41	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.00	Ancho medio arcén derecho (m):	1.10
Pendiente media (%):	6.03	Radio medio (m):	8555.76	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.80
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Arcillas rojas con areniscas y limos				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbanizable	Categoría del Suelo:	Suelo Urbanizable No Delimitado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-259	De la LR-250 en la Variante de Villamediana de Iregua a la LR-260 por Murillo de Río Leza, Galilea, Corera y El Redal.			
Tramo:	LR-259_1_09	Denominación:	EL REDAL		
P.K. inicial:	22+00900	P.K. final:	23+00580	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	22710	Distancia final (m):	23380	Longitud (m):	670
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	776	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	6.81	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	25.63
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	43.37	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.50	Ancho medio arcén derecho (m):	0.65
Pendiente media (%):	1.93	Radio medio (m):	671.49	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.67
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Arcillas rojas con areniscas y limos				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbanizable	Categoría del Suelo:	Suelo Urbanizable No Delimitado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-259	De la LR-250 en la Variante de Villamediana de Iregua a la LR-260 por Murillo de Río Leza, Galilea, Corera y El Redal.			
Tramo:	LR-259_1_10	Denominación:	ELREDAL N232		
P.K. inicial:	23+00580	P.K. final:	25+00240	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	23380	Distancia final (m):	25030	Longitud (m):	1650
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	776	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	6.81	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	17.85
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	75.92	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.63	Ancho medio arcén derecho (m):	1.07
Pendiente media (%):	2.15	Radio medio (m):	6947.82	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.71
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Arcillas rojas con areniscas y limos				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos	Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea		
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-259	De la LR-250 en la Variante de Villamediana de Iregua a la LR-260 por Murillo de Río Leza, Galilea, Corera y El Redal.			
Tramo:	LR-259_2_01	Denominación:	N232 LR260		
P.K. inicial:	25+00240	P.K. final:	25+05990	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	5740	Longitud (m):	5740
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	206	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	4.54	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.77
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	63.49	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.16	Ancho medio arcén derecho (m):	0.07
Pendiente media (%):	2.49	Radio medio (m):	6702.77	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.05
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-260	De la LR-259 (en Corera) a L.P. de Navarra (Lodosa) por Alcanadre.			
Tramo:	LR-260_01	Denominación:	CORERA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00290	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	290	Longitud (m):	290
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	369	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	7.32	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.71
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	28.56	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.15	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	3.83	Radio medio (m):	545.17	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.09
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Arcillas rojas con areniscas y limos				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano Consolidado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-260	De la LR-259 (en Corera) a L.P. de Navarra (Lodosa) por Alcanadre.			
Tramo:	LR-260_02	Denominación:	CORERA N232		
P.K. inicial:	0+00290	P.K. final:	4+00030	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	290	Distancia final (m):	4020	Longitud (m):	3730
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	369	IMD 2018:	329	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	7.32	% de pesados 2018:	6.13	% de pesados 2019:	4.95
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	78.94	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.84	Ancho medio arcén derecho (m):	0.75
Pendiente media (%):	2.39	Radio medio (m):	8095.31	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.61
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Arcillas rojas con areniscas y limos				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Límite de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-260	De la LR-259 (en Corera) a L.P. de Navarra (Lodosa) por Alcanadre.			
Tramo:	LR-260_03	Denominación:	N232 LR259		
P.K. inicial:	4+00030	P.K. final:	9+00190	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	4020	Distancia final (m):	9170	Longitud (m):	5150
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	799	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	10.05	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.81
Velocidad máxima (km/h):	90	Velocidad media real (km/h):	79.58	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	3	Ancho medio de calzada (m):	6.44	Ancho medio arcén derecho (m):	1.05
Pendiente media (%):	1.54	Radio medio (m):	2395.41	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.98
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbanizable	Categoría del Suelo:	Suelo Urbanizable No Delimitado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-260	De la LR-259 (en Corera) a L.P. de Navarra (Lodosa) por Alcanadre.			
Tramo:	LR-260_04	Denominación:	LR259 ALCANADRE		
P.K. inicial:	9+00190	P.K. final:	11+0620	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	9170	Distancia final (m):	11600	Longitud (m):	2430
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	799	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	10.05	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.55
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	78.32	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.38	Ancho medio arcén derecho (m):	0.93
Pendiente media (%):	1.73	Radio medio (m):	3040.11	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.78
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbanizable	Categoría del Suelo:	Suelo Urbanizable No Delimitado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-260	De la LR-259 (en Corera) a L.P. de Navarra (Lodosa) por Alcanadre.			
Tramo:	LR-260_05	Denominación:	ALCANADRE		
P.K. inicial:	11+0620	P.K. final:	12+00310	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	11600	Distancia final (m):	12300	Longitud (m):	700
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	799	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	10.05	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.95
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	32.00	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.10	Ancho medio arcén derecho (m):	0.54
Pendiente media (%):	1.35	Radio medio (m):	7790.63	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-260	De la LR-259 (en Corera) a L.P. de Navarra (Lodosa) por Alcanadre.			
Tramo:	LR-260_06	Denominación:	ALCANADRE L.P.NAVARRA		
P.K. inicial:	12+00310	P.K. final:	13+00210	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	12300	Distancia final (m):	13190	Longitud (m):	890
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	799	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	10.05	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.27
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	52.23	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.00	Ancho medio arcén derecho (m):	0.50
Pendiente media (%):	3.88	Radio medio (m):	691.46	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.50
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Yesos con arcillas y margas				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbanizable	Categoría del Suelo:	Suelo Urbanizable No Delimitado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-261	De la N-232 en Agoncillo a la LR-476 (en el futuro a la LR-484) por Murillo de río Leza, Ventas Blancas y Robres del Castillo.			
Tramo:	LR-261_01	Denominación:	N232 MURILLO		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	4+00720	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	4740	Longitud (m):	4740
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1956	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>5000
% de pesados 2015:	12.11	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.82
Velocidad máxima (km/h):	90	Velocidad media real (km/h):	81.33	Nivel de Servicio 2019:	B
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.32	Ancho medio arcén derecho (m):	0.82
Pendiente media (%):	1.05	Radio medio (m):	4719.94	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.79
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Arcillas rojas con areniscas y limos				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Aves esteparias		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-261	De la N-232 en Agoncillo a la LR-476 (en el futuro a la LR-484) por Murillo de río Leza, Ventas Blancas y Robres del Castillo.			
Tramo:	LR-261_02	Denominación:	MURILLO RIO DE LEZA		
P.K. inicial:	4+00720	P.K. final:	4+01990	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	4740	Distancia final (m):	6010	Longitud (m):	1270
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	704	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	3.56	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	13.71
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	29.54	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.94	Ancho medio arcén derecho (m):	0.16
Pendiente media (%):	2.16	Radio medio (m):	576.06	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.58
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Aves esteparias		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-261	De la N-232 en Agoncillo a la LR-476 (en el futuro a la LR-484) por Murillo de río Leza, Ventas Blancas y Robres del Castillo.			
Tramo:	LR-261_03	Denominación:	MURILLO LR259		
P.K. inicial:	4+01990	P.K. final:	6+00720	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	6010	Distancia final (m):	6740	Longitud (m):	730
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	704	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	3.56	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	13.71
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	68.01	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.14	Ancho medio arcén derecho (m):	0.71
Pendiente media (%):	1.65	Radio medio (m):	4963.70	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.64
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protegido por Inadecuación para el Desarrollo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-261	De la N-232 en Agoncillo a la LR-476 (en el futuro a la LR-484) por Murillo de río Leza, Ventas Blancas y Robres del Castillo.			
Tramo:	LR-261_04	Denominación:	LR259 LR346		
P.K. inicial:	6+00720	P.K. final:	10+00790	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	6740	Distancia final (m):	10820	Longitud (m):	4080
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	704	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	3.56	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	11.90
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	64.45	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.15	Ancho medio arcén derecho (m):	0.68
Pendiente media (%):	2.51	Radio medio (m):	3063.14	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.60
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protegido por Inadecuación para el Desarrollo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-261	De la N-232 en Agoncillo a la LR-476 (en el futuro a la LR-484) por Murillo de río Leza, Ventas Blancas y Robres del Castillo.			
Tramo:	LR-261_05	Denominación:	LR346 VENTAS BLANCAS		
P.K. inicial:	10+00790	P.K. final:	11+00200	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	10820	Distancia final (m):	11230	Longitud (m):	410
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	704	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	3.56	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	11.74
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	44.46	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.22	Ancho medio arcén derecho (m):	0.52
Pendiente media (%):	2.89	Radio medio (m):	7672.44	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.51
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-261	De la N-232 en Agoncillo a la LR-476 (en el futuro a la LR-484) por Murillo de río Leza, Ventas Blancas y Robres del Castillo.			
Tramo:	LR-261_06	Denominación:	VENTAS BLANCAS		
P.K. inicial:	11+00200	P.K. final:	11+00770	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	11230	Distancia final (m):	11800	Longitud (m):	570
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	704	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	3.56	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.53
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	32.25	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.62	Ancho medio arcén derecho (m):	0.11
Pendiente media (%):	3.06	Radio medio (m):	4309.82	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.11
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-261	De la N-232 en Agoncillo a la LR-476 (en el futuro a la LR-484) por Murillo de río Leza, Ventas Blancas y Robres del Castillo.			
Tramo:	LR-261_07	Denominación:	VENTAS BLANCAS LR469		
P.K. inicial:	11+00770	P.K. final:	16+00180	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	11800	Distancia final (m):	16220	Longitud (m):	4420
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	704	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	3.56	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	13.27
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	55.26	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.13	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	1.97	Radio medio (m):	5434.83	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Arcillas rojas con areniscas y limos				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-261	De la N-232 en Agoncillo a la LR-476 (en el futuro a la LR-484) por Murillo de río Leza, Ventas Blancas y Robres del Castillo.			
Tramo:	LR-261_08	Denominación:	LR469 LR467		
P.K. inicial:	16+00180	P.K. final:	16+00930	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	16220	Distancia final (m):	16970	Longitud (m):	750
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	704	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	3.56	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	13.17
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	42.26	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.14	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	3.40	Radio medio (m):	692.67	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Arcillas y yesos Arcillas abigarradas y yesos				
Geología:	Triásico. Facies Keuper				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Peñas de Leza y Jubera	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-261	De la N-232 en Agoncillo a la LR-476 (en el futuro a la LR-484) por Murillo de río Leza, Ventas Blancas y Robres del Castillo.			
Tramo:	LR-261_09	Denominación:	LR467 LR470		
P.K. inicial:	16+00930	P.K. final:	18+00310	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	16970	Distancia final (m):	18340	Longitud (m):	1370
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	704	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	3.56	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.93
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	40.26	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.89	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	3.01	Radio medio (m):	1230.44	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto concordante o normal		
Litología:	Calizas; dolomías y calizas arcillosas				
Geología:	Jurásico (Rethiense-Hettangiense). Grupo Renales				
Espacios Naturales:	Peñas de Iregua, Leza y Jubera				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Peñas de Leza y Jubera	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-261	De la N-232 en Agoncillo a la LR-476 (en el futuro a la LR-484) por Murillo de río Leza, Ventas Blancas y Robres del Castillo.			
Tramo:	LR-261_10	Denominación:	LR470 ROBRES DE CASTILLO		
P.K. inicial:	18+00310	P.K. final:	22+00520	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	18340	Distancia final (m):	22560	Longitud (m):	4220
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	704	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	3.56	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.65
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	43.72	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.97	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.52	Radio medio (m):	830.31	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto concordante o normal		
Litología:	Margas; margocalizas y calizas				
Geología:	Grupo Enciso				
Espacios Naturales:	Peñas de Iregua, Leza y Jubera				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Peñas de Jubera	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Peñas de Jubera		Categoría de Ordenación:	Parajes Singulares de Interés Geomorfológico	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-261	De la N-232 en Agoncillo a la LR-476 (en el futuro a la LR-484) por Murillo de río Leza, Ventas Blancas y Robres del Castillo.			
Tramo:	LR-261_11	Denominación:	ROBRES DE CASTILLO		
P.K. inicial:	22+00520	P.K. final:	23+00020	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	22560	Distancia final (m):	23070	Longitud (m):	510
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	704	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	3.56	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.92
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	28.74	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.78	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.46	Radio medio (m):	2066.47	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.08
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Arcillas y limolitas				
Geología:	Grupo Oliván				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Peñas de Leza y Jubera	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-261	De la N-232 en Agoncillo a la LR-476 (en el futuro a la LR-484) por Murillo de río Leza, Ventas Blancas y Robres del Castillo.			
Tramo:	LR-261_12	Denominación:	ROBRES DE CASTILLO LR477		
P.K. inicial:	23+00020	P.K. final:	23+00770	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	23070	Distancia final (m):	23820	Longitud (m):	750
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	704	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	3.56	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.92
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	35.67	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.66	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	1.79	Radio medio (m):	2581.07	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Peñas de Leza y Jubera	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-261	De la N-232 en Agoncillo a la LR-476 (en el futuro a la LR-484) por Murillo de río Leza, Ventas Blancas y Robres del Castillo.			
Tramo:	LR-261_13	Denominación:	LR477 LR476		
P.K. inicial:	23+00770	P.K. final:	25+00230	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	23820	Distancia final (m):	25290	Longitud (m):	1470
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	704	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	3.56	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	11.86
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	36.55	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.11	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	1.89	Radio medio (m):	976.80	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Arcillas y limolitas				
Geología:	Grupo Oliván				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Cangrejo de río (Austropotamobius pallipes)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-280	De la N-232 a la LR-123 por Pradejón.			
Tramo:	LR-280_01	Denominación:	N232 PRADEJON		
P.K. inicial:	0+00190	P.K. final:	1+00790	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	190	Distancia final (m):	1800	Longitud (m):	1610
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1586	IMD 2018:	3152	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	13.1	% de pesados 2018:	16.44	% de pesados 2019:	15.87
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	73.39	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.11	Ancho medio arcén derecho (m):	1.24
Pendiente media (%):	0.92	Radio medio (m):	6489.75	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.94
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Zona Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-280	De la N-232 a la LR-123 por Pradejón.			
Tramo:	LR-280_02	Denominación:	PRADEJON		
P.K. inicial:	1+00790	P.K. final:	3+00460	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	1800	Distancia final (m):	3490	Longitud (m):	1690
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1586	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	13.1	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	15.00
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	26.80	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.13	Ancho medio arcén derecho (m):	1.58
Pendiente media (%):	1.07	Radio medio (m):	5930.76	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.69
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	4
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Yesos con arcillas y margas				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	2019	P.K. inicial TCA:	2	P.K. final TCA:	3.46

Carretera	LR-280	De la N-232 a la LR-123 por Pradejón.			
Tramo:	LR-280_03	Denominación:	PRADEJON LR123		
P.K. inicial:	3+00460	P.K. final:	4+00760	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	3490	Distancia final (m):	4790	Longitud (m):	1300
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1586	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	13.1	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.37
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	63.69	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.05	Ancho medio arcén derecho (m):	1.03
Pendiente media (%):	2.44	Radio medio (m):	8006.31	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.78
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Yesos con arcillas y margas				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	2019	P.K. inicial TCA:	3.46	P.K. final TCA:	3.6

Carretera	LR-281	De la LR-115 en Quel a la LR-134.			
Tramo:	LR-281_01	Denominación:	QUEL		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00230	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	230	Longitud (m):	230
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.75
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	27.61	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.59	Ancho medio arcén derecho (m):	0.55
Pendiente media (%):	6.09	Radio medio (m):	2583.48	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.55
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Conglomerados				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Águila perdicera (Hieraetus fasciatus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-281	De la LR-115 en Quel a la LR-134.			
Tramo:	LR-281_02	Denominación:	QUEL LR134		
P.K. inicial:	0+00230	P.K. final:	3+00700	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	230	Distancia final (m):	3680	Longitud (m):	3450
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.75
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	76.43	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.77	Ancho medio arcén derecho (m):	0.68
Pendiente media (%):	2.33	Radio medio (m):	4675.03	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.69
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Chozo 4		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	9.902234349
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Yesos con arcillas y margas				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-282	De la LR-115 en Autol a la LR-134.			
Tramo:	LR-282_01	Denominación:	AUTOL		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	1+00220	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1220	Longitud (m):	1220
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2676	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	5.05	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.97
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	25.87	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.06	Ancho medio arcén derecho (m):	0.33
Pendiente media (%):	2.50	Radio medio (m):	3105.57	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.75
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Yesos con arcillas y margas				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	2019	P.K. inicial TCA:	0	P.K. final TCA:	1

Carretera	LR-282	De la LR-115 en Autol a la LR-134.			
Tramo:	LR-282_02	Denominación:	AUTOL LR134		
P.K. inicial:	1+00220	P.K. final:	8+00260	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	1220	Distancia final (m):	8200	Longitud (m):	6980
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2676	IMD 2018:	2650	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	5.05	% de pesados 2018:	10.23	% de pesados 2019:	11.60
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	68.65	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.33	Ancho medio arcén derecho (m):	0.99
Pendiente media (%):	1.48	Radio medio (m):	6892.03	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.65
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-283	De la LR-123 a la LR-123 por Cornago, Igea y Rincón de Olivedo.			
Tramo:	LR-283_01	Denominación:	LR123 LR286		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	6+00770	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	6800	Longitud (m):	6800
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1352	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	6.2	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	2.20
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	52.48	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.01	Ancho medio arcén derecho (m):	0.63
Pendiente media (%):	5.58	Radio medio (m):	491.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.64
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Margas; margocalizas y calizas				
Geología:	Grupo Enciso				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Cangrejo de río (Austropotamobius pallipes)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-283	De la LR-123 a la LR-123 por Cornago, Igea y Rincón de Olivedo.			
Tramo:	LR-283_02	Denominación:	LR286 LR489		
P.K. inicial:	6+00770	P.K. final:	9+00250	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	6800	Distancia final (m):	9280	Longitud (m):	2480
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1352	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	6.2	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	2.42
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	56.58	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.05	Ancho medio arcén derecho (m):	0.51
Pendiente media (%):	6.53	Radio medio (m):	1358.55	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.53
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto concordante o normal		
Litología:	Limolitas; areniscas e intercalaciones de calizas arenosas				
Geología:	Grupo Urbión				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Cangrejo de río (Austropotamobius pallipes)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Ámbito de Influencia		Categoría de Ordenación:	Ámbito de Influencia	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-283	De la LR-123 a la LR-123 por Cornago, Igea y Rincón de Olivedo.			
Tramo:	LR-283_03	Denominación:	LR489 CORNAGO		
P.K. inicial:	9+00250	P.K. final:	9+00580	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	9280	Distancia final (m):	9610	Longitud (m):	330
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1352	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	6.2	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	2.49
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	50.64	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.90	Ancho medio arcén derecho (m):	0.54
Pendiente media (%):	3.04	Radio medio (m):	1158.18	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.42
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Margas; margocalizas y calizas				
Geología:	Grupo Enciso				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Huertas del Alhama-Linares		Categoría de Ordenación:	Huertas Tradicionales	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-283	De la LR-123 a la LR-123 por Cornago, Igea y Rincón de Olivedo.			
Tramo:	LR-283_04	Denominación:	CORNAGO		
P.K. inicial:	9+00580	P.K. final:	10+0000	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	9610	Distancia final (m):	10030	Longitud (m):	420
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1352	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	6.2	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	2.62
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	35.06	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.81	Ancho medio arcén derecho (m):	0.15
Pendiente media (%):	2.54	Radio medio (m):	1462.86	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.14
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Cangrejo de río (Austropotamobius pallipes)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Huertas del Alhama-Linares		Categoría de Ordenación:	Huertas Tradicionales	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-283	De la LR-123 a la LR-123 por Cornago, Igea y Rincón de Olivedo.			
Tramo:	LR-283_05	Denominación:	CORNAGO IGEA		
P.K. inicial:	10+0000	P.K. final:	19+00190	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	10030	Distancia final (m):	18660	Longitud (m):	8630
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1352	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	6.2	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.04
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	67.61	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.83	Ancho medio arcén derecho (m):	0.68
Pendiente media (%):	3.27	Radio medio (m):	2878.50	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.61
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección Icnitas: Ámbito de Influencia		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Ámbito de Influencia		Categoría de Ordenación:	Ámbito de Influencia	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-283	De la LR-123 a la LR-123 por Cornago, Igea y Rincón de Olivedo.			
Tramo:	LR-283_06	Denominación:	IGEA		
P.K. inicial:	19+00190	P.K. final:	20+00190	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	18660	Distancia final (m):	19680	Longitud (m):	1020
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1352	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	6.2	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	11.14
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	29.20	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.83	Ancho medio arcén derecho (m):	0.12
Pendiente media (%):	3.93	Radio medio (m):	2945.49	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.05
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Huertas del Alhama-Linares		Categoría de Ordenación:	Huertas Tradicionales	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-283	De la LR-123 a la LR-123 por Cornago, Igea y Rincón de Olivedo.			
Tramo:	LR-283_07	Denominación:	IGEA RINCON DE OLIVEDO		
P.K. inicial:	20+00190	P.K. final:	23+00360	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	19680	Distancia final (m):	22820	Longitud (m):	3140
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1352	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	6.2	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	11.55
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	78.35	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.62	Ancho medio arcén derecho (m):	1.22
Pendiente media (%):	1.47	Radio medio (m):	5985.22	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.01
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección Icnitas: Ámbito de Influencia		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Huertas del Alhama-Linares		Categoría de Ordenación:	Huertas Tradicionales	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-283	De la LR-123 a la LR-123 por Cornago, Igea y Rincón de Olivedo.			
Tramo:	LR-283_08	Denominación:	RINCON DE OLIVEDO		
P.K. inicial:	23+00360	P.K. final:	24+00220	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	22820	Distancia final (m):	23650	Longitud (m):	830
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1352	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	6.2	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	11.68
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	31.27	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.50	Ancho medio arcén derecho (m):	0.74
Pendiente media (%):	1.45	Radio medio (m):	3450.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.99
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Limolitas; areniscas e intercalaciones de calizas arenosas				
Geología:	Grupo Urbión				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-283	De la LR-123 a la LR-123 por Cornago, Igea y Rincón de Olivedo.			
Tramo:	LR-283_09	Denominación:	RINCON DE OLIVEDO LR123		
P.K. inicial:	24+00220	P.K. final:	24+01730	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	23650	Distancia final (m):	25160	Longitud (m):	1510
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1352	IMD 2018:	1389	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	6.2	% de pesados 2018:	6.36	% de pesados 2019:	6.72
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	60.18	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.85	Ancho medio arcén derecho (m):	1.20
Pendiente media (%):	1.78	Radio medio (m):	5823.71	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.89
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-284	De la LR-123 en Cervera del Río Alhama a L.P de Soria por Aguilar del Río Alhama (San Felices).			
Tramo:	LR-284_01	Denominación:	CERVERA DEL RIO ALHAMA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	1+00280	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1280	Longitud (m):	1280
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	822	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	6.99	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.81
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	27.53	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.51	Ancho medio arcén derecho (m):	0.15
Pendiente media (%):	2.69	Radio medio (m):	2802.03	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.08
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	Sierra de Alcarama y Valle del Alhama				
Área Protección Flora y Fauna:	Águila perdicera (Hieraetus fasciatus)		Reserva Biosfera:	Sierra de Tormo	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-284	De la LR-123 en Cervera del Río Alhama a L.P de Soria por Aguilar del Río Alhama (San Felices).			
Tramo:	LR-284_02	Denominación:	CERVERA DEL RIO ALHAMA LR491		
P.K. inicial:	1+00280	P.K. final:	5+00840	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	1280	Distancia final (m):	5780	Longitud (m):	4500
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	822	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	6.99	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.55
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	61.93	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.92	Ancho medio arcén derecho (m):	1.38
Pendiente media (%):	2.10	Radio medio (m):	2227.82	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.06
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Calizas arenosas; margas; arenitas y limolitas				
Geología:	Grupo Oncala				
Espacios Naturales:	Sierra de Alcarama y Valle del Alhama				
Área Protección Flora y Fauna:	Águila perdicera (Hiera a aetus fasciatus)		Reserva Biosfera:	Sierra de Tormo	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Huertas Tradicionales		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Huertas del Alhama-Linares		Categoría de Ordenación:	Huertas Tradicionales	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-284	De la LR-123 en Cervera del Río Alhama a L.P de Soria por Aguilar del Río Alhama (San Felices).			
Tramo:	LR-284_03	Denominación:	LR491 LR493		
P.K. inicial:	5+00840	P.K. final:	6+00200	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	5780	Distancia final (m):	6120	Longitud (m):	340
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	822	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	6.99	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.70
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	40.95	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.91	Ancho medio arcén derecho (m):	1.12
Pendiente media (%):	1.98	Radio medio (m):	4314.86	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.82
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Límite masa de agua		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	Sierra de Alcarama y Valle del Alhama				
Área Protección Flora y Fauna:	Águila perdicera (Hieraaetus fasciatus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a Riberas y Márgenes		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Huertas del Alhama-Linares		Categoría de Ordenación:	Huertas Tradicionales	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-284	De la LR-123 en Cervera del Río Alhama a L.P de Soria por Aguilar del Río Alhama (San Felices).			
Tramo:	LR-284_04	Denominación:	LR493 AGUILAR DEL RIO ALHAMA		
P.K. inicial:	6+00200	P.K. final:	7+00010	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	6120	Distancia final (m):	6910	Longitud (m):	790
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	822	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	6.99	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.73
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	52.69	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.85	Ancho medio arcén derecho (m):	0.23
Pendiente media (%):	3.15	Radio medio (m):	5787.09	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.34
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	Sierra de Alcarama y Valle del Alhama				
Área Protección Flora y Fauna:	Águila perdicera (Hiera a etus fasciatus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Huertas del Alhama-Linares		Categoría de Ordenación:	Huertas Tradicionales	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-284	De la LR-123 en Cervera del Río Alhama a L.P de Soria por Aguilar del Río Alhama (San Felices).			
Tramo:	LR-284_05	Denominación:	AGUILAR DEL RIO ALHAMA		
P.K. inicial:	7+00010	P.K. final:	8+00070	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	6910	Distancia final (m):	7980	Longitud (m):	1070
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	822	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	6.99	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	14.81
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	29.53	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.70	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	4.25	Radio medio (m):	3462.99	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	REGULAR	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Calizas arenosas; margas; arenitas y limolitas				
Geología:	Grupo Oncala				
Espacios Naturales:	Sierra de Alcarama y Valle del Alhama				
Área Protección Flora y Fauna:	Águila perdicera (Hieraetus fasciatus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-284	De la LR-123 en Cervera del Río Alhama a L.P de Soria por Aguilar del Río Alhama (San Felices).			
Tramo:	LR-284_06	Denominación:	AGUILAR DEL RIO ALHAMA L.P. SORIA		
P.K. inicial:	8+00070	P.K. final:	11+00600	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	7980	Distancia final (m):	11470	Longitud (m):	3490
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	822	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	6.99	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.88
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	38.53	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.11	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	5.25	Radio medio (m):	366.10	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Calizas arenosas; margas; arenitas y limolitas				
Geología:	Grupo Oncala				
Espacios Naturales:	Sierra de Alcarama y Valle del Alhama				
Área Protección Flora y Fauna:	Águila perdicera (Hiera ae tus fasciatus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-285	De la N-232 en Rincón de Soto a la LR-123 por Corella, Fitero y Ventas del Baño.			
Tramo:	LR-285_1_01	Denominación:	N232 LR289		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	8+00460	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	8400	Longitud (m):	8400
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2368	IMD 2018:	2456	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	8.37	% de pesados 2018:	12.97	% de pesados 2019:	15.70
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	79.33	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.52	Ancho medio arcén derecho (m):	1.05
Pendiente media (%):	1.05	Radio medio (m):	6686.62	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.93
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Arcillas rojas con areniscas y limos				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Aves esteparias		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Plan para la Recuperación del Sisón Común		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-285	De la N-232 en Rincón de Soto a la LR-123 por Corella, Fitero y Ventas del Baño.			
Tramo:	LR-285_1_02	Denominación:	LR289 L.P.NAVARRA		
P.K. inicial:	8+00460	P.K. final:	8+00870	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	8400	Distancia final (m):	8810	Longitud (m):	410
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2368	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	8.37	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	15.52
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	40.82	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	9.07	Ancho medio arcén derecho (m):	1.30
Pendiente media (%):	0.65	Radio medio (m):	2938.10	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.43
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protegido por Valor Agrícola (Regadío)		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-285	De la N-232 en Rincón de Soto a la LR-123 por Corella, Fitero y Ventas del Baño.			
Tramo:	LR-285_2_01	Denominación:	VENTAS DEL BAÑO		
P.K. inicial:	8+00050	P.K. final:	8+00330	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	280	Longitud (m):	280
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2186	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	6.35	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.54
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	31.32	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.94	Ancho medio arcén derecho (m):	0.67
Pendiente media (%):	1.18	Radio medio (m):	2898.21	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.14
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	Zona de Transición		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama	Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea		
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-285	De la N-232 en Rincón de Soto a la LR-123 por Corella, Fitero y Ventas del Baño.			
Tramo:	LR-285_2_02	Denominación:	VENTAS DEL BAÑO LR289		
P.K. inicial:	8+00330	P.K. final:	8+00650	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	280	Distancia final (m):	600	Longitud (m):	320
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2186	IMD 2018:	2228	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	6.35	% de pesados 2018:	10.13	% de pesados 2019:	10.47
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	56.84	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.19	Ancho medio arcén derecho (m):	0.79
Pendiente media (%):	0.72	Radio medio (m):	524.06	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.60
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-285	De la N-232 en Rincón de Soto a la LR-123 por Corella, Fitero y Ventas del Baño.			
Tramo:	LR-285_2_03	Denominación:	LR289 LR123		
P.K. inicial:	8+00650	P.K. final:	9+00890	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	600	Distancia final (m):	1840	Longitud (m):	1240
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2186	IMD 2018:	2228	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	6.35	% de pesados 2018:	10.13	% de pesados 2019:	9.64
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	54.01	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.91	Ancho medio arcén derecho (m):	0.78
Pendiente media (%):	1.45	Radio medio (m):	2084.44	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.63
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-286	De la LR-115 a la LR-283 por El Villar de Poyales y Navalsaz.			
Tramo:	LR-286_01	Denominación:	LR115 ENCISO		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00280	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	280	Longitud (m):	280
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	109	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	2.5	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.75
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	20.39	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.91	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	3.70	Radio medio (m):	340.36	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.08
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Cangrejo de río (Austropotamobius pallipes)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Icnitas de Enciso-Poyales		Categoría de Ordenación:	Espacios de Interés Paleontológico	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-286	De la LR-115 a la LR-283 por El Villar de Poyales y Navalsaz.			
Tramo:	LR-286_02	Denominación:	ENCISO EL VILLAR		
P.K. inicial:	0+00280	P.K. final:	2+00760	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	280	Distancia final (m):	2760	Longitud (m):	2480
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	109	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	2.5	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.75
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	45.91	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.01	Ancho medio arcén derecho (m):	0.10
Pendiente media (%):	2.30	Radio medio (m):	639.64	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.04
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	Zona de Transición		
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Icnitas de Enciso-Poyales		Categoría de Ordenación:	Espacios de Interés Paleontológico	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-286	De la LR-115 a la LR-283 por El Villar de Poyales y Navalsaz.			
Tramo:	LR-286_03	Denominación:	EL VILLAR		
P.K. inicial:	2+00760	P.K. final:	2+01000	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	2760	Distancia final (m):	3000	Longitud (m):	240
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	109	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	2.5	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.75
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	22.03	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.71	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.78	Radio medio (m):	272.50	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.02
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Margas; margocalizas y calizas				
Geología:	Grupo Enciso				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Cangrejo de río (Austropotamobius pallipes)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Icnitas de Enciso-Poyales		Categoría de Ordenación:	Espacios de Interés Paleontológico	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-286	De la LR-115 a la LR-283 por El Villar de Poyales y Navalsaz.			
Tramo:	LR-286_04	Denominación:	EL VILLAR LR490		
P.K. inicial:	2+01000	P.K. final:	4+00720	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	3000	Distancia final (m):	4730	Longitud (m):	1730
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	109	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	2.5	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.13
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	46.03	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.41	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.21	Radio medio (m):	613.47	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Margas; margocalizas y calizas				
Geología:	Grupo Enciso				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Cangrejo de río (Austropotamobius pallipes)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Icnitas de Enciso-Poyales		Categoría de Ordenación:	Espacios de Interés Paleontológico	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-286	De la LR-115 a la LR-283 por El Villar de Poyales y Navalsaz.			
Tramo:	LR-286_05	Denominación:	LR490 NAVALSAZ		
P.K. inicial:	4+00720	P.K. final:	6+00510	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	4730	Distancia final (m):	6520	Longitud (m):	1790
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	109	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	2.5	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	2.57
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	45.18	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.49	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	3.28	Radio medio (m):	567.43	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.01
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Margas; margocalizas y calizas				
Geología:	Grupo Enciso				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Cangrejo de río (Austropotamobius pallipes)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Icnitas de Enciso-Poyales		Categoría de Ordenación:	Espacios de Interés Paleontológico	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-286	De la LR-115 a la LR-283 por El Villar de Poyales y Navalsaz.			
Tramo:	LR-286_06	Denominación:	NAVALSAZ		
P.K. inicial:	6+00510	P.K. final:	6+00770	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	6520	Distancia final (m):	6810	Longitud (m):	290
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	109	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	2.5	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	1.96
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	25.05	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.50	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	5.29	Radio medio (m):	202.69	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Margas; margocalizas y calizas				
Geología:	Grupo Enciso				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	Zona de Transición		
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Icnitas de Enciso-Poyales		Categoría de Ordenación:	Espacios de Interés Paleontológico	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-286	De la LR-115 a la LR-283 por El Villar de Poyales y Navalsaz.			
Tramo:	LR-286_07	Denominación:	NAVALSAZ LR283		
P.K. inicial:	6+00770	P.K. final:	19+00220	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	6810	Distancia final (m):	19290	Longitud (m):	12480
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	109	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<500
% de pesados 2015:	2.5	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	1.96
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	42.12	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.84	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	5.08	Radio medio (m):	399.46	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto concordante o normal		
Litología:	Limolitas; areniscas e intercalaciones de calizas arenosas				
Geología:	Grupo Urbión				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	Zona de Transición		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Ámbito de Influencia		Categoría de Ordenación:	Ámbito de Influencia	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-287	De la N-232A en Alfaro a L.P. de Navarra (Corella).			
Tramo:	LR-287_01	Denominación:	ALFARO N232		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00840	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	840	Longitud (m):	840
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1861	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	13.91	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	14.80
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	48.08	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.07	Ancho medio arcén derecho (m):	0.67
Pendiente media (%):	0.44	Radio medio (m):	7569.17	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.67
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	Ninfeo romano en Alfaro		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	59.61419613
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbanizable	Categoría del Suelo:	Suelo Urbanizable Delimitado Industrial		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-287	De la N-232A en Alfaro a L.P. de Navarra (Corella).			
Tramo:	LR-287_02	Denominación:	N232 L.P.NAVARRA		
P.K. inicial:	0+00840	P.K. final:	4+00230	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	840	Distancia final (m):	4250	Longitud (m):	3410
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1861	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	13.91	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	19.53
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	76.42	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.01	Ancho medio arcén derecho (m):	0.78
Pendiente media (%):	0.65	Radio medio (m):	9000.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.72
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protegido por Valor Agrícola (Regadío)		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-288	De la N-232A en Alfaro a la N-113 (Castejón).			
Tramo:	LR-288_01	Denominación:	ALFARO		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	1+00630	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1620	Longitud (m):	1620
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	14.33
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	24.91	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.64	Ancho medio arcén derecho (m):	0.05
Pendiente media (%):	2.58	Radio medio (m):	2295.61	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.18
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-288	De la N-232A en Alfaro a la N-113 (Castejón).			
Tramo:	LR-288_02	Denominación:	ALFARO N113 (L.P. NAVARRA)		
P.K. inicial:	1+00630	P.K. final:	5+00250	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	1620	Distancia final (m):	5230	Longitud (m):	3610
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	1968	Intensidad total 24h 2019:	5000>IMD>1000
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	14.82	% de pesados 2019:	16.48
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	64.60	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.22	Ancho medio arcén derecho (m):	0.75
Pendiente media (%):	0.80	Radio medio (m):	2075.37	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.65
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	Palacio Abacial		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	81.47640884
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protegido por Valor Agrícola (Regadío)		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-289	De la LR-285 en Ventas del Baño a la LR-287 en Alfaro.			
Tramo:	LR-289_01	Denominación:	LR285 LR591		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00440	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1036	Longitud (m):	1036
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	481	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	6.24	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.42
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	54.41	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.00	Ancho medio arcén derecho (m):	0.50
Pendiente media (%):	-	Radio medio (m):	150.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.50
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Margas; margocalizas y calizas				
Geología:	Grupo Enciso				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-289	De la LR-285 en Ventas del Baño a la LR-287 en Alfaro.			
Tramo:	LR-289_02	Denominación:	LR591 LR385		
P.K. inicial:	0+00440	P.K. final:	4+00620	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	440	Distancia final (m):	4630	Longitud (m):	4190
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	481	IMD 2018:	598	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	6.24	% de pesados 2018:	7.36	% de pesados 2019:	5.62
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	71.05	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.29	Ancho medio arcén derecho (m):	1.17
Pendiente media (%):	4.37	Radio medio (m):	862.53	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.16
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	REGULAR	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Arcillas y yesos Arcillas abigarradas y yesos				
Geología:	Triásico. Facies Keuper				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-289	De la LR-285 en Ventas del Baño a la LR-287 en Alfaro.			
Tramo:	LR-289_03	Denominación:	LR385 L.P.NAVARRA		
P.K. inicial:	4+00620	P.K. final:	12+00730	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	4630	Distancia final (m):	12600	Longitud (m):	7970
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	481	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	6.24	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.69
Velocidad máxima (km/h):	90	Velocidad media real (km/h):	86.62	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.95	Ancho medio arcén derecho (m):	0.79
Pendiente media (%):	2.62	Radio medio (m):	6878.86	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.63
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Aves esteparias		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Plan para la Recuperación del Sisón Común		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-289	De la LR-285 en Ventas del Baño a la LR-287 en Alfaro.			
Tramo:	LR-289_04	Denominación:	L.P.NAVARRA		
P.K. inicial:	12+00730	P.K. final:	15+00280	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	12600	Distancia final (m):	15130	Longitud (m):	2530
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	481	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	6.24	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.69
Velocidad máxima (km/h):	90	Velocidad media real (km/h):	85.93	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.80	Ancho medio arcén derecho (m):	0.74
Pendiente media (%):	1.99	Radio medio (m):	9000.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.56
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Aves esteparias		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Plan para la Recuperación del Sisón Común		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-289	De la LR-285 en Ventas del Baño a la LR-287 en Alfaro.			
Tramo:	LR-289_05	Denominación:	L.P.NAVARRA LR285		
P.K. inicial:	15+00280	P.K. final:	15+00450	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	15130	Distancia final (m):	15300	Longitud (m):	170
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	481	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	6.24	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.69
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	63.84	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.94	Ancho medio arcén derecho (m):	0.89
Pendiente media (%):	1.15	Radio medio (m):	2062.35	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.70
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protegido por Valor Agrícola (Regadío)		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-289	De la LR-285 en Ventas del Baño a la LR-287 en Alfaro.			
Tramo:	LR-289_06	Denominación:	LR285 LR287		
P.K. inicial:	15+00450	P.K. final:	20+00750	Tipo de red:	COMARCAL
Distancia inicial (m):	15300	Distancia final (m):	20590	Longitud (m):	5290
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	481	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	1000<IMD<500
% de pesados 2015:	6.24	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.93
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	75.28	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.49	Ancho medio arcén derecho (m):	0.66
Pendiente media (%):	1.46	Radio medio (m):	7656.33	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.48
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	Ninfeo romano en Alfaro		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	61.68104267
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Aves esteparias		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protegido por Valor Agrícola (Regadío)		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-301	De la LR-209 a LR-403 por Galbárruli.			
Tramo:	LR-301_01	Denominación:	LR209 GALBARRULI		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00920	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	920	Longitud (m):	920
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.52
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	35.26	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.73	Ancho medio arcén derecho (m):	0.56
Pendiente media (%):	2.79	Radio medio (m):	308.26	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.57
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	Obarenes - Sierra de Cantabria				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-301	De la LR-209 a LR-403 por Galbárruli.			
Tramo:	LR-301_02	Denominación:	GALBARRULI		
P.K. inicial:	0+00920	P.K. final:	1+00310	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	920	Distancia final (m):	1310	Longitud (m):	390
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	HORMIGÓN
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.02
Velocidad máxima (km/h):	20	Velocidad media real (km/h):	14.11	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.93	Ancho medio arcén derecho (m):	0.23
Pendiente media (%):	6.17	Radio medio (m):	335.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.23
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	Obarenes - Sierra de Cantabria				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-301	De la LR-209 a LR-403 por Galbárruli.			
Tramo:	LR-301_03	Denominación:	GALBARRULI LR403		
P.K. inicial:	1+00310	P.K. final:	1+01780	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	1310	Distancia final (m):	2780	Longitud (m):	1470
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.59
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	30.19	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.14	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	5.79	Radio medio (m):	1602.59	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-302	De la N-232 a LR-209 por Fonzaleche y Villaseca.			
Tramo:	LR-302_01	Denominación:	N232 FONZALECHE		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00640	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	640	Longitud (m):	640
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.77
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	45.87	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.33	Ancho medio arcén derecho (m):	0.67
Pendiente media (%):	3.56	Radio medio (m):	1890.16	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.67
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-302	De la N-232 a LR-209 por Fonzaleche y Villaseca.			
Tramo:	LR-302_02	Denominación:	FONZALECHE		
P.K. inicial:	0+00640	P.K. final:	1+00100	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	640	Distancia final (m):	1100	Longitud (m):	460
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.77
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	29.68	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.59	Ancho medio arcén derecho (m):	0.70
Pendiente media (%):	4.62	Radio medio (m):	1520.45	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.70
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	REGULAR	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-302	De la N-232 a LR-209 por Fonzaleche y Villaseca.			
Tramo:	LR-302_03	Denominación:	FONZALECHE VILLASECA		
P.K. inicial:	1+00100	P.K. final:	4+00430	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	1100	Distancia final (m):	4430	Longitud (m):	3330
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.55
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	56.34	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.32	Ancho medio arcén derecho (m):	0.70
Pendiente media (%):	3.68	Radio medio (m):	1865.05	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.70
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-302	De la N-232 a LR-209 por Fonzaleche y Villaseca.			
Tramo:	LR-302_04	Denominación:	VILLASECA		
P.K. inicial:	4+00430	P.K. final:	4+00780	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	4430	Distancia final (m):	4780	Longitud (m):	350
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.41
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	25.97	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.43	Ancho medio arcén derecho (m):	0.14
Pendiente media (%):	2.86	Radio medio (m):	3233.43	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.14
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Picota en Villaseca de Rioja		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	21.08868065
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-302	De la N-232 a LR-209 por Fonzaleche y Villaseca.			
Tramo:	LR-302_05	Denominación:	VILLASECA LR301		
P.K. inicial:	4+00780	P.K. final:	5+00810	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	4780	Distancia final (m):	5810	Longitud (m):	1030
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.11
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	45.35	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.02	Ancho medio arcén derecho (m):	0.49
Pendiente media (%):	2.83	Radio medio (m):	986.97	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.49
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-303	De la LR-202 a LR-304 en Treviana.			
Tramo:	LR-303_01	Denominación:	LR202 N232		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00480	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	480	Longitud (m):	480
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	41.44
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	27.99	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.66	Ancho medio arcén derecho (m):	0.48
Pendiente media (%):	0.93	Radio medio (m):	5542.92	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.46
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-303	De la LR-202 a LR-304 en Treviana.			
Tramo:	LR-303_02	Denominación:	N232 TREVIANA		
P.K. inicial:	0+00480	P.K. final:	4+00760	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	480	Distancia final (m):	4760	Longitud (m):	4280
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	21.53
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	69.94	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.10	Ancho medio arcén derecho (m):	0.49
Pendiente media (%):	1.28	Radio medio (m):	6663.55	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.50
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-303	De la LR-202 a LR-304 en Treviana.			
Tramo:	LR-303_03	Denominación:	TREVIANA		
P.K. inicial:	4+00760	P.K. final:	5+00430	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	4760	Distancia final (m):	5430	Longitud (m):	670
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	24.32
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	32.31	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.02	Ancho medio arcén derecho (m):	0.16
Pendiente media (%):	2.30	Radio medio (m):	855.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.06
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-304	De la LR-201 en Herramélluri a L.P. de Burgos por Treviana y Foncea.			
Tramo:	LR-304_01	Denominación:	HERRAMELLURI		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00140	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	140	Longitud (m):	140
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	89	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	10.66	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	26.77
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	23.49	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.84	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.92	Radio medio (m):	1692.86	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-304	De la LR-201 en Herramélluri a L.P. de Burgos por Treviana y Foncea.			
Tramo:	LR-304_02	Denominación:	HERRAMELLURI LR305		
P.K. inicial:	0+00140	P.K. final:	7+00040	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	140	Distancia final (m):	6970	Longitud (m):	6830
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	89	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	10.66	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	26.77
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	43.56	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.11	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	3.04	Radio medio (m):	4126.73	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Margas				
Geología:	Mioceno-Plioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-304	De la LR-201 en Herramélluri a L.P. de Burgos por Treviana y Foncea.			
Tramo:	LR-304_03	Denominación:	LR305 LR405		
P.K. inicial:	7+00040	P.K. final:	8+00280	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	6970	Distancia final (m):	8190	Longitud (m):	1220
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	89	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	10.66	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.72
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	37.38	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.40	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.94	Radio medio (m):	2907.56	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Margas				
Geología:	Mioceno-Plioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-304	De la LR-201 en Herramélluri a L.P. de Burgos por Treviana y Foncea.			
Tramo:	LR-304_04	Denominación:	LR405 TREVIANA		
P.K. inicial:	8+00280	P.K. final:	8+00590	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	8190	Distancia final (m):	8500	Longitud (m):	310
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	89	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	10.66	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	19.58
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	48.44	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.36	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	3.00	Radio medio (m):	5995.16	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Margas				
Geología:	Mioceno-Plioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-304	De la LR-201 en Herramélluri a L.P. de Burgos por Treviana y Foncea.			
Tramo:	LR-304_05	Denominación:	TREVIANA		
P.K. inicial:	8+00590	P.K. final:	9+00360	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	8500	Distancia final (m):	9260	Longitud (m):	760
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	89	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	10.66	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.15
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	21.51	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.37	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	3.48	Radio medio (m):	659.87	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Margas				
Geología:	Mioceno-Plioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-304	De la LR-201 en Herramélluri a L.P. de Burgos por Treviana y Foncea.			
Tramo:	LR-304_06	Denominación:	TREVIANA N232		
P.K. inicial:	9+00360	P.K. final:	14+00410	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	9260	Distancia final (m):	14240	Longitud (m):	4980
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	89	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	10.66	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.64
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	50.38	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.67	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	3.34	Radio medio (m):	5215.24	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Margas				
Geología:	Mioceno-Plioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-304	De la LR-201 en Herramélluri a L.P. de Burgos por Treviana y Foncea.			
Tramo:	LR-304_07	Denominación:	N232 FONCEA		
P.K. inicial:	14+00410	P.K. final:	16+00330	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	14240	Distancia final (m):	16160	Longitud (m):	1920
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	89	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	10.66	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	22.42
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	63.72	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.14	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.94	Radio medio (m):	8502.29	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-304	De la LR-201 en Herramélluri a L.P. de Burgos por Treviana y Foncea.			
Tramo:	LR-304_08	Denominación:	FONCEA		
P.K. inicial:	16+00330	P.K. final:	16+00740	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	16160	Distancia final (m):	16580	Longitud (m):	420
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	89	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	10.66	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.38
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	33.82	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.72	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	1.49	Radio medio (m):	2481.95	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-304	De la LR-201 en Herramélluri a L.P. de Burgos por Treviana y Foncea.			
Tramo:	LR-304_09	Denominación:	FONCEA LIMITE PROVINCIA		
P.K. inicial:	16+00740	P.K. final:	19+00750	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	16580	Distancia final (m):	19560	Longitud (m):	2980
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	89	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	10.66	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	11.36
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	54.92	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.62	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	3.07	Radio medio (m):	3627.01	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	Obarenes - Sierra de Cantabria				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Montes Obarenes-Sierra de Toloño		Categoría de Ordenación:	Sierras de Interés Singular	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-305	De la LR-200 en Leiva a LR-304.			
Tramo:	LR-305_01	Denominación:	LEIVA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00540	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	540	Longitud (m):	540
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	87	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	3.79	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.11
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	21.04	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.30	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	1.84	Radio medio (m):	659.63	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.41
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Cangrejo de río (Austropotamobius pallipes)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-305	De la LR-200 en Leiva a LR-304.			
Tramo:	LR-305_02	Denominación:	LEIVA L304		
P.K. inicial:	0+00540	P.K. final:	0+05540	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	540	Distancia final (m):	5540	Longitud (m):	5000
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	87	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	3.79	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.11
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	50.23	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.02	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	3.30	Radio medio (m):	7103.87	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Margas				
Geología:	Mioceno-Plioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-306	De la LR-111 en Haro a L.P. de Burgos por San Felices.			
Tramo:	LR-306_01	Denominación:	HARO		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00420	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	420	Longitud (m):	420
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	365	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	48	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.25
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	36.92	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.73	Ancho medio arcén derecho (m):	0.22
Pendiente media (%):	0.60	Radio medio (m):	1575.24	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.20
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-306	De la LR-111 en Haro a L.P. de Burgos por San Felices.			
Tramo:	LR-306_02	Denominación:	HARO LR401		
P.K. inicial:	0+00420	P.K. final:	0+00730	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	420	Distancia final (m):	730	Longitud (m):	310
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	365	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	48	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.25
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	39.04	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.72	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.70	Radio medio (m):	210.97	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-306	De la LR-111 en Haro a L.P. de Burgos por San Felices.			
Tramo:	LR-306_03	Denominación:	LR401 San Felices		
P.K. inicial:	0+00730	P.K. final:	0+06150	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	730	Distancia final (m):	6150	Longitud (m):	5420
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	365	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	48	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.25
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	45.47	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.06	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.09	Radio medio (m):	1547.27	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-306	De la LR-111 en Haro a L.P. de Burgos por San Felices.			
Tramo:	LR-306_04	Denominación:	SAN FELICES		
P.K. inicial:	0+06150	P.K. final:	0+06660	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	6150	Distancia final (m):	6660	Longitud (m):	510
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	365	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	48	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.25
Velocidad máxima (km/h):	90	Velocidad media real (km/h):	43.65	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.23	Ancho medio arcén derecho (m):	0.22
Pendiente media (%):	2.00	Radio medio (m):	532.75	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.18
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Montes Obarenes-Sierra de Toloño		Categoría de Ordenación:	Sierras de Interés Singular	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-306	De la LR-111 en Haro a L.P. de Burgos por San Felices.			
Tramo:	LR-306_05	Denominación:	SAN FELICES LIMITE PROVINCIA		
P.K. inicial:	0+06660	P.K. final:	0+08700	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	6660	Distancia final (m):	8700	Longitud (m):	2040
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	365	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	48	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.40
Velocidad máxima (km/h):	90	Velocidad media real (km/h):	42.01	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.65	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.05	Radio medio (m):	1856.52	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto concordante o normal		
Litología:	Arcillas y yesos Arcillas abigarradas y yesos				
Geología:	Triásico. Facies Keuper				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Montes Obarenes-Sierra de Toloño		Categoría de Ordenación:	Sierras de Interés Singular	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-307	De la N-232 a la LR-201 por Cuzcurrita del Río Tirón.			
Tramo:	LR-307_01	Denominación:	N232 CUZCURRITA DEL RIO TIRON		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+01020	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1020	Longitud (m):	1020
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	805	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	6.21	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.92
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	36.71	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.02	Ancho medio arcén derecho (m):	0.08
Pendiente media (%):	0.39	Radio medio (m):	3027.67	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.02
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	Crucero de Cuzcurrita		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	7.764910423
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-307	De la N-232 a la LR-201 por Cuzcurrita del Río Tirón.			
Tramo:	LR-307_02	Denominación:	CUZCURRITA DEL RIO TIRON		
P.K. inicial:	0+01020	P.K. final:	0+01950	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	1020	Distancia final (m):	1950	Longitud (m):	930
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	805	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	6.21	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	13.52
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	22.58	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.90	Ancho medio arcén derecho (m):	0.29
Pendiente media (%):	1.18	Radio medio (m):	2224.41	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.12
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	Castillo de Cuzcurrita		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	41.57968973
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano Consolidado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-308	De Quintana a la LR-111 por Grañón y Villalobar de Rioja.			
Tramo:	LR-308_01	Denominación:	QUINTANA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00110	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	110	Longitud (m):	110
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	58	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	7.6	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	14.92
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	32.10	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.48	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.06	Radio medio (m):	446.36	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-308	De Quintana a la LR-111 por Grañón y Villalobar de Rioja.			
Tramo:	LR-308_02	Denominación:	QUINTANA GRAÑÓN		
P.K. inicial:	0+00110	P.K. final:	2+00950	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	110	Distancia final (m):	2950	Longitud (m):	2840
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	58	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	7.6	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	15.00
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	54.39	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.43	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.84	Radio medio (m):	3750.92	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-308	De Quintana a la LR-111 por Grañón y Villalobar de Rioja.			
Tramo:	LR-308_03	Denominación:	GRAÑÓN		
P.K. inicial:	2+00950	P.K. final:	3+00770	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	2950	Distancia final (m):	3760	Longitud (m):	810
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	58	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	7.6	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	20.84
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	34.58	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.37	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	3.39	Radio medio (m):	946.46	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Iglesia parroquial de San Juan Bautista en Grañón		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	77.27411188
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-308	De Quintana a la LR-111 por Grañón y Villalobar de Rioja.			
Tramo:	LR-308_04	Denominación:	GRAÑON N120		
P.K. inicial:	3+00770	P.K. final:	4+00260	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	3760	Distancia final (m):	4240	Longitud (m):	480
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	58	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	7.6	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	47.67
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	41.27	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.67	Ancho medio arcén derecho (m):	0.25
Pendiente media (%):	6.48	Radio medio (m):	609.38	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.17
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-308	De Quintana a la LR-111 por Grañón y Villalobar de Rioja.			
Tramo:	LR-308_05	Denominación:	N120 LR201		
P.K. inicial:	4+00260	P.K. final:	7+00970	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	4240	Distancia final (m):	7940	Longitud (m):	3700
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	58	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	7.6	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	13.91
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	49.58	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.36	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.34	Radio medio (m):	2493.83	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-308	De Quintana a la LR-111 por Grañón y Villalobar de Rioja.			
Tramo:	LR-308_06	Denominación:	LR201 VILLALOBAR DE RIOJA		
P.K. inicial:	7+00970	P.K. final:	10+00460	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	7940	Distancia final (m):	10430	Longitud (m):	2490
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	58	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	7.6	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.63
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	52.37	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.70	Ancho medio arcén derecho (m):	0.22
Pendiente media (%):	1.26	Radio medio (m):	3687.11	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.15
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-308	De Quintana a la LR-111 por Grañón y Villalobar de Rioja.			
Tramo:	LR-308_07	Denominación:	VILLALOBAR DE RIOJA		
P.K. inicial:	10+00460	P.K. final:	11+00260	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	10430	Distancia final (m):	11230	Longitud (m):	800
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	58	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	7.6	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.63
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	29.02	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.46	Ancho medio arcén derecho (m):	0.06
Pendiente media (%):	1.33	Radio medio (m):	908.38	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.06
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Torre de Villalobar de Rioja		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	50.3692278
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-308	De Quintana a la LR-111 por Grañón y Villalobar de Rioja.			
Tramo:	LR-308_08	Denominación:	VILLALOBAR DE RIOJA LR504		
P.K. inicial:	11+00260	P.K. final:	13+00080	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	11230	Distancia final (m):	13050	Longitud (m):	1820
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	58	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	7.6	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	2.41
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	43.09	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.82	Ancho medio arcén derecho (m):	0.11
Pendiente media (%):	0.70	Radio medio (m):	2686.10	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.12
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-309	De la N-120A a la LR-111 por Hervías y Bañares.			
Tramo:	LR-309_01	Denominación:	N120 HERVIAS		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00610	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	610	Longitud (m):	610
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	340	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	13.27	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.96
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	50.14	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.13	Ancho medio arcén derecho (m):	0.66
Pendiente media (%):	3.04	Radio medio (m):	4157.54	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.53
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-309	De la N-120A a la LR-111 por Hervías y Bañares.			
Tramo:	LR-309_02	Denominación:	HERVIAS		
P.K. inicial:	0+00610	P.K. final:	0+01230	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	610	Distancia final (m):	1230	Longitud (m):	620
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	340	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	13.27	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	17.03
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	27.25	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.83	Ancho medio arcén derecho (m):	0.18
Pendiente media (%):	2.88	Radio medio (m):	624.52	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.11
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-309	De la N-120A a la LR-111 por Hervías y Bañares.			
Tramo:	LR-309_03	Denominación:	HERVIAS BAÑARES		
P.K. inicial:	0+01230	P.K. final:	3+00580	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	1230	Distancia final (m):	3530	Longitud (m):	2300
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	340	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	13.27	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	17.03
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	84.73	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.74	Ancho medio arcén derecho (m):	0.62
Pendiente media (%):	1.96	Radio medio (m):	8680.91	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.57
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección por Valor Agrícola		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-309	De la N-120A a la LR-111 por Hervías y Bañares.			
Tramo:	LR-309_04	Denominación:	BAÑARES		
P.K. inicial:	3+00580	P.K. final:	3+01630	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	3530	Distancia final (m):	4580	Longitud (m):	1050
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	204	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	13.43	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	20.03
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	39.19	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.44	Ancho medio arcén derecho (m):	1.46
Pendiente media (%):	1.85	Radio medio (m):	2207.43	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.16
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-309	De la N-120A a la LR-111 por Hervías y Bañares.			
Tramo:	LR-309_05	Denominación:	BAÑARES LR111		
P.K. inicial:	3+01630	P.K. final:	3+04750	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	4580	Distancia final (m):	7700	Longitud (m):	3120
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	204	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	13.43	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.22
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	63.24	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.45	Ancho medio arcén derecho (m):	0.36
Pendiente media (%):	0.89	Radio medio (m):	7470.58	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.31
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección por Valor Agrícola		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-310	De la N-232A en Casalarreina a LR-202 por Cihuri.			
Tramo:	LR-310_01	Denominación:	CASALARREINA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00500	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	500	Longitud (m):	500
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	701	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	4.68	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.55
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	30.24	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.61	Ancho medio arcén derecho (m):	0.38
Pendiente media (%):	1.81	Radio medio (m):	925.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.39
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-310	De la N-232A en Casalarreina a LR-202 por Cihuri.			
Tramo:	LR-310_02	Denominación:	CASALARREINA N232A		
P.K. inicial:	0+00500	P.K. final:	0+00850	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	500	Distancia final (m):	850	Longitud (m):	350
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	701	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	4.68	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.55
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	39.82	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.69	Ancho medio arcén derecho (m):	1.02
Pendiente media (%):	1.06	Radio medio (m):	597.71	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.20
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-310	De la N-232A en Casalarreina a LR-202 por Cihuri.			
Tramo:	LR-310_03	Denominación:	N232A CIHURI		
P.K. inicial:	0+00950	P.K. final:	0+01580	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	950	Distancia final (m):	1580	Longitud (m):	630
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	701	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	4.68	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	2.11
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	53.27	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.27	Ancho medio arcén derecho (m):	1.35
Pendiente media (%):	1.25	Radio medio (m):	1620.95	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.02
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-310	De la N-232A en Casalarreina a LR-202 por Cihuri.			
Tramo:	LR-310_04	Denominación:	CIHURI		
P.K. inicial:	0+01580	P.K. final:	2+00470	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	1580	Distancia final (m):	2500	Longitud (m):	920
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	701	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	4.68	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	2.11
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	25.76	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.60	Ancho medio arcén derecho (m):	0.77
Pendiente media (%):	0.83	Radio medio (m):	1831.40	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.64
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-310	De la N-232A en Casalarreina a LR-202 por Cihuri.			
Tramo:	LR-310_05	Denominación:	CIHURI LR202		
P.K. inicial:	2+00470	P.K. final:	3+00140	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	2500	Distancia final (m):	3160	Longitud (m):	660
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	701	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	4.68	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.52
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	42.17	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.05	Ancho medio arcén derecho (m):	1.26
Pendiente media (%):	0.74	Radio medio (m):	4566.97	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.22
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-311	De la LR-111 en Casalarreina a la LR-207 por Zarratón.			
Tramo:	LR-311_01	Denominación:	LR111 ZARRATON		
P.K. inicial:	0+00430	P.K. final:	0+03860	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	430	Distancia final (m):	3860	Longitud (m):	3430
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	122	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	7.96	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.77
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	55.34	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.25	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.51	Radio medio (m):	5289.80	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-311	De la LR-111 en Casalarreina a la LR-207 por Zarratón.			
Tramo:	LR-311_02	Denominación:	ZARRATON		
P.K. inicial:	0+03860	P.K. final:	0+04580	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	3860	Distancia final (m):	4580	Longitud (m):	720
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	122	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	7.96	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.77
Velocidad máxima (km/h):	20	Velocidad media real (km/h):	19.73	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.68	Ancho medio arcén derecho (m):	0.11
Pendiente media (%):	2.78	Radio medio (m):	2066.25	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.57
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Iglesia parroquial de la Asunción en Zarratón		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	66.11565274
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-311	De la LR-111 en Casalarreina a la LR-207 por Zarratón.			
Tramo:	LR-311_03	Denominación:	ZARRATON LR320		
P.K. inicial:	0+04580	P.K. final:	0+06760	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	4580	Distancia final (m):	6760	Longitud (m):	2180
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	122	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	7.96	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.09
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	61.99	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.15	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.46	Radio medio (m):	2748.39	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-311	De la LR-111 en Casalarreina a la LR-207 por Zarratón.			
Tramo:	LR-311_04	Denominación:	LR320 LR207		
P.K. inicial:	0+06760	P.K. final:	0+07390	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	6760	Distancia final (m):	7390	Longitud (m):	630
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	122	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	7.96	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.81
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	52.61	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.16	Ancho medio arcén derecho (m):	0.03
Pendiente media (%):	1.83	Radio medio (m):	6254.44	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.03
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-312	De la LR-304 a la LR-209.			
Tramo:	LR-312_01	Denominación:	LR304 A CELLORIGO		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	1+00700	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1690	Longitud (m):	1690
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.59
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	23.18	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.97	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	3.01	Radio medio (m):	7736.09	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-312	De la LR-304 a la LR-209.			
Tramo:	LR-312_02	Denominación:	A CELLORIGO LR209		
P.K. inicial:	1+00700	P.K. final:	4+00770	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	1690	Distancia final (m):	4740	Longitud (m):	3050
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	31.16
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	31.08	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.79	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	3.66	Radio medio (m):	5947.12	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-313	De la A-12 a la LR-207 en Ollauri por Hormilla y Altos de Valpierre.			
Tramo:	LR-313_01	Denominación:	N120 HORMILLA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	1+00110	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1180	Longitud (m):	1180
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	323	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	6.82	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	24.98
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	54.67	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	8.83	Ancho medio arcén derecho (m):	1.06
Pendiente media (%):	1.96	Radio medio (m):	3754.69	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.27
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-313	De la A-12 a la LR-207 en Ollauri por Hormilla y Altos de Valpierre.			
Tramo:	LR-313_02	Denominación:	HORMILLA		
P.K. inicial:	1+00110	P.K. final:	2+00370	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	1180	Distancia final (m):	2440	Longitud (m):	1260
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	323	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	6.82	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	22.22
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	33.06	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.13	Ancho medio arcén derecho (m):	1.87
Pendiente media (%):	1.98	Radio medio (m):	4742.30	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.05
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-313	De la A-12 a la LR-207 en Ollauri por Hormilla y Altos de Valpierre.			
Tramo:	LR-313_03	Denominación:	HORMILLA LR315		
P.K. inicial:	2+00370	P.K. final:	6+00750	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	2440	Distancia final (m):	6750	Longitud (m):	4310
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	424	IMD 2018:	424	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	19.4	% de pesados 2018:	4.95	% de pesados 2019:	12.55
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	65.53	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.20	Ancho medio arcén derecho (m):	0.75
Pendiente media (%):	3.37	Radio medio (m):	5485.45	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.16
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-313	De la A-12 a la LR-207 en Ollauri por Hormilla y Altos de Valpierre.			
Tramo:	LR-313_04	Denominación:	LR315 LR314		
P.K. inicial:	6+00750	P.K. final:	10+00320	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	6750	Distancia final (m):	10260	Longitud (m):	3510
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	424	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	19.4	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.11
Velocidad máxima (km/h):	90	Velocidad media real (km/h):	73.07	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.21	Ancho medio arcén derecho (m):	0.51
Pendiente media (%):	2.22	Radio medio (m):	5939.03	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.24
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Límite de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-313	De la A-12 a la LR-207 en Ollauri por Hormilla y Altos de Valpierre.			
Tramo:	LR-313_05	Denominación:	LR314 OLLAURI		
P.K. inicial:	10+00320	P.K. final:	15+00810	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	10260	Distancia final (m):	15660	Longitud (m):	5400
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	424	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	19.4	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	13.40
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	76.66	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.14	Ancho medio arcén derecho (m):	0.19
Pendiente media (%):	1.56	Radio medio (m):	7442.15	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.10
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Límite de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-313	De la A-12 a la LR-207 en Ollauri por Hormilla y Altos de Valpierre.			
Tramo:	LR-313_06	Denominación:	OLLAURI		
P.K. inicial:	15+00810	P.K. final:	15+01240	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	15660	Distancia final (m):	16090	Longitud (m):	430
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	424	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	19.4	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.81
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	24.10	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.87	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	1.12	Radio medio (m):	1076.74	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Palacio de los Condes de Rodezno en calle Carnicería, nº 8		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	66.11535966
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-314	De la N-232 en Briones a la LR-313.			
Tramo:	LR-314_01	Denominación:	N232 LR313		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	5+00070	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	5120	Longitud (m):	5120
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	144	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	3.49	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	2.52
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	58.22	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.69	Ancho medio arcén derecho (m):	0.02
Pendiente media (%):	1.23	Radio medio (m):	2500.80	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.01
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Límite de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-315	De la A-12 a la LR-313.			
Tramo:	LR-315_01	Denominación:	N120 LR313		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+04550	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	4550	Longitud (m):	4550
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.59
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	52.29	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.71	Ancho medio arcén derecho (m):	0.03
Pendiente media (%):	2.85	Radio medio (m):	4514.73	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.02
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-316	De la LR-317 en Rivas de Tereso a L.P. de Álava (Labastida).			
Tramo:	LR-316_01	Denominación:	LIMITE PROVINCIA RIVAS DE TERESO		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	2+00110	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	2110	Longitud (m):	2110
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.80
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	62.98	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.89	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	4.42	Radio medio (m):	728.77	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	Obarenes - Sierra de Cantabria				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-317	De la N-232A (futura LR-124) en San Vicente de la Sonsierra a L.P. de Álava (Peñacerrada) por Rivas de Tereso.			
Tramo:	LR-317_01	Denominación:	LR124 RIVAS DE TERESO		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	4+00010	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	4010	Longitud (m):	4010
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	19.49
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	63.79	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.89	Ancho medio arcén derecho (m):	0.02
Pendiente media (%):	2.96	Radio medio (m):	1016.31	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.02
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-317	De la N-232A (futura LR-124) en San Vicente de la Sonsierra a L.P. de Álava (Peñacerrada) por Rivas de Tereso.			
Tramo:	LR-317_02	Denominación:	RIVAS DE TERESO		
P.K. inicial:	4+00010	P.K. final:	4+00280	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	4010	Distancia final (m):	4340	Longitud (m):	330
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	19.49
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	22.46	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.16	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.41	Radio medio (m):	709.63	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	Obarenes - Sierra de Cantabria				
Área Protección Flora y Fauna:	Águila perdicera (Hieraaetus fasciatus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-317	De la N-232A (futura LR-124) en San Vicente de la Sonsierra a L.P. de Álava (Peñacerrada) por Rivas de Tereso.			
Tramo:	LR-317_03	Denominación:	RIVAS DE TERESO L.P. ALAVA		
P.K. inicial:	4+00280	P.K. final:	9+00780	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	4340	Distancia final (m):	9840	Longitud (m):	5500
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.12
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	38.69	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.94	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	4.90	Radio medio (m):	359.20	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Cabalgamiento		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	Obarenes - Sierra de Cantabria				
Área Protección Flora y Fauna:	Águila perdicera (Hieraaetus fasciatus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Montes Obarenes-Sierra de Toloño		Categoría de Ordenación:	Sierras de Interés Singular	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-318	De la N-232 a San Vicente de la Sonsierra (en el futuro a N-232A o LR-124) por Baños de Ebro.			
Tramo:	LR-318_01	Denominación:	N232 LIMITE PROVINCIA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	2+00930	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	2930	Longitud (m):	2930
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	159	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	22	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.61
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	61.65	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.27	Ancho medio arcén derecho (m):	1.07
Pendiente media (%):	1.67	Radio medio (m):	5043.64	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.04
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	Sotos y Riberas del Ebro				
Área Protección Flora y Fauna:	Cangrejo de río (Austropotamobius pallipes)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-318	De la N-232 a San Vicente de la Sonsierra (en el futuro a N-232A o LR-124) por Baños de Ebro.			
Tramo:	LR-318_02	Denominación:	LIMITE PROVINCIA LR319		
P.K. inicial:	2+00930	P.K. final:	2+04700	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	2930	Distancia final (m):	6700	Longitud (m):	3770
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	159	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	22	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	11.87
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	45.43	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.27	Ancho medio arcén derecho (m):	0.02
Pendiente media (%):	2.68	Radio medio (m):	3184.48	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-318	De la N-232 a San Vicente de la Sonsierra (en el futuro a N-232A o LR-124) por Baños de Ebro.			
Tramo:	LR-318_03	Denominación:	LR319 SAN VICENTE DE LA SONSIERRA		
P.K. inicial:	2+04700	P.K. final:	2+10570	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	6700	Distancia final (m):	12570	Longitud (m):	5870
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	159	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	22	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	0.00
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	40.53	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.24	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	3.25	Radio medio (m):	708.06	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-318	De la N-232 a San Vicente de la Sonsierra (en el futuro a N-232A o LR-124) por Baños de Ebro.			
Tramo:	LR-318_04	Denominación:	SAN VICENTE DE LA SONSIERRA		
P.K. inicial:	2+10570	P.K. final:	2+10980	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	12570	Distancia final (m):	12980	Longitud (m):	410
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	159	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	22	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.60
Velocidad máxima (km/h):	20	Velocidad media real (km/h):	15.53	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.24	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	4.82	Radio medio (m):	1644.88	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-319	De la N-232A (futura LR-124) en Ábalos a la LR-318.			
Tramo:	LR-319_01	Denominación:	ABALOS		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00110	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	110	Longitud (m):	110
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	13.74
Velocidad máxima (km/h):	90	Velocidad media real (km/h):	20.60	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.84	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	4.48	Radio medio (m):	2697.27	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-319	De la N-232A (futura LR-124) en Ábalos a la LR-318.			
Tramo:	LR-319_02	Denominación:	ABALOS LR318		
P.K. inicial:	0+00110	P.K. final:	0+05050	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	110	Distancia final (m):	5050	Longitud (m):	4940
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	13.74
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	44.47	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.58	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	3.06	Radio medio (m):	2218.95	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-320	De la LR-203 en Cidamón a la LR-311.			
Tramo:	LR-320_01	Denominación:	CIDAMON		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00150	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	150	Longitud (m):	150
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.62
Velocidad máxima (km/h):	90	Velocidad media real (km/h):	23.18	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.20	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	1.57	Radio medio (m):	9000.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Carrascal de Cidamón		Categoría de Ordenación:	Áreas de Vegetación Singular	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-320	De la LR-203 en Cidamón a la LR-311.			
Tramo:	LR-320_02	Denominación:	LR203 LR311		
P.K. inicial:	0+00150	P.K. final:	2+00160	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	150	Distancia final (m):	2150	Longitud (m):	2000
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.62
Velocidad máxima (km/h):	90	Velocidad media real (km/h):	51.09	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.05	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	1.53	Radio medio (m):	3490.20	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbanizable	Categoría del Suelo:	Suelo Urbanizable No Delimitado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Carrascal de Cidamón		Categoría de Ordenación:	Áreas de Vegetación Singular	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-321	De la N-120A (Variante de Nájera) a la N-232 (Variante Cenicero) por Huércanos.			
Tramo:	LR-321_01	Denominación:	N120 (VARIANTE) HUERCANOS		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+01480	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1480	Longitud (m):	1480
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	953	IMD 2018:	992	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	4.08	% de pesados 2018:	4.97	% de pesados 2019:	8.72
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	64.10	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.60	Ancho medio arcén derecho (m):	0.95
Pendiente media (%):	1.24	Radio medio (m):	6651.96	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.92
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Cangrejo de río (Austropotamobius pallipes)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbanizable	Categoría del Suelo:	Suelo Urbanizable No Delimitado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-321	De la N-120A (Variante de Nájera) a la N-232 (Variante Cenicero) por Huércanos.			
Tramo:	LR-321_02	Denominación:	HUERCANOS		
P.K. inicial:	0+01480	P.K. final:	0+02480	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	1480	Distancia final (m):	2480	Longitud (m):	1000
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	110	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	5.5	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.18
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	24.64	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.29	Ancho medio arcén derecho (m):	0.46
Pendiente media (%):	1.44	Radio medio (m):	3542.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.48
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Cabalgamiento oculto		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-321	De la N-120A (Variante de Nájera) a la N-232 (Variante Cenicero) por Huércanos.			
Tramo:	LR-321_03	Denominación:	HUERCANOS N232		
P.K. inicial:	0+02480	P.K. final:	9+00820	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	2460	Distancia final (m):	9760	Longitud (m):	7300
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	110	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	5.5	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.05
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	58.54	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.16	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.55	Radio medio (m):	2616.97	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Límite de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-322	De la N-120A (Alto de San Antón) a LR-514 en Uruñuela por Huércanos.			
Tramo:	LR-322_01	Denominación:	N120A HUERCANOS		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+04090	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	4090	Longitud (m):	4090
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	385	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	4.79	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.81
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	67.90	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.06	Ancho medio arcén derecho (m):	0.17
Pendiente media (%):	3.53	Radio medio (m):	3145.10	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.14
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Límite de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-322	De la N-120A (Alto de San Antón) a LR-514 en Uruñuela por Huércanos.			
Tramo:	LR-322_02	Denominación:	HUERCANOS		
P.K. inicial:	0+04090	P.K. final:	0+05220	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	4090	Distancia final (m):	5220	Longitud (m):	1130
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	385	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	4.79	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	15.52
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	25.58	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.71	Ancho medio arcén derecho (m):	0.01
Pendiente media (%):	1.87	Radio medio (m):	3715.40	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.11
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Cabalgamiento oculto		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-322	De la N-120A (Alto de San Antón) a LR-514 en Uruñuela por Huércanos.			
Tramo:	LR-322_03	Denominación:	HUERCANOS LR113		
P.K. inicial:	0+05220	P.K. final:	0+06300	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	5220	Distancia final (m):	6300	Longitud (m):	1080
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	385	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	4.79	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	11.67
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	63.75	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.41	Ancho medio arcén derecho (m):	1.00
Pendiente media (%):	0.69	Radio medio (m):	2294.54	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Zona Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-322	De la N-120A (Alto de San Antón) a LR-514 en Uruñuela por Huércanos.			
Tramo:	LR-322_04	Denominación:	LR113 LR514		
P.K. inicial:	0+06390	P.K. final:	0+07030	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	6390	Distancia final (m):	7000	Longitud (m):	610
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	385	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	4.79	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.12
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	23.21	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.11	Ancho medio arcén derecho (m):	0.21
Pendiente media (%):	1.30	Radio medio (m):	405.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.21
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-323	De la LR-308 en Grañón a la N-120A por Morales y Corporales.			
Tramo:	LR-323_01	Denominación:	GRAÑÓN		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00230	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	230	Longitud (m):	230
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	17.58
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	27.50	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.91	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.35	Radio medio (m):	1733.48	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.56
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Carrasquedo de Grañón		Categoría de Ordenación:	Áreas de Vegetación Singular	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-323	De la LR-308 en Grañón a la N-120A por Morales y Corporales.			
Tramo:	LR-323_02	Denominación:	GRAÑON MORALES		
P.K. inicial:	0+00230	P.K. final:	0+03570	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	230	Distancia final (m):	3570	Longitud (m):	3340
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	17.77
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	41.28	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.82	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.67	Radio medio (m):	2090.18	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-323	De la LR-308 en Grañón a la N-120A por Morales y Corporales.			
Tramo:	LR-323_03	Denominación:	MORALES		
P.K. inicial:	0+03570	P.K. final:	0+03850	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	3570	Distancia final (m):	3850	Longitud (m):	280
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	17.77
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	33.05	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.55	Ancho medio arcén derecho (m):	0.09
Pendiente media (%):	3.39	Radio medio (m):	3905.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.11
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	2
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-323	De la LR-308 en Grañón a la N-120A por Morales y Corporales.			
Tramo:	LR-323_04	Denominación:	MORALES CORPORALES		
P.K. inicial:	0+03850	P.K. final:	0+05120	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	3770	Distancia final (m):	5100	Longitud (m):	1330
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	14.70
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	59.02	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.12	Ancho medio arcén derecho (m):	0.60
Pendiente media (%):	6.23	Radio medio (m):	187.69	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.70
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-323	De la LR-308 en Grañón a la N-120A por Morales y Corporales.			
Tramo:	LR-323_05	Denominación:	CORPORALES		
P.K. inicial:	0+05120	P.K. final:	0+05480	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	5100	Distancia final (m):	5460	Longitud (m):	360
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	17.53
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	28.19	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.49	Ancho medio arcén derecho (m):	0.20
Pendiente media (%):	1.87	Radio medio (m):	588.61	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.20
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-323	De la LR-308 en Grañón a la N-120A por Morales y Corporales.			
Tramo:	LR-323_06	Denominación:	CORPORALES N120		
P.K. inicial:	0+05480	P.K. final:	0+08140	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	5460	Distancia final (m):	8110	Longitud (m):	2650
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	17.53
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	59.59	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.09	Ancho medio arcén derecho (m):	0.59
Pendiente media (%):	4.25	Radio medio (m):	2133.95	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.64
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Conglomerados				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-325	De la LR-111 en Santo Domingo de la Calzada a LR-204 por Gallinero de Rioja y Manzanares de Rioja.			
Tramo:	LR-325_01	Denominación:	STO DOMINGO DE LA CALZADA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00530	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	530	Longitud (m):	530
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.46
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	22.09	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.41	Ancho medio arcén derecho (m):	1.70
Pendiente media (%):	0.63	Radio medio (m):	1183.02	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.16
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-325	De la LR-111 en Santo Domingo de la Calzada a LR-204 por Gallinero de Rioja y Manzanares de Rioja.			
Tramo:	LR-325_02	Denominación:	STO DOMINGO MANZANARES DE RIOJA		
P.K. inicial:	0+00530	P.K. final:	5+02240	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	530	Distancia final (m):	7240	Longitud (m):	6710
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.47
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	49.23	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.75	Ancho medio arcén derecho (m):	0.49
Pendiente media (%):	3.17	Radio medio (m):	2446.41	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.43
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-325	De la LR-111 en Santo Domingo de la Calzada a LR-204 por Gallinero de Rioja y Manzanares de Rioja.			
Tramo:	LR-325_03	Denominación:	MANZANARES DE RIOJA		
P.K. inicial:	5+02240	P.K. final:	5+02610	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	7240	Distancia final (m):	7610	Longitud (m):	370
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.86
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	21.08	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.10	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.37	Radio medio (m):	146.76	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano Consolidado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-325	De la LR-111 en Santo Domingo de la Calzada a LR-204 por Gallinero de Rioja y Manzanares de Rioja.			
Tramo:	LR-325_04	Denominación:	MANZANARES DE RIOJA LR204		
P.K. inicial:	5+02610	P.K. final:	5+03340	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	7610	Distancia final (m):	8340	Longitud (m):	730
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.86
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	41.38	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.46	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	5.15	Radio medio (m):	1327.26	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Límite de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-326	De la LR-204 a la LR-309 en Hervías.			
Tramo:	LR-326_01	Denominación:	LR204 N120		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	1+01040	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	2040	Longitud (m):	2040
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	474	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	7.05	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.56
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	74.60	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.02	Ancho medio arcén derecho (m):	0.66
Pendiente media (%):	2.85	Radio medio (m):	2426.23	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.50
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-326	De la LR-204 a la LR-309 en Hervías.			
Tramo:	LR-326_02	Denominación:	N120 HERVIAS		
P.K. inicial:	1+01140	P.K. final:	1+01700	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	2140	Distancia final (m):	2700	Longitud (m):	560
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	474	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	7.05	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.92
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	41.28	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.71	Ancho medio arcén derecho (m):	0.75
Pendiente media (%):	2.14	Radio medio (m):	1501.07	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.46
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbanizable	Categoría del Suelo:	Suelo Urbanizable No Delimitado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-326	De la LR-204 a la LR-309 en Hervías.			
Tramo:	LR-326_03	Denominación:	HERVIAS		
P.K. inicial:	1+01700	P.K. final:	3+00010	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	2700	Distancia final (m):	3030	Longitud (m):	330
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	474	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	7.05	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.92
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	28.64	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.43	Ancho medio arcén derecho (m):	0.07
Pendiente media (%):	1.65	Radio medio (m):	650.59	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.13
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-327	De la LR-204 a la LR-206 en Cañas.			
Tramo:	LR-327_01	Denominación:	LR204 CAÑAS		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+02660	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	2660	Longitud (m):	2660
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	130	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	7.86	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.19
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	52.41	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.61	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.67	Radio medio (m):	4830.11	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Límite de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-327	De la LR-204 a la LR-206 en Cañas.			
Tramo:	LR-327_02	Denominación:	CAÑAS		
P.K. inicial:	0+02660	P.K. final:	0+03070	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	2660	Distancia final (m):	3070	Longitud (m):	410
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	130	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	7.86	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.57
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	24.04	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.26	Ancho medio arcén derecho (m):	1.57
Pendiente media (%):	3.54	Radio medio (m):	796.83	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.45
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano Consolidado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-328	De la N-232 a LR-208 (Antiguo trazado de la LR-208).			
Tramo:	LR-328_01	Denominación:	LR208 N232		
P.K. inicial:	11+00150	P.K. final:	11+00660	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	510	Longitud (m):	510
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.92
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	46.46	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.59	Ancho medio arcén derecho (m):	0.86
Pendiente media (%):	2.29	Radio medio (m):	3205.49	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.68
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	-				
Geología:	-				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Zona Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-330	De la N-111 a la N-111 por Torrecilla en Cameros.			
Tramo:	LR-330_01	Denominación:	N111 TORRECILLA EN CAMEROS		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00360	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	360	Longitud (m):	360
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	718	IMD 2018:	744	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	3.98	% de pesados 2018:	4.20	% de pesados 2019:	2.97
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	32.04	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.44	Ancho medio arcén derecho (m):	0.43
Pendiente media (%):	2.83	Radio medio (m):	1039.44	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	Peñas de Iregua, Leza y Jubera				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-330	De la N-111 a la N-111 por Torrecilla en Cameros.			
Tramo:	LR-330_02	Denominación:	TORRECILLA EN CAMEROS		
P.K. inicial:	0+00360	P.K. final:	0+01340	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	360	Distancia final (m):	1340	Longitud (m):	980
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	718	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	3.98	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	2.31
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	26.13	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.81	Ancho medio arcén derecho (m):	0.01
Pendiente media (%):	1.62	Radio medio (m):	1969.18	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	Palacio en Calle Pedro Sagasta, nº 10		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	22.91454071
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-330	De la N-111 a la N-111 por Torrecilla en Cameros.			
Tramo:	LR-330_03	Denominación:	TORRECILLA EN CAMEROS N111		
P.K. inicial:	0+01340	P.K. final:	0+04450	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	1340	Distancia final (m):	4450	Longitud (m):	3110
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	718	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	3.98	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	63.58
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	39.49	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.87	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	3.14	Radio medio (m):	1677.40	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Calizas bioclásticas; calizas con nódulos de sílex y margas arenosas				
Geología:	Jurásico. Dogger				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-331	De la LR-113 a la LR-206 en San Millán de la Cogolla por Villaverde de Rioja y San Andrés.			
Tramo:	LR-331_01	Denominación:	LR113 LR432		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00760	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	760	Longitud (m):	760
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	171	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	3.33	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	2.30
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	42.94	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.84	Ancho medio arcén derecho (m):	1.12
Pendiente media (%):	4.93	Radio medio (m):	1098.03	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.77
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Conglomerados				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-331	De la LR-113 a la LR-206 en San Millán de la Cogolla por Villaverde de Rioja y San Andrés.			
Tramo:	LR-331_02	Denominación:	LR432 VILLASVERDE DE RIOJA		
P.K. inicial:	0+00760	P.K. final:	4+00730	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	760	Distancia final (m):	4720	Longitud (m):	3960
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	171	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	3.33	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	2.87
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	54.71	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.34	Ancho medio arcén derecho (m):	1.07
Pendiente media (%):	6.07	Radio medio (m):	1816.62	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.93
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-331	De la LR-113 a la LR-206 en San Millán de la Cogolla por Villaverde de Rioja y San Andrés.			
Tramo:	LR-331_03	Denominación:	VILLASVERDE DE RIOJA		
P.K. inicial:	4+00730	P.K. final:	4+00920	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	4720	Distancia final (m):	4910	Longitud (m):	190
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	171	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	3.33	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	2.87
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	47.06	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.06	Ancho medio arcén derecho (m):	1.10
Pendiente media (%):	2.22	Radio medio (m):	723.68	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.64
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Conglomerados				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-331	De la LR-113 a la LR-206 en San Millán de la Cogolla por Villaverde de Rioja y San Andrés.			
Tramo:	LR-331_04	Denominación:	VILLARVERDE DE RIOJA SAN ANDRES		
P.K. inicial:	4+00920	P.K. final:	10+00480	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	4910	Distancia final (m):	10410	Longitud (m):	5500
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	171	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	3.33	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.23
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	52.18	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.44	Ancho medio arcén derecho (m):	1.00
Pendiente media (%):	2.47	Radio medio (m):	1141.62	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.71
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Conglomerados				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-331	De la LR-113 a la LR-206 en San Millán de la Cogolla por Villaverde de Rioja y San Andrés.			
Tramo:	LR-331_05	Denominación:	SAN ANDRES		
P.K. inicial:	10+00480	P.K. final:	10+00680	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	10410	Distancia final (m):	10610	Longitud (m):	200
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	171	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	3.33	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.22
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	34.79	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.62	Ancho medio arcén derecho (m):	0.46
Pendiente media (%):	3.86	Radio medio (m):	929.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.40
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-331	De la LR-113 a la LR-206 en San Millán de la Cogolla por Villaverde de Rioja y San Andrés.			
Tramo:	LR-331_06	Denominación:	SAN ANDRES LR510		
P.K. inicial:	10+00680	P.K. final:	10+00910	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	10610	Distancia final (m):	10840	Longitud (m):	230
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	171	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	3.33	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.48
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	32.99	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.87	Ancho medio arcén derecho (m):	0.80
Pendiente media (%):	5.12	Radio medio (m):	4006.96	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.55
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Conglomerados				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Áreas con permisividad de usos		Categoría de Ordenación:	Áreas de Protección-Áreas con Permisividad de Usos	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-331	De la LR-113 a la LR-206 en San Millán de la Cogolla por Villaverde de Rioja y San Andrés.			
Tramo:	LR-331_07	Denominación:	LR510 SAN MILLAN DE LA COGOLLA		
P.K. inicial:	10+00910	P.K. final:	11+00500	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	10840	Distancia final (m):	11440	Longitud (m):	600
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	171	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	3.33	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.85
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	40.76	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.75	Ancho medio arcén derecho (m):	0.80
Pendiente media (%):	2.40	Radio medio (m):	3152.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.50
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Conglomerados				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Plan Especial Monasterios: Área con Permisividad de Usos		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-331	De la LR-113 a la LR-206 en San Millán de la Cogolla por Villaverde de Rioja y San Andrés.			
Tramo:	LR-331_08	Denominación:	SAN MILLAN DE LA COGOLLA		
P.K. inicial:	11+00500	P.K. final:	11+00850	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	11440	Distancia final (m):	11790	Longitud (m):	350
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	171	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	3.33	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.01
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	26.13	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.66	Ancho medio arcén derecho (m):	0.63
Pendiente media (%):	3.18	Radio medio (m):	992.57	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.39
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-331	De la LR-113 a la LR-206 en San Millán de la Cogolla por Villaverde de Rioja y San Andrés.			
Tramo:	LR331_2_01	Denominación:	SAN MILLAN DE LA COGOLLA		
P.K. inicial:	11+01120	P.K. final:	11+00860	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	250	Distancia final (m):	0	Longitud (m):	250
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.22
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	36.59	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.52	Ancho medio arcén derecho (m):	0.31
Pendiente media (%):	2.58	Radio medio (m):	1368.08	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-333	De la N-111 a la LR-113 por Villoslada de Cameros y las Viniegras.			
Tramo:	LR-333_1_01	Denominación:	N111 VILLOSLADA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	2+00480	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	2450	Longitud (m):	2450
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	600	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	7.52	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.54
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	49.99	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.15	Ancho medio arcén derecho (m):	0.41
Pendiente media (%):	2.50	Radio medio (m):	765.88	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.22
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto concordante o normal		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Desmán Ibérico (Galemys pyrenaicus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-333	De la N-111 a la LR-113 por Villoslada de Cameros y las Viniegras.			
Tramo:	LR-333_1_02	Denominación:	VILLOSLADA DE CAMEROS		
P.K. inicial:	2+00480	P.K. final:	3+00170	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	2450	Distancia final (m):	3140	Longitud (m):	690
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	487	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	3.76	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.74
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	31.10	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.95	Ancho medio arcén derecho (m):	0.18
Pendiente media (%):	1.64	Radio medio (m):	1500.58	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.23
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	REGULAR	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Desmán Ibérico (Galemys pyrenaicus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano Consolidado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-333	De la N-111 a la LR-113 por Villoslada de Cameros y las Viniegras.			
Tramo:	LR-333_1_03	Denominación:	VILLOSLADA L.P.SORIA		
P.K. inicial:	3+00170	P.K. final:	6+00160	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	3140	Distancia final (m):	6120	Longitud (m):	2980
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	179	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	11.07	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.17
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	53.63	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.41	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.95	Radio medio (m):	929.70	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Visión europeo (M. Iutreola)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-333	De la N-111 a la LR-113 por Villoslada de Cameros y las Viniegras.			
Tramo:	LR-333_2_01	Denominación:	L.P.SORIA		
P.K. inicial:	6+00160	P.K. final:	15+00850	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	6120	Distancia final (m):	15770	Longitud (m):	9650
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.47
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	41.95	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.18	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	4.39	Radio medio (m):	745.18	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.01
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Calizas arenosas; margas; arenitas y limolitas				
Geología:	Grupo Oncala				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Límite de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-333	De la N-111 a la LR-113 por Villoslada de Cameros y las Viniegras.			
Tramo:	LR-333_3_01	Denominación:	L.P.SORIA VINIEGRA ARRIBA		
P.K. inicial:	15+00850	P.K. final:	21+00480	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	15770	Distancia final (m):	21420	Longitud (m):	5650
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.38
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	39.95	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.76	Ancho medio arcén derecho (m):	0.10
Pendiente media (%):	7.96	Radio medio (m):	384.84	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.03
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto concordante o normal		
Litología:	Alternancia de calizas arcillosas y margas; puntualmente calizas arrecifales				
Geología:	Dogger-Malm				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Límite de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-333	De la N-111 a la LR-113 por Villoslada de Cameros y las Viniegras.			
Tramo:	LR-333_3_02	Denominación:	VINIEGRA ARRIBA		
P.K. inicial:	21+00480	P.K. final:	22+00050	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	21420	Distancia final (m):	21990	Longitud (m):	570
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.38
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	24.60	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.51	Ancho medio arcén derecho (m):	0.64
Pendiente media (%):	3.55	Radio medio (m):	550.53	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.09
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto concordante o normal		
Litología:	Calizas; dolomías y calizas arcillosas				
Geología:	Jurásico (Rethiense-Hettangiense). Grupo Renales				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-333	De la N-111 a la LR-113 por Villoslada de Cameros y las Viniegras.			
Tramo:	LR-333_3_03	Denominación:	VINIEGRA ARRIBA VINIEGRA ABAJO		
P.K. inicial:	22+00050	P.K. final:	31+00400	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	21990	Distancia final (m):	31270	Longitud (m):	9280
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.49
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	40.40	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.93	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	3.98	Radio medio (m):	297.22	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Esquistos; pizarras; conglomerados y cuarcitas				
Geología:	Paleozoico, Cámbrico superior				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Zona Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-333	De la N-111 a la LR-113 por Villoslada de Cameros y las Viniegras.			
Tramo:	LR-333_3_04	Denominación:	VINIEGRA ABAJO		
P.K. inicial:	31+00400	P.K. final:	31+01140	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	31270	Distancia final (m):	32010	Longitud (m):	740
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.49
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	21.79	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.44	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.18	Radio medio (m):	862.03	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Visión europeo (M. lutreola)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-333	De la N-111 a la LR-113 por Villoslada de Cameros y las Viniegras.			
Tramo:	LR-333_3_05	Denominación:	VINIEGRA ABAJO LR436		
P.K. inicial:	31+01140	P.K. final:	33+00180	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	32010	Distancia final (m):	33040	Longitud (m):	1030
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.60
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	34.68	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.79	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.12	Radio medio (m):	225.63	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto concordante o normal		
Litología:	Esquistos; pizarras; conglomerados y cuarcitas				
Geología:	Paleozoico, Cámbrico superior				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-333	De la N-111 a la LR-113 por Villoslada de Cameros y las Viniegras.			
Tramo:	LR-333_3_06	Denominación:	LR436 LR113		
P.K. inicial:	33+00180	P.K. final:	34+00950	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	33040	Distancia final (m):	34810	Longitud (m):	1770
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.05
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	37.67	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.87	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	5.34	Radio medio (m):	232.60	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Esquistos; pizarras; conglomerados y cuarcitas				
Geología:	Paleozoico, Cámbrico superior				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Visión europeo (M. lutreola)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Bosque mixto de Cerro Urbaña		Categoría de Ordenación:	Áreas de Vegetación Singular	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-334	De la LR-113 en Villavelayo a L.P. Burgos (Neila).			
Tramo:	LR-334_01	Denominación:	LR113 (VILLAVELAYO)L.P.Burgos (NEILA)		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	7+00890	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	7770	Longitud (m):	7770
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.31
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	40.29	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.91	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	4.07	Radio medio (m):	557.19	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto concordante o normal		
Litología:	Conglomerados, metareniscas, pizarras y areniscas, a techo dolomías				
Geología:	Paleozoico. Cámbrico inferior				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Visión europeo (M. Iutreola)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-340	De la N-120A a LR-330 en Torrecilla en Cameros por Alesón, Manjares, Santa Coloma y Castroviejo. (Pendiente de construcción tramo Castroviejo a Torrecilla).			
Tramo:	LR-340_1_01	Denominación:	N120A ALESON		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00430	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	430	Longitud (m):	430
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	241	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	7.8	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	18.26
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	27.16	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.46	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.38	Radio medio (m):	2951.16	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.05
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-340	De la N-120A a LR-330 en Torrecilla en Cameros por Alesón, Manjares, Santa Coloma y Castroviejo. (Pendiente de construcción tramo Castroviejo a Torrecilla).			
Tramo:	LR-340_1_02	Denominación:	ALESON		
P.K. inicial:	0+00430	P.K. final:	0+00740	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	430	Distancia final (m):	740	Longitud (m):	310
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	241	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	7.8	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	21.03
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	30.93	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.97	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	3.11	Radio medio (m):	1189.35	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.08
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-340	De la N-120A a LR-330 en Torrecilla en Cameros por Alesón, Manjares, Santa Coloma y Castroviejo. (Pendiente de construcción tramo Castroviejo a Torrecilla).			
Tramo:	LR-340_1_03	Denominación:	ALESON MANJARRES		
P.K. inicial:	0+00740	P.K. final:	2+00350	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	740	Distancia final (m):	2350	Longitud (m):	1610
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	241	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	7.8	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	22.84
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	55.19	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.05	Ancho medio arcén derecho (m):	0.23
Pendiente media (%):	2.68	Radio medio (m):	1745.78	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.14
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-340	De la N-120A a LR-330 en Torrecilla en Cameros por Alesón, Manjares, Santa Coloma y Castroviejo. (Pendiente de construcción tramo Castroviejo a Torrecilla).			
Tramo:	LR-340_1_04	Denominación:	MANJARRES		
P.K. inicial:	2+00350	P.K. final:	3+00230	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	2350	Distancia final (m):	3230	Longitud (m):	880
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	HORMIGÓN
IMD 2015:	241	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	7.8	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	55.19
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	26.02	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.09	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.10	Radio medio (m):	1389.77	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-340	De la N-120A a LR-330 en Torrecilla en Cameros por Alesón, Manjares, Santa Coloma y Castroviejo. (Pendiente de construcción tramo Castroviejo a Torrecilla).			
Tramo:	LR-340_1_05	Denominación:	MANJARRES CASTROVIEJO		
P.K. inicial:	3+00230	P.K. final:	11+00520	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	3230	Distancia final (m):	11550	Longitud (m):	8320
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	102	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	26.64	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	23.93
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	53.87	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.13	Ancho medio arcén derecho (m):	0.42
Pendiente media (%):	3.41	Radio medio (m):	2919.28	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.31
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-340	De la N-120A a LR-330 en Torrecilla en Cameros por Alesón, Manjares, Santa Coloma y Castroviejo. (Pendiente de construcción tramo Castroviejo a Torrecilla).			
Tramo:	LR-340_1_06	Denominación:	CASTROVIEJO		
P.K. inicial:	11+00520	P.K. final:	11+00610	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	11550	Distancia final (m):	11640	Longitud (m):	90
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	102	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	26.64	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	23.93
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	23.32	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.47	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	7.10	Radio medio (m):	251.11	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Conglomerados				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-340	De la N-120A a LR-330 en Torrecilla en Cameros por Alesón, Manjares, Santa Coloma y Castroviejo. (Pendiente de construcción tramo Castroviejo a Torrecilla).			
Tramo:	LR-340_2_01	Denominación:	INICIO TRAMO2 TORRECILLA EN CAMEROS		
P.K. inicial:	14+00160	P.K. final:	19+00580	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	5420	Longitud (m):	5420
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.51
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	26.92	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	3.51	Ancho medio arcén derecho (m):	0.01
Pendiente media (%):	5.61	Radio medio (m):	1298.26	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-340	De la N-120A a LR-330 en Torrecilla en Cameros por Alesón, Manjares, Santa Coloma y Castroviejo. (Pendiente de construcción tramo Castroviejo a Torrecilla).			
Tramo:	LR-340_2_02	Denominación:	TORRECILLA EN CAMEROS		
P.K. inicial:	19+00580	P.K. final:	21+00080	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	5420	Distancia final (m):	6920	Longitud (m):	1500
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.36
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	20.07	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.91	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	4.94	Radio medio (m):	495.07	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.44
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Iglesia parroquial de San Martín		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	41.664599
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Falla		
Litología:	-				
Geología:	-				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-341	De la A-12 a la LR-137 por Ventosa, Sotés, Hornos de Moncalvillo, Daroca, Sojuela y Sorzano.			
Tramo:	LR-341_01	Denominación:	N120 VENTOSA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00740	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	740	Longitud (m):	740
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	259	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	12.34	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.02
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	57.83	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.12	Ancho medio arcén derecho (m):	0.44
Pendiente media (%):	2.49	Radio medio (m):	794.05	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.33
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de	Protección Ambiental del Entorno del Camino de Santiago (Plan	Categoría de	Protección Ambiental del Entorno del Camino de		
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-341	De la A-12 a la LR-137 por Ventosa, Sotés, Hornos de Moncalvillo, Daroca, Sojuela y Sorzano.			
Tramo:	LR-341_02	Denominación:	VENTOSA		
P.K. inicial:	0+00740	P.K. final:	1+00280	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	720	Distancia final (m):	1300	Longitud (m):	580
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	259	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	12.34	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	11.72
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	33.32	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.90	Ancho medio arcén derecho (m):	0.22
Pendiente media (%):	2.73	Radio medio (m):	880.89	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.46
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-341	De la A-12 a la LR-137 por Ventosa, Sotés, Hornos de Moncalvillo, Daroca, Sojuela y Sorzano.			
Tramo:	LR-341_03	Denominación:	VENTOSA SOTES		
P.K. inicial:	1+00280	P.K. final:	2+00880	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	1300	Distancia final (m):	2890	Longitud (m):	1590
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	259	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	12.34	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.27
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	66.36	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.83	Ancho medio arcén derecho (m):	0.03
Pendiente media (%):	2.55	Radio medio (m):	2247.67	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.01
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Límite de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-341	De la A-12 a la LR-137 por Ventosa, Sotés, Hornos de Moncalvillo, Daroca, Sojuela y Sorzano.			
Tramo:	LR-341_04	Denominación:	SOTES		
P.K. inicial:	2+00880	P.K. final:	3+00460	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	2890	Distancia final (m):	3470	Longitud (m):	580
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	259	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	12.34	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	20.99
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	29.66	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.04	Ancho medio arcén derecho (m):	0.09
Pendiente media (%):	3.36	Radio medio (m):	605.86	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.12
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano Consolidado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-341	De la A-12 a la LR-137 por Ventosa, Sotés, Hornos de Moncalvillo, Daroca, Sojuela y Sorzano.			
Tramo:	LR-341_05	Denominación:	SOTES HORNOS DE MONCALVILLO		
P.K. inicial:	3+00460	P.K. final:	5+00250	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	3450	Distancia final (m):	5260	Longitud (m):	1810
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	259	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	12.34	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.92
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	62.18	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.32	Ancho medio arcén derecho (m):	0.09
Pendiente media (%):	2.85	Radio medio (m):	3500.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.16
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-341	De la A-12 a la LR-137 por Ventosa, Sotés, Hornos de Moncalvillo, Daroca, Sojuela y Sorzano.			
Tramo:	LR-341_06	Denominación:	HORNOS DE MONCALVILLO		
P.K. inicial:	5+00250	P.K. final:	5+00720	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	5260	Distancia final (m):	5730	Longitud (m):	470
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	259	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	12.34	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.36
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	35.54	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.26	Ancho medio arcén derecho (m):	0.16
Pendiente media (%):	3.99	Radio medio (m):	1088.30	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.24
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla	Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica		
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-341	De la A-12 a la LR-137 por Ventosa, Sotés, Hornos de Moncalvillo, Daroca, Sojuela y Sorzano.			
Tramo:	LR-341_07	Denominación:	HORNOS DE MONCALVILLO DAROCA DE RIOJA		
P.K. inicial:	5+00720	P.K. final:	7+00260	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	5720	Distancia final (m):	7270	Longitud (m):	1550
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	259	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	12.34	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.36
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	64.73	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.09	Ancho medio arcén derecho (m):	0.50
Pendiente media (%):	3.90	Radio medio (m):	5101.36	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.28
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla	Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica		
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-341	De la A-12 a la LR-137 por Ventosa, Sotés, Hornos de Moncalvillo, Daroca, Sojuela y Sorzano.			
Tramo:	LR-341_08	Denominación:	DAROCA DE RIOJA		
P.K. inicial:	7+00260	P.K. final:	7+00600	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	7270	Distancia final (m):	7610	Longitud (m):	340
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	GRAVÓN-CALIZA
IMD 2015:	259	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	12.34	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.36
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	32.61	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.12	Ancho medio arcén derecho (m):	0.29
Pendiente media (%):	3.01	Radio medio (m):	438.53	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.57
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla	Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica		
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-341	De la A-12 a la LR-137 por Ventosa, Sotés, Hornos de Moncalvillo, Daroca, Sojuela y Sorzano.			
Tramo:	LR-341_09	Denominación:	DAROCA DE RIOJA MEDRANO		
P.K. inicial:	7+00600	P.K. final:	9+00780	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	7610	Distancia final (m):	9780	Longitud (m):	2170
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	GRAVÓN-CALIZA
IMD 2015:	259	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	12.34	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.91
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	64.33	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.99	Ancho medio arcén derecho (m):	0.52
Pendiente media (%):	4.93	Radio medio (m):	1750.92	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.43
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-341	De la A-12 a la LR-137 por Ventosa, Sotés, Hornos de Moncalvillo, Daroca, Sojuela y Sorzano.			
Tramo:	LR-341_10	Denominación:	MEDRANO		
P.K. inicial:	9+00780	P.K. final:	9+00970	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	9780	Distancia final (m):	9970	Longitud (m):	190
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	GRAVÓN-CALIZA
IMD 2015:	259	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	12.34	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.22
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	33.19	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.97	Ancho medio arcén derecho (m):	0.37
Pendiente media (%):	0.48	Radio medio (m):	413.68	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.39
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano No Consolidado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-341	De la A-12 a la LR-137 por Ventosa, Sotés, Hornos de Moncalvillo, Daroca, Sojuela y Sorzano.			
Tramo:	LR-341_11	Denominación:	MEDRANO SOJUELA		
P.K. inicial:	9+00970	P.K. final:	11+00320	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	9970	Distancia final (m):	11330	Longitud (m):	1360
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	GRAVÓN-CALIZA
IMD 2015:	259	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	12.34	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.22
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	62.47	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.29	Ancho medio arcén derecho (m):	0.43
Pendiente media (%):	2.74	Radio medio (m):	2261.18	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.42
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-341	De la A-12 a la LR-137 por Ventosa, Sotés, Hornos de Moncalvillo, Daroca, Sojuela y Sorzano.			
Tramo:	LR-341_12	Denominación:	SOJUELA		
P.K. inicial:	11+00320	P.K. final:	11+00660	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	11330	Distancia final (m):	11670	Longitud (m):	340
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	259	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	12.34	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.68
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	35.09	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.81	Ancho medio arcén derecho (m):	0.34
Pendiente media (%):	1.93	Radio medio (m):	585.29	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.26
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-341	De la A-12 a la LR-137 por Ventosa, Sotés, Hornos de Moncalvillo, Daroca, Sojuela y Sorzano.			
Tramo:	LR-341_13	Denominación:	SOJUELA SORZANO		
P.K. inicial:	11+00660	P.K. final:	14+01190	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	11670	Distancia final (m):	15190	Longitud (m):	3520
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	GRAVÓN-CALIZA
IMD 2015:	259	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	12.34	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.97
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	67.36	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.32	Ancho medio arcén derecho (m):	0.42
Pendiente media (%):	2.82	Radio medio (m):	2318.38	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.38
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-341	De la A-12 a la LR-137 por Ventosa, Sotés, Hornos de Moncalvillo, Daroca, Sojuela y Sorzano.			
Tramo:	LR-341_14	Denominación:	SORZANO		
P.K. inicial:	14+01190	P.K. final:	14+01800	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	15190	Distancia final (m):	15800	Longitud (m):	610
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	259	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	12.34	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.04
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	36.89	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.81	Ancho medio arcén derecho (m):	0.09
Pendiente media (%):	3.51	Radio medio (m):	1892.79	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.06
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-341	De la A-12 a la LR-137 por Ventosa, Sotés, Hornos de Moncalvillo, Daroca, Sojuela y Sorzano.			
Tramo:	LR-341_15	Denominación:	SORZANO LR137		
P.K. inicial:	14+01800	P.K. final:	17+00880	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	15800	Distancia final (m):	17730	Longitud (m):	1930
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	GRAVÓN-CALIZA
IMD 2015:	259	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	12.34	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.64
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	55.82	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.42	Ancho medio arcén derecho (m):	0.59
Pendiente media (%):	5.54	Radio medio (m):	4086.27	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.51
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Límite de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-342	De la A-12 a la LR-341 en Sotés.			
Tramo:	LR-342_01	Denominación:	N120 LR442		
P.K. inicial:	0+00210	P.K. final:	0+01450	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	210	Distancia final (m):	1450	Longitud (m):	1240
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.59
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	61.87	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.35	Ancho medio arcén derecho (m):	0.77
Pendiente media (%):	4.77	Radio medio (m):	5014.08	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.63
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Límite de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-342	De la A-12 a la LR-341 en Sotés.			
Tramo:	LR-342_02	Denominación:	LR442 SOTES		
P.K. inicial:	0+01450	P.K. final:	0+02390	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	1450	Distancia final (m):	2390	Longitud (m):	940
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.64
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	58.83	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.30	Ancho medio arcén derecho (m):	0.96
Pendiente media (%):	6.01	Radio medio (m):	2235.53	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.54
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-342	De la A-12 a la LR-341 en Sotés.			
Tramo:	LR-342_03	Denominación:	SOTES		
P.K. inicial:	0+02390	P.K. final:	0+02730	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	2390	Distancia final (m):	2730	Longitud (m):	340
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.64
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	33.63	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.30	Ancho medio arcén derecho (m):	0.38
Pendiente media (%):	9.19	Radio medio (m):	964.12	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Límite de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-344	De la LR-250 a la LR-255 en Alberite por el Barrio de las Bodegas.			
Tramo:	LR-344_01	Denominación:	LR250 ALBERITE		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+01750	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1750	Longitud (m):	1750
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	0
IMD 2015:	526	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	6.78	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.19
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	43.36	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.66	Ancho medio arcén derecho (m):	0.70
Pendiente media (%):	2.55	Radio medio (m):	2405.67	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.75
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Cantos con matriz limo-arcillosa				
Geología:	Cuaternario. Glacis				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-344	De la LR-250 a la LR-255 en Alberite por el Barrio de las Bodegas.			
Tramo:	LR-344_02	Denominación:	ALBERITE		
P.K. inicial:	0+01750	P.K. final:	0+03010	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	1750	Distancia final (m):	3010	Longitud (m):	1260
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	0
IMD 2015:	526	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	6.78	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.21
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	27.13	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.14	Ancho medio arcén derecho (m):	0.78
Pendiente media (%):	3.64	Radio medio (m):	1239.44	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.68
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	REGULAR	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano Consolidado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-345	De la LR-250 a Clavijo por Alberite y La Unión.			
Tramo:	LR-345_01	Denominación:	LR250 ALBERITE		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	1+0480	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1480	Longitud (m):	1480
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	2.78
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	56.36	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.92	Ancho medio arcén derecho (m):	0.90
Pendiente media (%):	1.97	Radio medio (m):	2258.29	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.28
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	-				
Geología:	-				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Límite de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-345	De la LR-250 a Clavijo por Alberite y La Unión.			
Tramo:	LR-345_02	Denominación:	ALBERITE		
P.K. inicial:	1+0480	P.K. final:	2+0120	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	1480	Distancia final (m):	2120	Longitud (m):	640
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.06
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	23.71	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.23	Ancho medio arcén derecho (m):	0.60
Pendiente media (%):	1.82	Radio medio (m):	1900.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.06
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	-				
Geología:	-				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano Consolidado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-345	De la LR-250 a Clavijo por Alberite y La Unión.			
Tramo:	LR-345_03	Denominación:	ALBERITE LA UNION		
P.K. inicial:	2+0120	P.K. final:	5+0570	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	2120	Distancia final (m):	5570	Longitud (m):	3450
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.52
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	57.58	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.09	Ancho medio arcén derecho (m):	0.57
Pendiente media (%):	5.12	Radio medio (m):	2962.87	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.72
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Cantos con matriz limo-arcillosa				
Geología:	Cuaternario. Glacis				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-345	De la LR-250 a Clavijo por Alberite y La Unión.			
Tramo:	LR-345_04	Denominación:	LA UNION		
P.K. inicial:	5+0570	P.K. final:	6+0830	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	5570	Distancia final (m):	6830	Longitud (m):	1260
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	2.88
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	25.65	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.96	Ancho medio arcén derecho (m):	0.37
Pendiente media (%):	7.11	Radio medio (m):	300.60	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.21
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Cantos con matriz limo-arcillosa				
Geología:	Cuaternario. Glacis				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano Consolidado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-345	De la LR-250 a Clavijo por Alberite y La Unión.			
Tramo:	LR-345_05	Denominación:	LA UNION CLAVIJO		
P.K. inicial:	6+0830	P.K. final:	8+0630	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	6830	Distancia final (m):	8630	Longitud (m):	1800
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.10
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	48.69	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.13	Ancho medio arcén derecho (m):	0.50
Pendiente media (%):	7.42	Radio medio (m):	545.14	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.48
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto mec nico		
Litología:	Arcillas y yesos Arcillas abigarradas y yesos				
Geología:	Triásico. Facies Keuper				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Límite de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-345	De la LR-250 a Clavijo por Alberite y La Unión.			
Tramo:	LR-345_06	Denominación:	CLAVIJO		
P.K. inicial:	8+0630	P.K. final:	8+0730	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	8630	Distancia final (m):	8730	Longitud (m):	100
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.10
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	28.24	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.17	Ancho medio arcén derecho (m):	0.05
Pendiente media (%):	5.65	Radio medio (m):	249.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.30
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Arcillas y yesos Arcillas abigarradas y yesos				
Geología:	Triásico. Facies Keuper				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano Consolidado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Peñas de Clavijo		Categoría de Ordenación:	Parajes Singulares de Interés Geomorfológico	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-346	De la LR-250 en Ribafrecha a la LR-261 (Ventas Blancas).			
Tramo:	LR-346_01	Denominación:	RIBAFRECHA LR261		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	1+07520	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	8540	Longitud (m):	8540
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	162	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	10.29	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.59
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	46.69	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.39	Ancho medio arcén derecho (m):	0.12
Pendiente media (%):	3.54	Radio medio (m):	4269.74	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.09
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-380	De la LR-115 en Santa Eulalia Bajera a la LR-382 en Préjano.			
Tramo:	LR-380_01	Denominación:	LR115 STA. EULALIA BAJERA LR382 (PREJANO)		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	2+00350	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	2350	Longitud (m):	2350
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	425	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	5.19	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.68
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	42.01	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.64	Ancho medio arcén derecho (m):	0.50
Pendiente media (%):	6.51	Radio medio (m):	3647.29	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.32
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Cantos con matriz limo-arcillosa				
Geología:	Cuaternario. Glacis				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Límite de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-381	De N-232A a la LR-123 por Tudelilla.			
Tramo:	LR-381_01	Denominación:	N232 TUDELILLA		
P.K. inicial:	0+00160	P.K. final:	3+00730	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	160	Distancia final (m):	3980	Longitud (m):	3820
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	280	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	20.96	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	14.60
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	69.00	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.17	Ancho medio arcén derecho (m):	0.64
Pendiente media (%):	2.88	Radio medio (m):	2073.97	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.57
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Arcillas rojas con areniscas y limos				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-381	De N-232A a la LR-123 por Tudelilla.			
Tramo:	LR-381_02	Denominación:	TUDELILLA		
P.K. inicial:	3+00730	P.K. final:	4+00690	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	3980	Distancia final (m):	4830	Longitud (m):	850
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	280	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	4.03	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.67
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	27.26	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.25	Ancho medio arcén derecho (m):	0.11
Pendiente media (%):	3.25	Radio medio (m):	3675.18	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.01
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Arcillas rojas con areniscas y limos				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-381	De N-232A a la LR-123 por Tudelilla.			
Tramo:	LR-381_03	Denominación:	TUDELILLA LR123		
P.K. inicial:	4+00690	P.K. final:	6+00780	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	4830	Distancia final (m):	7030	Longitud (m):	2200
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	280	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	4.03	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	1.70
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	61.98	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.09	Ancho medio arcén derecho (m):	0.71
Pendiente media (%):	1.45	Radio medio (m):	8450.05	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.56
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Arcillas rojas con areniscas y limos				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-382	De la LR-115 a LR-583 en Arnedo por Préjano.			
Tramo:	LR-382_01	Denominación:	LR115 LR380		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+04660	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	4660	Longitud (m):	4660
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	86	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	3.8	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	2.58
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	50.60	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	3.68	Ancho medio arcén derecho (m):	0.01
Pendiente media (%):	4.36	Radio medio (m):	3055.30	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.01
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Conglomerados; areniscas y margas				
Geología:	Paleógeno				
Espacios Naturales:	Peñas de Arnedillo, Peñalmonte y Peña Isasa				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Peñas de Arnedillo, Peñalmonte	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-382	De la LR-115 a LR-583 en Arnedo por Préjano.			
Tramo:	LR-382_02	Denominación:	LR380 PREJANO		
P.K. inicial:	0+04660	P.K. final:	0+05160	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	4660	Distancia final (m):	5160	Longitud (m):	500
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	86	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	3.8	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.62
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	38.95	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.34	Ancho medio arcén derecho (m):	0.60
Pendiente media (%):	4.05	Radio medio (m):	6579.40	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.42
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Conglomerados; areniscas y margas				
Geología:	Paleógeno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-382	De la LR-115 a LR-583 en Arnedo por Préjano.			
Tramo:	LR-382_03	Denominación:	PREJANO		
P.K. inicial:	0+05160	P.K. final:	0+05440	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	5160	Distancia final (m):	5440	Longitud (m):	280
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	86	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	3.8	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.62
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	22.32	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.49	Ancho medio arcén derecho (m):	0.17
Pendiente media (%):	1.69	Radio medio (m):	1601.07	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Cantos con matriz limo-arcillosa				
Geología:	Cuaternario. Glacis				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-382	De la LR-115 a LR-583 en Arnedo por Préjano.			
Tramo:	LR-382_04	Denominación:	PREJANO POLIGONO		
P.K. inicial:	0+05440	P.K. final:	0+12870	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	5440	Distancia final (m):	12870	Longitud (m):	7430
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	86	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	3.8	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	0.55
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	40.58	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.27	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.81	Radio medio (m):	3043.43	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Conglomerados; areniscas y margas				
Geología:	Paleógeno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-382	De la LR-115 a LR-583 en Arnedo por Préjano.			
Tramo:	LR-382_05	Denominación:	POLIGONO LR123		
P.K. inicial:	0+12870	P.K. final:	0+14180	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	12870	Distancia final (m):	14180	Longitud (m):	1310
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	86	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	3.8	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	1.08
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	40.97	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.63	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	0.98	Radio medio (m):	8502.37	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.40
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-384	De la N-232 a Aldeanueva de Ebro.			
Tramo:	LR-384_01	Denominación:	N232 ALDEANUEVA DE EBRO		
P.K. inicial:	0+00120	P.K. final:	1+00870	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	120	Distancia final (m):	1870	Longitud (m):	1750
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1779	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	10.23	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	14.21
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	44.38	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.10	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.24	Radio medio (m):	3548.91	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-384	De la N-232 a Aldeanueva de Ebro.			
Tramo:	LR-384_02	Denominación:	ALDEANUEVA DE EBRO		
P.K. inicial:	1+00870	P.K. final:	1+01170	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	1870	Distancia final (m):	2150	Longitud (m):	280
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1779	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	10.23	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	14.21
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	35.55	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.72	Ancho medio arcén derecho (m):	2.61
Pendiente media (%):	0.88	Radio medio (m):	6164.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.11
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Cantos con matriz limo-arcillosa				
Geología:	Cuaternario. Glacis				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-385	De la LR-123 en Grávalos a la LR-289.			
Tramo:	LR-385_01	Denominación:	GRAVALOS		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00600	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	600	Longitud (m):	600
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	210	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	10.49	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.61
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	27.52	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.83	Ancho medio arcén derecho (m):	0.22
Pendiente media (%):	2.79	Radio medio (m):	1930.83	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.16
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-385	De la LR-123 en Grávalos a la LR-289.			
Tramo:	LR-385_02	Denominación:	GRAVALOS LR289		
P.K. inicial:	0+00600	P.K. final:	8+00580	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	600	Distancia final (m):	8570	Longitud (m):	7970
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	210	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	10.49	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.61
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	65.23	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.05	Ancho medio arcén derecho (m):	0.54
Pendiente media (%):	1.62	Radio medio (m):	5196.30	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.54
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-387	De la LR-123 a la LR-283 en Igea.			
Tramo:	LR-387_01	Denominación:	LR123 IGEA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+04060	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	4060	Longitud (m):	4060
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	135	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	4.92	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.89
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	39.71	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.37	Ancho medio arcén derecho (m):	0.01
Pendiente media (%):	5.06	Radio medio (m):	432.75	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Puente sobre el río Linares		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	0.953032565
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto concordante o normal		
Litología:	Arcillas y limolitas				
Geología:	Grupo Oliván				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-387	De la LR-123 a la LR-283 en Igea.			
Tramo:	LR-387_02	Denominación:	IGEA		
P.K. inicial:	0+04060	P.K. final:	0+05150	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	4060	Distancia final (m):	5150	Longitud (m):	1090
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	135	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	4.92	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.59
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	23.33	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.56	Ancho medio arcén derecho (m):	0.07
Pendiente media (%):	3.42	Radio medio (m):	433.58	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.37
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Puente sobre el río Linares		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	70.50010944
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Huertas del Alhama-Linares		Categoría de Ordenación:	Huertas Tradicionales	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-390	De la LR-284 en Aguilar del Río Alhama a L.P de Soria (Valdeprado) por Valdemadera y Navajún.			
Tramo:	LR-390_01	Denominación:	AGUILAR DEL RIO ALHAMA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00310	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	310	Longitud (m):	310
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	152	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	6.36	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.70
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	24.67	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.44	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	4.23	Radio medio (m):	340.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.03
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	Sierra de Alcarama y Valle del Alhama				
Área Protección Flora y Fauna:	Águila perdicera (Hiera a aetus fasciatus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Huertas del Alhama-Linares		Categoría de Ordenación:	Huertas Tradicionales	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-390	De la LR-284 en Aguilar del Río Alhama a L.P de Soria (Valdeprado) por Valdemadera y Navajún.			
Tramo:	LR-390_02	Denominación:	AGUILAR DEL RIO LR391		
P.K. inicial:	0+00310	P.K. final:	2+00140	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	230	Distancia final (m):	2130	Longitud (m):	1900
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	152	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	6.36	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.70
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	42.43	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.41	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.07	Radio medio (m):	692.58	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	Sierra de Alcarama y Valle del Alhama				
Área Protección Flora y Fauna:	Águila perdicera (Hieraaetus fasciatus)		Reserva Biosfera:	Sierra de Tormo	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Huertas del Alhama-Linares		Categoría de Ordenación:	Huertas Tradicionales	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-390	De la LR-284 en Aguilar del Río Alhama a L.P de Soria (Valdeprado) por Valdemadera y Navajún.			
Tramo:	LR-390_03	Denominación:	LR391 VALDEMADERA		
P.K. inicial:	2+00140	P.K. final:	8+00610	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	2130	Distancia final (m):	8610	Longitud (m):	6480
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	152	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	6.36	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.39
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	48.46	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.04	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	6.00	Radio medio (m):	851.65	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Calizas arenosas; margas; arenitas y limolitas				
Geología:	Grupo Oncala				
Espacios Naturales:	Sierra de Alcarama y Valle del Alhama				
Área Protección Flora y Fauna:	Águila perdicera (Hiera ae tus fasciatus)		Reserva Biosfera:	Sierra de Tormo	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-390	De la LR-284 en Aguilar del Río Alhama a L.P de Soria (Valdeprado) por Valdemadera y Navajún.			
Tramo:	LR-390_04	Denominación:	VALDEMADERA		
P.K. inicial:	8+00610	P.K. final:	8+00820	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	8610	Distancia final (m):	8830	Longitud (m):	220
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	152	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	6.36	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.78
Velocidad máxima (km/h):	90	Velocidad media real (km/h):	31.65	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.07	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	4.10	Radio medio (m):	980.95	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Calizas arenosas; margas; arenitas y limolitas				
Geología:	Grupo Oncala				
Espacios Naturales:	Sierra de Alcarama y Valle del Alhama				
Área Protección Flora y Fauna:	Águila perdicera (Hieraaetus fasciatus)		Reserva Biosfera:	Sierra de Tormo	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-390	De la LR-284 en Aguilar del Río Alhama a L.P de Soria (Valdeprado) por Valdemadera y Navajún.			
Tramo:	LR-390_05	Denominación:	VALDEMADERA LR590		
P.K. inicial:	8+00820	P.K. final:	12+00280	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	8830	Distancia final (m):	12290	Longitud (m):	3460
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	152	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	6.36	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.78
Velocidad máxima (km/h):	90	Velocidad media real (km/h):	49.16	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.73	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	3.19	Radio medio (m):	1259.19	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Calizas arenosas; margas; arenitas y limolitas				
Geología:	Grupo Oncala				
Espacios Naturales:	Sierra de Alcarama y Valle del Alhama				
Área Protección Flora y Fauna:	Águila perdicera (Hieraaetus fasciatus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-390	De la LR-284 en Aguilar del Río Alhama a L.P de Soria (Valdeprado) por Valdemadera y Navajún.			
Tramo:	LR-390_06	Denominación:	LR590 L.P.SORIA		
P.K. inicial:	12+00280	P.K. final:	14+00020	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	12290	Distancia final (m):	14040	Longitud (m):	1750
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	152	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	6.36	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	25.20
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	35.04	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.80	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	4.76	Radio medio (m):	637.71	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Calizas arenosas; margas; arenitas y limolitas				
Geología:	Grupo Oncala				
Espacios Naturales:	Sierra de Alcarama y Valle del Alhama				
Área Protección Flora y Fauna:	Águila perdicera (Hieraaetus fasciatus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-391	De la LR-390 a L.P. de Soria (Cigudosa).			
Tramo:	LR-391_01	Denominación:	LR390 L.P.SORIA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+03750	Tipo de red:	LOCAL
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	3750	Longitud (m):	3750
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.00
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	42.97	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.87	Ancho medio arcén derecho (m):	0.11
Pendiente media (%):	4.25	Radio medio (m):	631.20	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.10
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Calizas arenosas; margas; arenitas y limolitas				
Geología:	Grupo Oncala				
Espacios Naturales:	Sierra de Alcarama y Valle del Alhama				
Área Protección Flora y Fauna:	Águila perdicera (Hieraaetus fasciatus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-401	De la LR-306 en Haro a Villalba de Rioja.			
Tramo:	LR-401_01	Denominación:	LR306 VILLALBA DE RIOJA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	4+00150	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	4130	Longitud (m):	4130
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.79
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	46.21	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.24	Ancho medio arcén derecho (m):	1.17
Pendiente media (%):	2.71	Radio medio (m):	2834.69	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.97
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-401	De la LR-306 en Haro a Villalba de Rioja.			
Tramo:	LR-401_02	Denominación:	VILLALBA DE RIOJA		
P.K. inicial:	4+00150	P.K. final:	4+00440	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	4130	Distancia final (m):	4420	Longitud (m):	290
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.79
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	27.55	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.16	Ancho medio arcén derecho (m):	0.25
Pendiente media (%):	5.49	Radio medio (m):	2989.66	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.17
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-403	De la LR-209 a Castilseco.			
Tramo:	LR-403_01	Denominación:	LR209 CASTILSECO		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	1+00080	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1090	Longitud (m):	1090
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.24
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	40.56	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.38	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	1.47	Radio medio (m):	2037.64	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-403	De la LR-209 a Castilseco.			
Tramo:	LR-403_02	Denominación:	CASTILSECO		
P.K. inicial:	1+00080	P.K. final:	1+00230	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	1090	Distancia final (m):	1240	Longitud (m):	150
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.24
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	21.32	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.76	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	0.86	Radio medio (m):	466.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	Iglesia de San Julián en Castilseco		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	50.73180757
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-404	De la LR-209 a Cellerigo.			
Tramo:	LR-404_01	Denominación:	LR209 CELLORIGO		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	2+00950	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	2950	Longitud (m):	2950
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.63
Velocidad máxima (km/h):	90	Velocidad media real (km/h):	43.00	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.79	Ancho medio arcén derecho (m):	0.79
Pendiente media (%):	5.02	Radio medio (m):	1768.66	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.79
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Cabalgamiento		
Litología:	Margas; margocalizas y limolitas				
Geología:	Cretácico sup. Cenomaniense-Santonense				
Espacios Naturales:	Obarenes - Sierra de Cantabria				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-404	De la LR-209 a Cellerigo.			
Tramo:	LR-404_02	Denominación:	CELLORIGO		
P.K. inicial:	2+00950	P.K. final:	3+00030	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	2950	Distancia final (m):	3030	Longitud (m):	80
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.63
Velocidad máxima (km/h):	90	Velocidad media real (km/h):	42.66	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	9.04	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	8.14	Radio medio (m):	1734.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto mec nico		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	Obarenes - Sierra de Cantabria				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Montes Obarenes-Sierra de Toloño		Categoría de Ordenación:	Sierras de Interés Singular	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-405	De la LR-304 a San Millán de Yécora.			
Tramo:	LR-405_01	Denominación:	LR304 SAN MILLAN DE YECORA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	3+00550	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	3600	Longitud (m):	3600
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	21.73
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	56.65	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.05	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	4.80	Radio medio (m):	5701.25	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Margas				
Geología:	Mioceno-Plioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-405	De la LR-304 a San Millán de Yécora.			
Tramo:	LR-405_02	Denominación:	SAN MILLAN DE YECORA		
P.K. inicial:	3+00550	P.K. final:	3+00850	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	3600	Distancia final (m):	3900	Longitud (m):	300
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	21.73
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	22.95	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.51	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	1.64	Radio medio (m):	5847.33	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-406	De la LR-209 a Villaseca en la LR-302.			
Tramo:	LR-406_01	Denominación:	LR209 VILLASECA (LR302)		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00560	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	560	Longitud (m):	560
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.78
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	38.38	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.43	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	1.22	Radio medio (m):	853.16	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-406	De la LR-209 a Villaseca en la LR-302.			
Tramo:	LR-406_02	Denominación:	VILLASECA		
P.K. inicial:	0+00560	P.K. final:	0+00880	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	560	Distancia final (m):	880	Longitud (m):	320
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	HORMIGÓN
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.48
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	23.00	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.69	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.26	Radio medio (m):	1605.94	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	Muralla en Villaseca		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	30.0025611
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-408	De la LR-504 a Baños de Rioja.			
Tramo:	LR-408_01	Denominación:	CASTAÑARES		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00180	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	180	Longitud (m):	180
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.66
Velocidad máxima (km/h):	20	Velocidad media real (km/h):	18.34	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.53	Ancho medio arcén derecho (m):	0.47
Pendiente media (%):	2.44	Radio medio (m):	3967.22	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-408	De la LR-504 a Baños de Rioja.			
Tramo:	LR-408_02	Denominación:	CASTAÑARES BAÑOS DE RIOJA		
P.K. inicial:	0+00180	P.K. final:	0+00840	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	200	Distancia final (m):	840	Longitud (m):	640
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.52
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	48.03	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.36	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	1.68	Radio medio (m):	4533.58	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Visión europeo (M. lutreola)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a Masas Arbóreas: Vegetación de Ribera		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-408	De la LR-504 a Baños de Rioja.			
Tramo:	LR-408_03	Denominación:	BAÑOS DE RIOJA		
P.K. inicial:	0+00840	P.K. final:	0+01230	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	840	Distancia final (m):	1230	Longitud (m):	390
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.52
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	20.58	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.83	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.03	Radio medio (m):	2576.92	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	Torre fuerte en Baños de Rioja		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	18.64235103
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-409	De la LR-204 a la LR-204 por Ciriñuela.			
Tramo:	LR-409_01	Denominación:	LR204 CIRIÑUELA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00790	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	790	Longitud (m):	790
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	2.57
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	33.68	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.00	Ancho medio arcén derecho (m):	0.50
Pendiente media (%):	2.22	Radio medio (m):	3384.75	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.50
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-409	De la LR-204 a la LR-204 por Ciriñuela.			
Tramo:	LR-409_02	Denominación:	CIRIÑUELA		
P.K. inicial:	0+00790	P.K. final:	0+01050	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	800	Distancia final (m):	1050	Longitud (m):	250
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.55
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	21.18	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.00	Ancho medio arcén derecho (m):	0.50
Pendiente media (%):	5.04	Radio medio (m):	478.08	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.50
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-409	De la LR-204 a la LR-204 por Ciriñuela.			
Tramo:	LR-409_03	Denominación:	CIRIÑUELA LR204		
P.K. inicial:	0+01050	P.K. final:	0+01540	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	1060	Distancia final (m):	1530	Longitud (m):	470
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.55
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	37.33	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.00	Ancho medio arcén derecho (m):	0.50
Pendiente media (%):	1.71	Radio medio (m):	1371.02	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.50
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-410	De L.P. Burgos (Bascuñana) a Quintanar de Rioja.			
Tramo:	LR-410_01	Denominación:	L.P. BURGOS LR412		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00440	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	440	Longitud (m):	440
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	13.25
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	51.82	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.45	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	4.86	Radio medio (m):	7687.27	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Conglomerados				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-410	De L.P. Burgos (Bascuñana) a Quintanar de Rioja.			
Tramo:	LR-410_02	Denominación:	LR412 QUINTANAR DE RIOJA		
P.K. inicial:	0+00440	P.K. final:	0+01040	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	440	Distancia final (m):	1040	Longitud (m):	600
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	14.92
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	49.13	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.57	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	5.19	Radio medio (m):	7583.28	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Conglomerados				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla	Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica		
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-410	De L.P. Burgos (Bascuñana) a Quintanar de Rioja.			
Tramo:	LR-410_03	Denominación:	QUINTANAR DE RIOJA		
P.K. inicial:	0+01040	P.K. final:	0+01140	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	1040	Distancia final (m):	1140	Longitud (m):	100
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	14.92
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	25.25	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.54	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	4.23	Radio medio (m):	1587.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Conglomerados				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-412	De la LR-308 a LR-410 (Quintanar de Rioja) por Villarta.			
Tramo:	LR-412_01	Denominación:	LR411 VILLARTA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00390	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	390	Longitud (m):	390
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	34	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	12.93	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	15.08
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	39.72	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.48	Ancho medio arcén derecho (m):	0.09
Pendiente media (%):	4.36	Radio medio (m):	5185.90	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.06
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-412	De la LR-308 a LR-410 (Quintanar de Rioja) por Villarta.			
Tramo:	LR-412_02	Denominación:	VILLARTA		
P.K. inicial:	0+00390	P.K. final:	0+00790	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	390	Distancia final (m):	790	Longitud (m):	400
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	34	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	12.93	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.29
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	25.49	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.65	Ancho medio arcén derecho (m):	0.23
Pendiente media (%):	3.18	Radio medio (m):	2942.50	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.25
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbanizable	Categoría del Suelo:	Suelo Urbanizable No Delimitado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-412	De la LR-308 a LR-410 (Quintanar de Rioja) por Villarta.			
Tramo:	LR-412_03	Denominación:	VILLARTA LR410		
P.K. inicial:	0+00790	P.K. final:	4+00840	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	790	Distancia final (m):	4840	Longitud (m):	4050
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	34	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	12.93	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.29
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	25.48	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.16	Ancho medio arcén derecho (m):	0.65
Pendiente media (%):	4.87	Radio medio (m):	4620.05	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.62
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Conglomerados				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbanizable	Categoría del Suelo:	Suelo Urbanizable No Delimitado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-413	De la LR-111 a Pazuengos por Santurdejo.			
Tramo:	LR-413_01	Denominación:	LR111 LR414		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+01360	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1360	Longitud (m):	1360
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.15
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	53.95	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.81	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	3.03	Radio medio (m):	7335.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-413	De la LR-111 a Pazuengos por Santurdejo.			
Tramo:	LR-413_02	Denominación:	LR414 SANTURDEJO		
P.K. inicial:	0+01360	P.K. final:	0+01490	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	1360	Distancia final (m):	1490	Longitud (m):	130
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.07
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	45.43	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.75	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	4.55	Radio medio (m):	1438.46	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Conglomerados				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-413	De la LR-111 a Pazuengos por Santurdejo.			
Tramo:	LR-413_03	Denominación:	SANTURDEJO		
P.K. inicial:	0+01490	P.K. final:	0+03190	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	1490	Distancia final (m):	3190	Longitud (m):	1700
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.88
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	24.14	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.86	Ancho medio arcén derecho (m):	0.06
Pendiente media (%):	2.76	Radio medio (m):	1716.65	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.06
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Conglomerados				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-413	De la LR-111 a Pazuengos por Santurdejo.			
Tramo:	LR-413_04	Denominación:	SANTURDEJO PAZUENGOS		
P.K. inicial:	0+03190	P.K. final:	0+09780	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	3190	Distancia final (m):	9780	Longitud (m):	6590
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.15
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	45.96	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	1	Ancho medio de calzada (m):	5.05	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	5.50	Radio medio (m):	1831.88	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Conglomerados				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a Lugares Interés Comunitario		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-414	De la LR-413 a Santurde de Rioja.			
Tramo:	LR-414_01	Denominación:	LR413 LR111		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+01080	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1080	Longitud (m):	1080
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	2.81
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	39.32	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.20	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.95	Radio medio (m):	809.08	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Conglomerados				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-414	De la LR-413 a Santurde de Rioja.			
Tramo:	LR-414_02	Denominación:	LR111 SANTURDE DE RIOJA		
P.K. inicial:	0+01080	P.K. final:	0+01460	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	1080	Distancia final (m):	1460	Longitud (m):	380
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.21
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	31.59	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.11	Ancho medio arcén derecho (m):	0.31
Pendiente media (%):	6.27	Radio medio (m):	8118.16	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.31
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-414	De la LR-413 a Santurde de Rioja.			
Tramo:	LR-414_03	Denominación:	SANTURDE DE RIOJA		
P.K. inicial:	0+01460	P.K. final:	0+01740	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	1460	Distancia final (m):	1740	Longitud (m):	280
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.21
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	22.83	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.00	Ancho medio arcén derecho (m):	0.23
Pendiente media (%):	5.36	Radio medio (m):	8127.14	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.23
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-415	De la LR-111 en Ezcaray a Posadas por Zaldierna y Azarrulla.			
Tramo:	LR-415_01	Denominación:	LR111 EZCARAY		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	1+00240	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1220	Longitud (m):	1220
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	671	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	3.54	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	0.00
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	27.72	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.69	Ancho medio arcén derecho (m):	0.72
Pendiente media (%):	4.61	Radio medio (m):	4656.89	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.08
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Real Fábrica de Paños de Santa Bárbara en Ezcaray		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	54.21065841
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-415	De la LR-111 en Ezcaray a Posadas por Zaldierna y Azarrulla.			
Tramo:	LR-415_02	Denominación:	EZCARAY LR416		
P.K. inicial:	1+00240	P.K. final:	3+00020	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	1220	Distancia final (m):	2980	Longitud (m):	1760
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	671	IMD 2018:	686	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	3.54	% de pesados 2018:	3.94	% de pesados 2019:	3.19
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	45.93	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.81	Ancho medio arcén derecho (m):	1.50
Pendiente media (%):	5.07	Radio medio (m):	5551.59	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.49
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Prados de Fondo de Valle		Categoría de Ordenación:	Prados de Fondo de Valle	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-415	De la LR-111 en Ezcaray a Posadas por Zaldierna y Azarrulla.			
Tramo:	LR-415_03	Denominación:	LR416 LR417		
P.K. inicial:	3+00020	P.K. final:	4+00170	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	2980	Distancia final (m):	4110	Longitud (m):	1130
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	671	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	3.54	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.45
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	51.11	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.87	Ancho medio arcén derecho (m):	0.86
Pendiente media (%):	1.85	Radio medio (m):	5271.50	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.86
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Río Oja		Categoría de Ordenación:	Riberas de Interés Recreativo y Paisajístico	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-415	De la LR-111 en Ezcaray a Posadas por Zaldierna y Azarrulla.			
Tramo:	LR-415_04	Denominación:	LR417 ZALDIERNA		
P.K. inicial:	4+00170	P.K. final:	5+00660	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	4110	Distancia final (m):	5600	Longitud (m):	1490
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	671	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	3.54	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.45
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	53.74	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.84	Ancho medio arcén derecho (m):	0.79
Pendiente media (%):	3.63	Radio medio (m):	3514.33	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.79
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Prados de Fondo de Valle		Categoría de Ordenación:	Prados de Fondo de Valle	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-415	De la LR-111 en Ezcaray a Posadas por Zaldierna y Azarrulla.			
Tramo:	LR-415_05	Denominación:	ZALDIERNA		
P.K. inicial:	5+00660	P.K. final:	5+00790	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	5600	Distancia final (m):	5760	Longitud (m):	160
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	671	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	3.54	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.45
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	27.93	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.80	Ancho medio arcén derecho (m):	0.80
Pendiente media (%):	3.90	Radio medio (m):	7933.85	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.80
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Conglomerados, metareniscas, pizarras y areniscas, a techo dolomías				
Geología:	Paleozoico. Cámbrico inferior				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-415	De la LR-111 en Ezcaray a Posadas por Zaldierna y Azarrulla.			
Tramo:	LR-415_06	Denominación:	ZALDIERNA AZARRULLA		
P.K. inicial:	5+00790	P.K. final:	7+00470	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	5760	Distancia final (m):	7370	Longitud (m):	1610
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	671	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	3.54	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.45
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	48.19	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.89	Ancho medio arcén derecho (m):	0.80
Pendiente media (%):	3.72	Radio medio (m):	1640.12	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.80
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Conglomerados, metareniscas, pizarras y areniscas, a techo dolomías				
Geología:	Paleozoico. Cámbrico inferior				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-415	De la LR-111 en Ezcaray a Posadas por Zaldierna y Azarrulla.			
Tramo:	LR-415_07	Denominación:	AZARRULLA		
P.K. inicial:	7+00470	P.K. final:	7+00580	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	7370	Distancia final (m):	7480	Longitud (m):	110
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	671	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	3.54	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.45
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	34.53	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.89	Ancho medio arcén derecho (m):	0.80
Pendiente media (%):	3.25	Radio medio (m):	1018.18	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.80
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Esquistos; pizarras; conglomerados y cuarcitas				
Geología:	Paleozoico, Cámbrico superior				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-415	De la LR-111 en Ezcaray a Posadas por Zaldierna y Azarrulla.			
Tramo:	LR-415_08	Denominación:	AZARRULLA POSADAS		
P.K. inicial:	7+00580	P.K. final:	10+00240	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	7480	Distancia final (m):	10090	Longitud (m):	2610
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	671	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	3.54	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.45
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	50.28	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.85	Ancho medio arcén derecho (m):	0.80
Pendiente media (%):	4.43	Radio medio (m):	4488.62	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.88
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Visión europeo (M. lutreola)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Río Oja		Categoría de Ordenación:	Riberas de Interés Recreativo y Paisajístico	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-415	De la LR-111 en Ezcaray a Posadas por Zaldierna y Azarrulla.			
Tramo:	LR-415_09	Denominación:	POSADAS		
P.K. inicial:	10+00240	P.K. final:	10+00520	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	10090	Distancia final (m):	10370	Longitud (m):	280
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	671	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	3.54	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.45
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	26.35	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.86	Ancho medio arcén derecho (m):	0.09
Pendiente media (%):	10.49	Radio medio (m):	1487.50	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.09
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Río Oja		Categoría de Ordenación:	Riberas de Interés Recreativo y Paisajístico	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-416	De la LR-415 a Valdezcaray.			
Tramo:	LR-416_01	Denominación:	LR415 VALDEZCARAY		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	13+00030	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	13070	Longitud (m):	13070
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	GRAVA EMULSIÓN RECICLADO
IMD 2015:	85	IMD 2018:	352	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	5.83	% de pesados 2018:	5.71	% de pesados 2019:	3.15
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	36.84	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.19	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	4.30	Radio medio (m):	545.28	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Conglomerados, metareniscas, pizarras y areniscas, a techo dolomías				
Geología:	Paleozoico. Cámbrico inferior				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Zonas de Protección Forestal		Categoría de Ordenación:	Zonas de Protección Forestal	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-417	De la LR-415 a Urdanta.			
Tramo:	LR-417_01	Denominación:	LR415 URDANTA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+03590	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	3590	Longitud (m):	3590
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.45
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	37.33	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.52	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	5.29	Radio medio (m):	1391.08	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-417	De la LR-415 a Urdanta.			
Tramo:	LR-417_02	Denominación:	URDANTA		
P.K. inicial:	0+03590	P.K. final:	0+03710	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	3590	Distancia final (m):	3710	Longitud (m):	120
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.45
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	20.08	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.92	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	8.38	Radio medio (m):	4080.83	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Cabalgamiento		
Litología:	Conglomerados, metareniscas, pizarras y areniscas, a techo dolomías				
Geología:	Paleozoico. Cámbrico inferior				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-418	De la LR-415 a San Antón.			
Tramo:	LR-418_01	Denominación:	LR415 SAN ANTON		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00490	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	490	Longitud (m):	490
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.45
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	26.95	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.49	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	4.80	Radio medio (m):	1486.20	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Visión europeo (M. lutreola)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Río Oja		Categoría de Ordenación:	Riberas de Interés Recreativo y Paisajístico	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-419	De la LR-206 en Alesanco a LR-206 por Torrecilla sobre Alesanco.			
Tramo:	LR-419_01	Denominación:	ALESANCO TORRECILLA SOBRE ALESANCO		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+01200	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1200	Longitud (m):	1200
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.31
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	32.08	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.18	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	1.68	Radio medio (m):	1575.12	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-419	De la LR-206 en Alesanco a LR-206 por Torrecilla sobre Alesanco.			
Tramo:	LR-419_02	Denominación:	TORRECILLA SOBRE ALESANCO		
P.K. inicial:	0+01200	P.K. final:	0+01610	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	1200	Distancia final (m):	1610	Longitud (m):	410
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.31
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	19.70	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.72	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	3.45	Radio medio (m):	1966.34	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano Consolidado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-419	De la LR-206 en Alesanco a LR-206 por Torrecilla sobre Alesanco.			
Tramo:	LR-419_03	Denominación:	TORRECILLA SOBRE ALESANCO LR206		
P.K. inicial:	0+01610	P.K. final:	0+01980	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	1610	Distancia final (m):	1980	Longitud (m):	370
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.21
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	36.64	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.31	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	1.25	Radio medio (m):	2925.95	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-420	De la LR-204 a Villarejo.			
Tramo:	LR-420_01	Denominación:	LR204 VILLAREJO		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+01430	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1430	Longitud (m):	1430
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.67
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	46.22	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.59	Ancho medio arcén derecho (m):	0.01
Pendiente media (%):	6.20	Radio medio (m):	3769.38	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.01
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Cambio lateral de facies		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-420	De la LR-204 a Villarejo.			
Tramo:	LR-420_02	Denominación:	VILLAREJO		
P.K. inicial:	0+01430	P.K. final:	0+01540	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	1430	Distancia final (m):	1540	Longitud (m):	110
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.67
Velocidad máxima (km/h):	20	Velocidad media real (km/h):	23.38	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.01	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	8.35	Radio medio (m):	1188.18	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Conglomerados				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano Consolidado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-421	De la LR-206 a Suso.			
Tramo:	LR-421_01	Denominación:	LR206 SUSO		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+01390	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1390	Longitud (m):	1390
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	MICRO AGLOMERADO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.32
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	24.79	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.44	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	5.32	Radio medio (m):	679.21	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	Monasterio de San Millán de Suso		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	58.16977744
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Conglomerados				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Protección Ambiental del Camino de Santiago (Plan Especial)		Categoría de Ordenación:	Protección Ambiental del Camino de Santiago	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-422	De la LR-206 a Lugar del Río.			
Tramo:	LR-422_01	Denominación:	LR206 LUGAR DEL RIO		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	1+00940	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1930	Longitud (m):	1930
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.34
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	29.55	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.75	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.06	Radio medio (m):	755.72	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.06
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Áreas de protección media		Categoría de Ordenación:	Áreas de Protección-Áreas de Protección Media	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-422	De la LR-206 a Lugar del Río.			
Tramo:	LR-422_02	Denominación:	LUGAR DEL RIO		
P.K. inicial:	1+00940	P.K. final:	2+00580	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	1930	Distancia final (m):	2560	Longitud (m):	630
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.34
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	24.74	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.74	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	1.97	Radio medio (m):	316.19	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Río Cárdenas		Categoría de Ordenación:	Riberas de Interés Recreativo y Paisajístico	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-424	De la LR-124 a Peciña.			
Tramo:	LR-424_01	Denominación:	LR124 PECIÑA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+03300	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	3300	Longitud (m):	3300
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.77
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	31.06	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	3.86	Ancho medio arcén derecho (m):	0.05
Pendiente media (%):	5.63	Radio medio (m):	2613.56	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.04
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Ermita de Santa María de la Piscina de Peciña		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Grado 1	Distancia BIC:	92.38157812
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	Obarenes - Sierra de Cantabria				
Área Protección Flora y Fauna:	Águila perdicera (Hieraaetus fasciatus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-427	De la N-120A (Alesón) a la LR-321 en Huércanos.			
Tramo:	LR-427_01	Denominación:	N120 A12		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00840	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	840	Longitud (m):	840
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO
IMD 2015:	2431	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	12.27	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	38.83
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	47.60	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.82	Ancho medio arcén derecho	0.86
Pendiente media (%):	3.29	Radio medio (m):	3937.02	Ancho medio arcén izquierdo	0.56
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Zona Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Protección Ambiental del Entorno del Camino de Santiago (Plan	Categoría de	Protección Ambiental del Entorno del Camino de Santiago		
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-427	De la N-120A (Alesón) a la LR-321 en Huércanos.			
Tramo:	LR-427_02	Denominación:	A12 HUERCANOS		
P.K. inicial:	1+00130	P.K. final:	1+00870	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	1160	Distancia final (m):	1900	Longitud (m):	740
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2431	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	12.27	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	11.51
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	64.22	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.30	Ancho medio arcén derecho (m):	1.13
Pendiente media (%):	1.87	Radio medio (m):	6908.53	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.94
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Límite de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-427	De la N-120A (Alesón) a la LR-321 en Huércanos.			
Tramo:	LR-427_03	Denominación:	HUERCANOS		
P.K. inicial:	1+00870	P.K. final:	2+00430	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	1900	Distancia final (m):	2350	Longitud (m):	450
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	2431	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	12.27	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	11.43
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	28.14	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.11	Ancho medio arcén derecho (m):	0.04
Pendiente media (%):	2.07	Radio medio (m):	9000.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.08
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-428	De la LR-207 a Casas Blancas (Cidamón).			
Tramo:	LR-428_01	Denominación:	LR207 CASAS BLANCAS		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+01210	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1210	Longitud (m):	1210
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.83
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	27.52	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.67	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	0.50	Radio medio (m):	6261.97	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; limos y arcillas rojas				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-429	De la LR-113 a Bezares (en el futuro a Santa Coloma) por Tricio y la variante de Arenzana de Arriba.			
Tramo:	LR-429_01	Denominación:	LR113 TRICIO		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00900	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	900	Longitud (m):	900
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.90
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	41.48	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.51	Ancho medio arcén derecho (m):	0.62
Pendiente media (%):	2.76	Radio medio (m):	3287.56	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.53
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-429	De la LR-113 a Bezares (en el futuro a Santa Coloma) por Tricio y la variante de Arenzana de Arriba.			
Tramo:	LR-429_02	Denominación:	TRICIO		
P.K. inicial:	0+00900	P.K. final:	1+00780	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	900	Distancia final (m):	1780	Longitud (m):	880
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	2.87
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	25.49	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.76	Ancho medio arcén derecho (m):	0.34
Pendiente media (%):	2.90	Radio medio (m):	443.30	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.11
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano. Uso Industrial		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-429	De la LR-113 a Bezares (en el futuro a Santa Coloma) por Tricio y la variante de Arenzana de Arriba.			
Tramo:	LR-429_03	Denominación:	TRICIO BEZARES		
P.K. inicial:	1+00780	P.K. final:	6+00840	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	1780	Distancia final (m):	6850	Longitud (m):	5070
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.80
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	52.32	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.16	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.83	Radio medio (m):	1994.67	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	Alfar romano de La Puebla		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	33.59166494
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-429	De la LR-113 a Bezares (en el futuro a Santa Coloma) por Tricio y la variante de Arenzana de Arriba.			
Tramo:	LR-429_04	Denominación:	BEZARES		
P.K. inicial:	6+00840	P.K. final:	7+00030	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	6850	Distancia final (m):	7040	Longitud (m):	190
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.55
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	26.16	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.06	Ancho medio arcén derecho (m):	0.52
Pendiente media (%):	1.78	Radio medio (m):	264.74	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-430	De la LR-113 a la LR-136 por Arenzana de Abajo.			
Tramo:	LR-430_01	Denominación:	LR113 ARENZANA DE ABAJO		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00660	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	660	Longitud (m):	660
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	422	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	4.5	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	13.37
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	48.62	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.53	Ancho medio arcén derecho (m):	0.76
Pendiente media (%):	4.66	Radio medio (m):	5225.76	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.76
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-430	De la LR-113 a la LR-136 por Arenzana de Abajo.			
Tramo:	LR-430_02	Denominación:	ARENZANA DE ABAJO		
P.K. inicial:	0+00660	P.K. final:	1+00670	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	660	Distancia final (m):	1670	Longitud (m):	1010
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	422	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	4.5	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.03
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	21.48	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.75	Ancho medio arcén derecho (m):	0.45
Pendiente media (%):	2.14	Radio medio (m):	857.25	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.19
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	Crucero y templete de Arenzana de Abajo		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	7.013828732
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano Consolidado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-430	De la LR-113 a la LR-136 por Arenzana de Abajo.			
Tramo:	LR-430_03	Denominación:	ARENZANA DE ABAJO LR136		
P.K. inicial:	1+00670	P.K. final:	2+00770	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	1670	Distancia final (m):	2770	Longitud (m):	1100
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	422	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	4.5	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.55
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	51.89	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.38	Ancho medio arcén derecho (m):	0.89
Pendiente media (%):	1.42	Radio medio (m):	2352.36	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.69
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-431	De la LR-113 a Camprovín.			
Tramo:	LR-431_01	Denominación:	LR113 CAMPROVIN		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	4+00270	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	4330	Longitud (m):	4330
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	391	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	16.27	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.14
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	53.79	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.04	Ancho medio arcén derecho (m):	0.30
Pendiente media (%):	2.94	Radio medio (m):	933.53	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.23
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	REGULAR	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Zona Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-431	De la LR-113 a Camprovín.			
Tramo:	LR-431_02	Denominación:	CAMPROVIN		
P.K. inicial:	4+00270	P.K. final:	4+00710	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	4330	Distancia final (m):	4770	Longitud (m):	440
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	391	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	16.27	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.14
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	21.64	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.70	Ancho medio arcén derecho (m):	0.11
Pendiente media (%):	3.99	Radio medio (m):	648.41	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.06
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Zona Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-432	De la LR-331 a Tobía por Matute.			
Tramo:	LR-432_01	Denominación:	LR331 MATUTE		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	2+00620	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	2630	Longitud (m):	2630
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	2.44
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	48.53	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.36	Ancho medio arcén derecho (m):	0.60
Pendiente media (%):	2.96	Radio medio (m):	2135.19	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.55
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-432	De la LR-331 a Tobía por Matute.			
Tramo:	LR-432_02	Denominación:	MATUTE		
P.K. inicial:	2+00620	P.K. final:	3+00060	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	2630	Distancia final (m):	3080	Longitud (m):	450
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	2.44
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	35.77	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.66	Ancho medio arcén derecho (m):	0.66
Pendiente media (%):	5.44	Radio medio (m):	1705.33	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.48
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-432	De la LR-331 a Tobía por Matute.			
Tramo:	LR-432_03	Denominación:	MATUTE TOBIA		
P.K. inicial:	3+00060	P.K. final:	4+00090	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	3080	Distancia final (m):	4070	Longitud (m):	990
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	2.43
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	49.77	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.16	Ancho medio arcén derecho (m):	0.82
Pendiente media (%):	2.19	Radio medio (m):	1890.81	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.48
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-432	De la LR-331 a Tobía por Matute.			
Tramo:	LR-432_04	Denominación:	TOBIA		
P.K. inicial:	4+00090	P.K. final:	4+00250	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	4070	Distancia final (m):	4230	Longitud (m):	160
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	2.43
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	32.98	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.17	Ancho medio arcén derecho (m):	0.58
Pendiente media (%):	4.49	Radio medio (m):	1221.25	Ancho medio arcén izquierdo (m):	2.19
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-433	De la LR-113 a Ledesma de la Cogolla.			
Tramo:	LR-433_01	Denominación:	LR113 LEDESMA DE LA COGOLLA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	4+00360	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	4270	Longitud (m):	4270
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.22
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	44.47	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.04	Ancho medio arcén derecho (m):	0.52
Pendiente media (%):	5.62	Radio medio (m):	1808.29	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.49
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-434	De la LR-113 a Pedroso.			
Tramo:	LR-434_01	Denominación:	LR113 PEDROSO		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	3+00570	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	3570	Longitud (m):	3570
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.42
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	43.28	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.15	Ancho medio arcén derecho (m):	0.03
Pendiente media (%):	6.18	Radio medio (m):	2226.97	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.02
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-435	De la LR-113 a Valvanera.			
Tramo:	LR-435_01	Denominación:	LR113 VALVANERA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	4+00870	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	4880	Longitud (m):	4880
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	130	IMD 2018:	142	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	2.85	% de pesados 2018:	8.40	% de pesados 2019:	6.40
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	45.99	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.01	Ancho medio arcén derecho (m):	0.01
Pendiente media (%):	6.97	Radio medio (m):	940.88	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.01
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Monasterio de Valvanera en Anguiano		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	24.03678511
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Esquistos; pizarras; conglomerados y cuarcitas				
Geología:	Paleozoico, Cámbrico superior				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Visión europeo (M. Iutreola)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-436	De la LR-333 a Ventrosa.			
Tramo:	LR-436_01	Denominación:	LR333 VENTROSA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+03040	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	3040	Longitud (m):	3040
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.49
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	42.76	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.96	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	5.26	Radio medio (m):	757.64	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto concordante o normal		
Litología:	Esquistos; pizarras; conglomerados y cuarcitas				
Geología:	Paleozoico, Cámbrico superior				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-437	De la LR-113 a L.P. de Burgos (Huerta de Arriba).			
Tramo:	LR-437_01	Denominación:	LR113 L.P.BURGOS		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+01480	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1480	Longitud (m):	1480
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	0
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	24.39
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	34.85	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	3.97	Ancho medio arcén derecho (m):	0.02
Pendiente media (%):	5.01	Radio medio (m):	268.52	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Arenas; calizas arenosas; margas y arcillas				
Geología:	Facies Purbeck-Weald indiferenciadas. Transición Jurásico-Cretácico				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-440	De la LR-255 a Nalda.			
Tramo:	LR-440_01	Denominación:	LR255 NALDA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+01020	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1020	Longitud (m):	1020
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1076	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	7.13	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.70
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	26.92	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.07	Ancho medio arcén derecho (m):	0.17
Pendiente media (%):	6.58	Radio medio (m):	2168.83	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.27
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Cantos con matriz limo-arcillosa				
Geología:	Cuaternario. Glacis				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Zona Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-441	De Logroño a El Cortijo.			
Tramo:	LR-441_01	Denominación:	LOGROÑO EL CORTIJO		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	4+01100	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	5130	Longitud (m):	5130
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	1946	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	7.87	% de pesados 2019:	11.21
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	51.94	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.12	Ancho medio arcén derecho (m):	1.26
Pendiente media (%):	1.35	Radio medio (m):	2655.14	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.87
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	5
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Iglesia parroquial de Santa Marina en El Cortijo		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	94.02880828
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-441	De Logroño a El Cortijo.			
Tramo:	LR-441_02	Denominación:	EL CORTIJO		
P.K. inicial:	4+01100	P.K. final:	4+01530	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	5130	Distancia final (m):	5560	Longitud (m):	430
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	11.21
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	21.68	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.14	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	3.37	Radio medio (m):	330.93	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	Iglesia parroquial de Santa Marina en El Cortijo		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	59.76446644
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-442	De la LR-342 a LR-341 en Hornos de Moncalvillo.			
Tramo:	LR-442_01	Denominación:	LR342 HORNOS DE MONCALVILLO		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+01690	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1690	Longitud (m):	1690
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.53
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	56.99	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.12	Ancho medio arcén derecho (m):	0.72
Pendiente media (%):	4.65	Radio medio (m):	4338.24	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.53
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-442	De la LR-342 a LR-341 en Hornos de Moncalvillo.			
Tramo:	LR-442_02	Denominación:	HORNOS DE MONCALVILLO		
P.K. inicial:	0+01690	P.K. final:	0+02430	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	1690	Distancia final (m):	2430	Longitud (m):	740
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.53
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	30.32	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.24	Ancho medio arcén derecho (m):	0.13
Pendiente media (%):	4.62	Radio medio (m):	541.49	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.06
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Oja-Najerilla		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-443	De la LR-250 a Logroño (Actual LR-250).			
Tramo:	LR-443_01	Denominación:	LO20 LR250		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+01360	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1360	Longitud (m):	1360
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.42
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	24.28	Nivel de Servicio 2019:	C
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	9.48	Ancho medio arcén derecho (m):	0.95
Pendiente media (%):	1.32	Radio medio (m):	1445.40	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.95
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	7
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Visión europeo (M. Iutreola)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-444	De la LR-341 a la LR-137 por Medrano.			
Tramo:	LR-444_01	Denominación:	MEDRANO		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00710	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	710	Longitud (m):	710
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	746	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	6.17	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.55
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	25.68	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.64	Ancho medio arcén derecho (m):	0.02
Pendiente media (%):	5.43	Radio medio (m):	2272.96	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.03
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano Consolidado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-444	De la LR-341 a la LR-137 por Medrano.			
Tramo:	LR-444_02	Denominación:	MEDRANO LR137		
P.K. inicial:	0+00710	P.K. final:	2+00380	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	710	Distancia final (m):	2360	Longitud (m):	1650
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	746	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	6.17	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	11.32
Velocidad máxima (km/h):	80	Velocidad media real (km/h):	74.97	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.17	Ancho medio arcén derecho (m):	0.78
Pendiente media (%):	3.90	Radio medio (m):	7888.19	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.64
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-445	De la LR-341 en Sojuela a LR-541 en Entrena.			
Tramo:	LR-445_01	Denominación:	SOJUELA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00450	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	450	Longitud (m):	450
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.95
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	22.47	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.70	Ancho medio arcén derecho (m):	0.09
Pendiente media (%):	3.08	Radio medio (m):	1172.89	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.07
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-445	De la LR-341 en Sojuela a LR-541 en Entrena.			
Tramo:	LR-445_02	Denominación:	SOJUELA LR137		
P.K. inicial:	0+00450	P.K. final:	2+00030	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	450	Distancia final (m):	2030	Longitud (m):	1580
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.95
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	61.01	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.51	Ancho medio arcén derecho (m):	0.85
Pendiente media (%):	4.76	Radio medio (m):	919.87	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.66
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección por Valor Agrícola		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-445	De la LR-341 en Sojuela a LR-541 en Entrena.			
Tramo:	LR-445_03	Denominación:	LR137 ENTRENA		
P.K. inicial:	2+00120	P.K. final:	2+00310	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	2120	Distancia final (m):	2310	Longitud (m):	190
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.05
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	32.60	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	8.25	Ancho medio arcén derecho (m):	1.33
Pendiente media (%):	3.39	Radio medio (m):	3381.05	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.18
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-445	De la LR-341 en Sojuela a LR-541 en Entrena.			
Tramo:	LR-445_04	Denominación:	ENTRENA		
P.K. inicial:	2+00310	P.K. final:	2+00660	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	2310	Distancia final (m):	2660	Longitud (m):	350
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.05
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	39.61	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.31	Ancho medio arcén derecho (m):	0.35
Pendiente media (%):	4.42	Radio medio (m):	9000.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.30
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano Consolidado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-446	De la N-111 a Viguera.			
Tramo:	LR-446_01	Denominación:	N111 VIGUERA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+01220	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1220	Longitud (m):	1220
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.58
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	32.60	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.41	Ancho medio arcén derecho (m):	0.53
Pendiente media (%):	5.42	Radio medio (m):	2089.51	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.23
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	Peñas de Iregua, Leza y Jubera				
Área Protección Flora y Fauna:	Águila perdicera (Hieraaetus fasciatus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Peñas de Viguera		Categoría de Ordenación:	Parajes Singulares de Interés Geomorfológico	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-447	De la N-111 a Nestares.			
Tramo:	LR-447_01	Denominación:	N111 NESTARES		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	1+00810	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1790	Longitud (m):	1790
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.51
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	31.45	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.54	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	8.54	Radio medio (m):	774.78	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Arcillas y yesos Arcillas abigarradas y yesos				
Geología:	Triásico. Facies Keuper				
Espacios Naturales:	Peñas de Iregua, Leza y Jubera				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-447	De la N-111 a Nestares.			
Tramo:	LR-447_02	Denominación:	NESTARES		
P.K. inicial:	1+00810	P.K. final:	2+00130	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	1790	Distancia final (m):	2090	Longitud (m):	300
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.51
Velocidad máxima (km/h):	20	Velocidad media real (km/h):	12.84	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	3.56	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	7.48	Radio medio (m):	962.67	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-448	De la LR-333 a Lomos de Orio.			
Tramo:	LR-448_01	Denominación:	LR333 LOMOS DE ORIO		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	8+00540	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	8510	Longitud (m):	8510
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.24
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	38.38	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.69	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	5.68	Radio medio (m):	948.39	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Ermita de Nuestra Señora de Lomos de Orio		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	53.76447953
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Calizas arenosas; margas; arenitas y limolitas				
Geología:	Grupo Oncala				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Visión europeo (M. lutreola)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-450	De la LR-253 a Nieva de Cameros.			
Tramo:	LR-450_01	Denominación:	LR253 NIEVA DE CAMEROS		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00940	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	940	Longitud (m):	940
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.21
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	37.21	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.60	Ancho medio arcén derecho (m):	0.22
Pendiente media (%):	6.00	Radio medio (m):	3452.21	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Falla		
Litología:	Arenas; calizas arenosas; margas y arcillas				
Geología:	Facies Purbeck-Weald indiferenciadas. Transición Jurásico-Cretácico				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Límite de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-451	De la LR-253 a Montemediano.			
Tramo:	LR-451_01	Denominación:	LR253 MONTEMEDIANO		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00880	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	880	Longitud (m):	880
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.21
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	42.86	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.95	Ancho medio arcén derecho (m):	0.59
Pendiente media (%):	1.85	Radio medio (m):	8762.25	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.57
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas y limolitas rojas				
Geología:	Oligoceno - Mioceno inf.				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Límite de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Embalse de González-Lacasa		Categoría de Ordenación:	Entornos de Embalses de Interés Recreativo	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-451	De la LR-253 a Montemediano.			
Tramo:	LR-451_02	Denominación:	MONTEMEDIANO		
P.K. inicial:	0+00880	P.K. final:	0+01140	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	880	Distancia final (m):	1140	Longitud (m):	260
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.21
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	20.85	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.01	Ancho medio arcén derecho (m):	0.09
Pendiente media (%):	1.32	Radio medio (m):	2460.77	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.09
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Arenas; calizas arenosas; margas y arcillas				
Geología:	Facies Purbeck-Weald indiferenciadas. Transición Jurásico-Cretácico				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano Consolidado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Embalse de González-Lacasa		Categoría de Ordenación:	Entornos de Embalses de Interés Recreativo	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-452	De la LR-232 a Peñaloscintos.			
Tramo:	LR-452_01	Denominación:	LR232 PEÑALOSCINTOS		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+01600	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1600	Longitud (m):	1600
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.65
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	34.20	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.53	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.62	Radio medio (m):	2924.66	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Calizas arenosas; margas; arenitas y limolitas				
Geología:	Grupo Oncala				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a Riberas del Embalse (Plan Especial)		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Embalse de González-Lacasa		Categoría de Ordenación:	Entornos de Embalses de Interés Recreativo	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-453	De la LR-245 a Pinillos.			
Tramo:	LR-453_01	Denominación:	LR245 PINILLOS		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	3+00230	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	3170	Longitud (m):	3170
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.84
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	44.17	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.73	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	7.39	Radio medio (m):	914.87	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Falla		
Litología:	Conglomerados; areniscas y limolitas				
Geología:	Grupo Tera				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-453	De la LR-245 a Pinillos.			
Tramo:	LR-453_02	Denominación:	PINILLOS		
P.K. inicial:	3+00230	P.K. final:	3+00620	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	3170	Distancia final (m):	3560	Longitud (m):	390
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.84
Velocidad máxima (km/h):	20	Velocidad media real (km/h):	17.67	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.22	Ancho medio arcén derecho (m):	0.12
Pendiente media (%):	2.55	Radio medio (m):	297.44	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.11
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Conglomerados; areniscas y limolitas				
Geología:	Grupo Tera				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-454	De la N-111 a Gallinero de Cameros.			
Tramo:	LR-454_01	Denominación:	N111 GALLINERO DE CAMEROS		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+02940	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	2940	Longitud (m):	2940
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	16.21
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	11.34	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.76	Ancho medio arcén derecho (m):	0.01
Pendiente media (%):	7.01	Radio medio (m):	460.68	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.01
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Alternancia de calizas arcillosas y margas; puntualmente calizas arrecifales				
Geología:	Dogger-Malm				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-454	De la N-111 a Gallinero de Cameros.			
Tramo:	LR-454_02	Denominación:	GALLINERO DE CAMEROS		
P.K. inicial:	0+02940	P.K. final:	0+03020	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	2940	Distancia final (m):	3020	Longitud (m):	80
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	16.21
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	35.28	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	3.58	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	8.11	Radio medio (m):	896.25	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto concordante o normal		
Litología:	Calizas bioclásticas; calizas con nódulos de sílex y margas arenosas				
Geología:	Jurásico. Dogger				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Visión europeo (M. Iutreola)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a Paisajes de Montaña Subatlántica (PEPMAN)		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-455	De la N-111 a Aldeanueva de Cameros.			
Tramo:	LR-455_01	Denominación:	N111 ALDEANUEVA DE CAMEROS		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+03600	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	3600	Longitud (m):	3600
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	33.09
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	39.90	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.30	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	7.29	Radio medio (m):	1837.09	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto concordante o normal		
Litología:	Conglomerados; areniscas y limolitas				
Geología:	Grupo Tera				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Visión europeo (M. Iutreola)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-456	De la N-111 a Lumbreras (En el futuro a El Horcajo por Lumbreras).			
Tramo:	LR-456_01	Denominación:	N111 LUMBRERAS		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00570	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	570	Longitud (m):	570
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	158	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	7.4	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.37
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	45.32	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.71	Ancho medio arcén derecho (m):	0.55
Pendiente media (%):	3.48	Radio medio (m):	1413.97	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.45
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto concordante o normal		
Litología:	Calizas arenosas; margas; arenitas y limolitas				
Geología:	Grupo Oncala				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Zona Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-456	De la N-111 a Lumbreras (En el futuro a El Horcajo por Lumbreras).			
Tramo:	LR-456_02	Denominación:	LUMBRERAS		
P.K. inicial:	0+00570	P.K. final:	0+01060	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	570	Distancia final (m):	1060	Longitud (m):	490
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	158	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	7.4	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.37
Velocidad máxima (km/h):	20	Velocidad media real (km/h):	18.30	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.45	Ancho medio arcén derecho (m):	0.09
Pendiente media (%):	5.53	Radio medio (m):	1772.45	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.33
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Limolitas; areniscas e intercalaciones de calizas arenosas				
Geología:	Grupo Urbión				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano Consolidado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-457	De la LR-250 a San Andrés.			
Tramo:	LR-457_01	Denominación:	LR250 SAN ANDRES		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00630	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	630	Longitud (m):	630
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.37
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	38.46	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.56	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	7.95	Radio medio (m):	3335.63	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-457	De la LR-250 a San Andrés.			
Tramo:	LR-457_02	Denominación:	SAN ANDRES		
P.K. inicial:	0+00630	P.K. final:	0+00850	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	630	Distancia final (m):	850	Longitud (m):	220
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.37
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	21.87	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.07	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	6.76	Radio medio (m):	1205.91	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Limolitas; areniscas e intercalaciones de calizas arenosas				
Geología:	Grupo Urbión				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano Consolidado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-458	De la N-232 a Agoncillo.			
Tramo:	LR-458_01	Denominación:	N232 AGONCILLO		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+01210	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1210	Longitud (m):	1210
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1258	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	8.91	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	11.27
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	23.82	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.57	Ancho medio arcén derecho (m):	0.42
Pendiente media (%):	2.33	Radio medio (m):	2479.18	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.31
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-459	De la N-232 a Arrúbal.			
Tramo:	LR-459_01	Denominación:	N232 POLIGONO		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00960	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	960	Longitud (m):	960
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	16.93
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	45.16	Nivel de Servicio 2019:	B
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.40	Ancho medio arcén derecho (m):	0.99
Pendiente media (%):	0.94	Radio medio (m):	6186.15	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.97
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbanizable	Categoría del Suelo:	Suelo Urbanizable Delimitado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-459	De la N-232 a Arrúbal.			
Tramo:	LR-459_02	Denominación:	POLIGONO ARRUBAL		
P.K. inicial:	0+00960	P.K. final:	0+01980	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	990	Distancia final (m):	1980	Longitud (m):	990
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	16.18
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	33.22	Nivel de Servicio 2019:	B
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.86	Ancho medio arcén derecho (m):	0.93
Pendiente media (%):	1.71	Radio medio (m):	5254.27	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.90
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-460	De la LR-250 a Leza de Río Leza.			
Tramo:	LR-460_01	Denominación:	LR250 LEZA DE RIO LEZA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	1+00540	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1510	Longitud (m):	1510
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	190	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	42.71	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	14.77
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	35.27	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.78	Ancho medio arcén derecho (m):	0.48
Pendiente media (%):	4.76	Radio medio (m):	515.59	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.48
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Falla		
Litología:	Arcillas y yesos Arcillas abigarradas y yesos				
Geología:	Triásico. Facies Keuper				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-461	De la LR-250 a Luezas.			
Tramo:	LR-461_01	Denominación:	LR250 LUEZAS		
P.K. inicial:	0+00280	P.K. final:	7+00340	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	280	Distancia final (m):	7230	Longitud (m):	6950
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.13
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	33.56	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.57	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	7.27	Radio medio (m):	2329.57	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Anticlinal		
Litología:	Calizas arenosas; margas; arenitas y limolitas				
Geología:	Grupo Oncala				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-462	De la LR-250 a Trevijano.			
Tramo:	LR-462_01	Denominación:	LR250 TREVIJANO		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+03010	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	3010	Longitud (m):	3010
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.13
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	35.57	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	3.92	Ancho medio arcén derecho (m):	0.04
Pendiente media (%):	9.10	Radio medio (m):	375.53	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.02
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Anticlinal		
Litología:	Margas; margocalizas y calizas				
Geología:	Grupo Enciso				
Espacios Naturales:	Peñas de Iregua, Leza y Jubera				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Peñas de Leza	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Peñas de Leza		Categoría de Ordenación:	Parajes Singulares de Interés Geomorfológico	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-463	De la LR-245 a Torre en Cameros.			
Tramo:	LR-463_01	Denominación:	LR245 TORRE EN CAMEROS		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+06490	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	6490	Longitud (m):	6490
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	17.96
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	31.40	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.05	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	4.15	Radio medio (m):	515.72	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Falla		
Litología:	Calizas arenosas; margas; arenitas y limolitas				
Geología:	Grupo Oncala				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-464	De la LR-466 a Vadillos.			
Tramo:	LR-464_01	Denominación:	LR250 LR465		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+01250	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1250	Longitud (m):	1250
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	14.80
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	43.40	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.99	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	3.55	Radio medio (m):	2260.88	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Margas; margocalizas y calizas				
Geología:	Grupo Enciso				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-464	De la LR-466 a Vadillos.			
Tramo:	LR-464_02	Denominación:	LR465 VADILLOS		
P.K. inicial:	0+01250	P.K. final:	0+04400	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	1250	Distancia final (m):	4400	Longitud (m):	3150
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.52
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	39.54	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.05	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	4.07	Radio medio (m):	741.01	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto concordante o normal		
Litología:	Limolitas; areniscas e intercalaciones de calizas arenosas				
Geología:	Grupo Urbión				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	Zona de Transición		
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-465	De la LR-464 a Hornillos de Cameros (En el futuro a LR-261).			
Tramo:	LR-465_01	Denominación:	LR464 HORNILLOS DE CAMEROS		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+05830	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	5830	Longitud (m):	5830
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	17.99
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	37.08	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.98	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	8.74	Radio medio (m):	823.92	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Margas; margocalizas y calizas				
Geología:	Grupo Enciso				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Visión europeo (M. lutreola)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Límite de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-466	De la LR-250 a Ajamil.			
Tramo:	LR-466_01	Denominación:	LR250 LR464		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00080	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	80	Longitud (m):	80
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	15.17
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	35.97	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.01	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	0.70	Radio medio (m):	1645.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Visión europeo (M. lutreola)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-466	De la LR-250 a Ajamil.			
Tramo:	LR-466_02	Denominación:	LR464 LR549		
P.K. inicial:	0+00080	P.K. final:	4+00390	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	80	Distancia final (m):	4310	Longitud (m):	4230
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	15.25
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	49.64	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.39	Ancho medio arcén derecho (m):	0.48
Pendiente media (%):	4.26	Radio medio (m):	1486.93	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.47
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	Zona de Transición		
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Zona Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza	Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica		
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-466	De la LR-250 a Ajamil.			
Tramo:	LR-466_03	Denominación:	LR549 AJAMIL		
P.K. inicial:	4+00390	P.K. final:	6+00500	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	4310	Distancia final (m):	6370	Longitud (m):	2060
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	19.10
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	48.06	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.12	Ancho medio arcén derecho (m):	0.01
Pendiente media (%):	2.35	Radio medio (m):	583.54	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.04
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Visión europeo (M. Iutreola)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Límite de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-466	De la LR-250 a Ajamil.			
Tramo:	LR-466_04	Denominación:	AJAMIL		
P.K. inicial:	6+00500	P.K. final:	6+01150	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	6370	Distancia final (m):	7150	Longitud (m):	780
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	19.10
Velocidad máxima (km/h):	20	Velocidad media real (km/h):	10.25	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.57	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	4.89	Radio medio (m):	428.15	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.34
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Limolitas; areniscas e intercalaciones de calizas arenosas				
Geología:	Grupo Urbión				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-467	De la LR-261 a San Bartolomé de Jubera.			
Tramo:	LR-467_01	Denominación:	LR261 SAN BARTOLOME DE JUBERA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+01080	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1080	Longitud (m):	1080
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	13.48
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	38.43	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.74	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	5.77	Radio medio (m):	3074.77	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Conglomerados poligénicos				
Geología:	Oligoceno - Mioceno inf.				
Espacios Naturales:	Peñas de Iregua, Leza y Jubera				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Peñas de Leza y Jubera	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-468	De la LR-261 en Ventas Blancas a Lagunilla de Jubera.			
Tramo:	LR-468_01	Denominación:	LR261 VENTAS BLANCAS		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00280	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	280	Longitud (m):	280
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.86
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	23.09	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.22	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	4.04	Radio medio (m):	607.86	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Arcillas rojas con areniscas y limos				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-468	De la LR-261 en Ventas Blancas a Lagunilla de Jubera.			
Tramo:	LR-468_02	Denominación:	VENTAS BLANCAS LAGUNILLA DE JUBERA		
P.K. inicial:	0+00280	P.K. final:	0+01580	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	280	Distancia final (m):	1580	Longitud (m):	1300
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.86
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	45.31	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.20	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	4.34	Radio medio (m):	638.17	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-468	De la LR-261 en Ventas Blancas a Lagunilla de Jubera.			
Tramo:	LR-468_03	Denominación:	LAGUNILLA DE JUBERA		
P.K. inicial:	0+01580	P.K. final:	0+02460	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	1580	Distancia final (m):	2460	Longitud (m):	880
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.86
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	26.86	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.17	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	3.68	Radio medio (m):	1932.84	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-469	De la LR-261 a Santa Engracia de Jubera.			
Tramo:	LR-469_01	Denominación:	LR261 SANTA ENGRACIA DE JUBERA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00720	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	720	Longitud (m):	720
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	13.48
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	38.02	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.94	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	5.42	Radio medio (m):	1596.30	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Cambio lateral de facies		
Litología:	Conglomerados poligénicos				
Geología:	Oligoceno - Mioceno inf.				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Peñas de Leza y Jubera	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-469	De la LR-261 a Santa Engracia de Jubera.			
Tramo:	LR-469_02	Denominación:	SANTA ENGRACIA DE JUBERA		
P.K. inicial:	0+00720	P.K. final:	0+00960	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	720	Distancia final (m):	960	Longitud (m):	240
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	13.48
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	21.04	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.33	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	3.68	Radio medio (m):	3239.58	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Arcillas y yesos Arcillas abigarradas y yesos				
Geología:	Triásico. Facies Keuper				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Peñas de Leza y Jubera	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-470	De la LR-261 a Jubera.			
Tramo:	LR-470_01	Denominación:	LR261 JUBERA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00350	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	350	Longitud (m):	350
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	13.48
Velocidad máxima (km/h):	20	Velocidad media real (km/h):	19.49	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.96	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	3.28	Radio medio (m):	1381.11	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto concordante o normal		
Litología:	Arcillas y yesos Arcillas abigarradas y yesos				
Geología:	Triásico. Facies Keuper				
Espacios Naturales:	Peñas de Iregua, Leza y Jubera				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Peñas de Jubera	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Peñas de Jubera		Categoría de Ordenación:	Parajes Singulares de Interés Geomorfológico	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-471	De la LR-259 a Santa Lucía.			
Tramo:	LR-471_01	Denominación:	LR259 LR494		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+01750	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1750	Longitud (m):	1750
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.78
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	45.64	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.26	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	6.59	Radio medio (m):	5676.29	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-471	De la LR-259 a Santa Lucía.			
Tramo:	LR-471_02	Denominación:	LR494 SANTA LUCIA		
P.K. inicial:	0+01750	P.K. final:	0+04340	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	1750	Distancia final (m):	4340	Longitud (m):	2590
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.96
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	37.97	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.26	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	5.11	Radio medio (m):	5437.15	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	Zona de Transición		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos	Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea		
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-472	De la LR-259 en El Redal a Villa de Ocón por los Molinos de Ocón.			
Tramo:	LR-472_01	Denominación:	LR259 EL REDAL		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00570	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	570	Longitud (m):	570
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	386	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	5.87	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.31
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	35.61	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.63	Ancho medio arcén derecho (m):	0.47
Pendiente media (%):	4.74	Radio medio (m):	1376.49	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.39
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Arcillas rojas con areniscas y limos				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-472	De la LR-259 en El Redal a Villa de Ocón por los Molinos de Ocón.			
Tramo:	LR-472_02	Denominación:	EL REDAL		
P.K. inicial:	0+00570	P.K. final:	0+01100	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	570	Distancia final (m):	1100	Longitud (m):	530
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	386	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	5.87	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.00
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	31.57	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.32	Ancho medio arcén derecho (m):	0.59
Pendiente media (%):	4.33	Radio medio (m):	2703.02	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.23
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Arcillas rojas con areniscas y limos				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-472	De la LR-259 en El Redal a Villa de Ocón por los Molinos de Ocón.			
Tramo:	LR-472_03	Denominación:	EL REDAL LR473		
P.K. inicial:	0+01100	P.K. final:	0+03160	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	1100	Distancia final (m):	3160	Longitud (m):	2060
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	386	IMD 2018:	434	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	5.87	% de pesados 2018:	4.83	% de pesados 2019:	8.57
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	57.63	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.27	Ancho medio arcén derecho (m):	0.69
Pendiente media (%):	4.58	Radio medio (m):	4745.10	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.55
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Arcillas rojas con areniscas y limos				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	Zona de Transición		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos	Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea		
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-472	De la LR-259 en El Redal a Villa de Ocón por los Molinos de Ocón.			
Tramo:	LR-472_04	Denominación:	LR473 LOS MOLINOS DE OCON		
P.K. inicial:	0+03160	P.K. final:	0+03370	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	3160	Distancia final (m):	3370	Longitud (m):	210
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	386	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	5.87	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.74
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	49.04	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.20	Ancho medio arcén derecho (m):	0.63
Pendiente media (%):	4.64	Radio medio (m):	9000.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.50
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	Zona de Transición		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-472	De la LR-259 en El Redal a Villa de Ocón por los Molinos de Ocón.			
Tramo:	LR-472_05	Denominación:	LOS MOLINOS DE OCON		
P.K. inicial:	0+03370	P.K. final:	0+03850	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	3370	Distancia final (m):	3850	Longitud (m):	480
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	386	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	5.87	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.04
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	29.90	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.21	Ancho medio arcén derecho (m):	0.59
Pendiente media (%):	6.15	Radio medio (m):	7095.63	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.54
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano Consolidado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-472	De la LR-259 en El Redal a Villa de Ocón por los Molinos de Ocón.			
Tramo:	LR-472_06	Denominación:	LOS MOLINOS DE OCON LR474		
P.K. inicial:	0+03850	P.K. final:	0+03890	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	3850	Distancia final (m):	3890	Longitud (m):	40
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	386	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	5.87	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.04
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	37.63	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.20	Ancho medio arcén derecho (m):	1.28
Pendiente media (%):	7.38	Radio medio (m):	9000.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.50
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-472	De la LR-259 en El Redal a Villa de Ocón por los Molinos de Ocón.			
Tramo:	LR-472_07	Denominación:	LR474 L475		
P.K. inicial:	0+03890	P.K. final:	0+04090	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	3890	Distancia final (m):	4090	Longitud (m):	200
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	386	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	5.87	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.30
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	49.90	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.20	Ancho medio arcén derecho (m):	0.71
Pendiente media (%):	8.02	Radio medio (m):	8596.19	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.56
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	Zona de Transición		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos	Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea		
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-472	De la LR-259 en El Redal a Villa de Ocón por los Molinos de Ocón.			
Tramo:	LR-472_08	Denominación:	LR475 LR474		
P.K. inicial:	0+04090	P.K. final:	0+04590	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	4090	Distancia final (m):	4590	Longitud (m):	500
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	386	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	5.87	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.34
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	48.19	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.27	Ancho medio arcén derecho (m):	0.42
Pendiente media (%):	7.44	Radio medio (m):	5548.40	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.51
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	Zona de Transición		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos	Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea		
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-472	De la LR-259 en El Redal a Villa de Ocón por los Molinos de Ocón.			
Tramo:	LR-472_09	Denominación:	LR474 LR494		
P.K. inicial:	0+04590	P.K. final:	0+05940	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	4590	Distancia final (m):	5940	Longitud (m):	1350
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	386	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	5.87	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.52
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	47.21	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.34	Ancho medio arcén derecho (m):	0.59
Pendiente media (%):	8.30	Radio medio (m):	1711.85	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.50
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Arcillas rojas con areniscas y limos				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	Zona de Transición		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos	Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea		
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-472	De la LR-259 en El Redal a Villa de Ocón por los Molinos de Ocón.			
Tramo:	LR-472_10	Denominación:	LR494 VILLA DE OCON		
P.K. inicial:	0+05940	P.K. final:	0+07800	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	5940	Distancia final (m):	7800	Longitud (m):	1860
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	386	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	5.87	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.96
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	46.06	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.33	Ancho medio arcén derecho (m):	0.45
Pendiente media (%):	9.65	Radio medio (m):	1852.63	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.42
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	Zona de Transición		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos	Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea		
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-473	De la LR-472 a Aldealobos.			
Tramo:	LR-473_01	Denominación:	LR472 ALDEALOBOS		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00820	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	820	Longitud (m):	820
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.96
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	25.75	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.52	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	9.03	Radio medio (m):	2627.23	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	Zona de Transición		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos	Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea		
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-474	De la LR-472 a la LR-472 por Pipaona.			
Tramo:	LR-474_01	Denominación:	LR472 PIPAONA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00490	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	490	Longitud (m):	490
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.53
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	29.72	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.13	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	3.57	Radio medio (m):	3160.61	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	Zona de Transición		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos	Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea		
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-474	De la LR-472 a la LR-472 por Pipaona.			
Tramo:	LR-474_02	Denominación:	PIPAONA LR472		
P.K. inicial:	0+00490	P.K. final:	0+01020	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	490	Distancia final (m):	1020	Longitud (m):	530
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.31
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	26.44	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.57	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	7.89	Radio medio (m):	3461.85	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	Zona de Transición		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-475	De la LR-472 a Las Ruedas de Ocón.			
Tramo:	LR-475_01	Denominación:	LR472 LAS RUEDAS DE OCON		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+02090	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	2090	Longitud (m):	2090
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.96
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	48.15	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.27	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	9.76	Radio medio (m):	4134.52	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-475	De la LR-472 a Las Ruedas de Ocón.			
Tramo:	LR-475_02	Denominación:	LAS RUEDAS DE OCON		
P.K. inicial:	0+02090	P.K. final:	0+02480	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	2090	Distancia final (m):	2480	Longitud (m):	390
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.96
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	21.27	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.79	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	11.09	Radio medio (m):	320.51	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano Consolidado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-476	De la LR-261 a San Vicente de Robres.			
Tramo:	LR-476_01	Denominación:	LR261 SAN VICENTE DE ROBRES		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	4+00750	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	4660	Longitud (m):	4660
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	11.86
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	30.39	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.26	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	7.16	Radio medio (m):	587.17	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Arcillas y limolitas				
Geología:	Grupo Oliván				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-477	De la LR-261 a Santa Marina.			
Tramo:	LR-477_01	Denominación:	LR261 SANTA MARINA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+10860	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	10860	Longitud (m):	10860
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	13.48
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	31.12	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.39	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	7.22	Radio medio (m):	626.88	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Sinclinal supuesto		
Litología:	Arcillas y limolitas				
Geología:	Grupo Oliván				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-478	De la LR-250 a San Román de Cameros.			
Tramo:	LR-478_01	Denominación:	LR250 SAN ROMAN DE CAMEROS		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00700	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	700	Longitud (m):	700
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	11.65
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	23.06	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.30	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	4.50	Radio medio (m):	561.69	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto concordante o normal		
Litología:	Limolitas; areniscas e intercalaciones de calizas arenosas				
Geología:	Grupo Urbión				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	Zona de Transición		
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-479	De la LR-467 a San Martín de Jubera.			
Tramo:	LR-479_01	Denominación:	LR467 SAN MARTIN DE JUBERA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+04820	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	4820	Longitud (m):	4820
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	13.48
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	27.47	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.87	Ancho medio arcén derecho (m):	0.02
Pendiente media (%):	6.73	Radio medio (m):	314.87	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.13
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto concordante o normal		
Litología:	Margas; margocalizas y calizas				
Geología:	Grupo Enciso				
Espacios Naturales:	Peñas de Iregua, Leza y Jubera				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Peñas de Jubera	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Peñas de Jubera		Categoría de Ordenación:	Parajes Singulares de Interés Geomorfológico	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-480	De la LR-381 en Tudelilla a Carbonera.			
Tramo:	LR-480_01	Denominación:	TUDELILLA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00890	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	890	Longitud (m):	890
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	HORMIGÓN
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	14.12
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	20.69	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.11	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	5.06	Radio medio (m):	1487.19	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Arcillas rojas con areniscas y limos				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-480	De la LR-381 en Tudelilla a Carbonera.			
Tramo:	LR-480_02	Denominación:	TUDELILLA CARBONERA		
P.K. inicial:	0+00890	P.K. final:	6+00280	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	890	Distancia final (m):	6220	Longitud (m):	5330
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	15.58
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	42.65	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.27	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	7.96	Radio medio (m):	3319.51	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Cantos con matriz limo-arcillosa				
Geología:	Cuaternario. Glacis				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	Zona de Transición		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbanizable	Categoría del Suelo:	Suelo Urbanizable No Delimitado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-481	De la LR-123 a la LR-381 en Tudelilla.			
Tramo:	LR-481_01	Denominación:	LR123 TUDELILLA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00980	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	980	Longitud (m):	980
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	42.90
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	54.15	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.98	Ancho medio arcén derecho (m):	0.69
Pendiente media (%):	5.64	Radio medio (m):	6849.70	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.66
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Arcillas rojas con areniscas y limos				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-481	De la LR-123 a la LR-381 en Tudelilla.			
Tramo:	LR-481_02	Denominación:	TUDELILLA		
P.K. inicial:	0+00980	P.K. final:	0+01520	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	980	Distancia final (m):	1520	Longitud (m):	540
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	42.90
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	26.66	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.88	Ancho medio arcén derecho (m):	0.58
Pendiente media (%):	4.19	Radio medio (m):	1647.41	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.53
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Arcillas rojas con areniscas y limos				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-482	De la LR-134 en Calahorra a Murillo de Calahorra.			
Tramo:	LR-482_01	Denominación:	CALAHORRA MURILLO DE CALAHORRA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+03060	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	3060	Longitud (m):	3060
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.43
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	42.52	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.84	Ancho medio arcén derecho (m):	0.05
Pendiente media (%):	1.26	Radio medio (m):	1789.67	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.05
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-483	De la LR-123 a Bergasillas Somera por Bergasa y Bergasillas Bajera.			
Tramo:	LR-483_01	Denominación:	LR123 BERGASA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	2+00930	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	2930	Longitud (m):	2930
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	13.35
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	47.52	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.55	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	5.58	Radio medio (m):	6975.75	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Arcillas rojas con areniscas y limos				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-483	De la LR-123 a Bergasillas Somera por Bergasa y Bergasillas Bajera.			
Tramo:	LR-483_02	Denominación:	BERGASA		
P.K. inicial:	2+00930	P.K. final:	3+00910	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	2930	Distancia final (m):	3910	Longitud (m):	980
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	13.35
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	30.46	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.57	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	6.75	Radio medio (m):	5658.87	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-483	De la LR-123 a Bergasillas Somera por Bergasa y Bergasillas Bajera.			
Tramo:	LR-483_03	Denominación:	BERGASA BERGASILLAS BAJERA		
P.K. inicial:	3+00910	P.K. final:	3+03580	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	3880	Distancia final (m):	6550	Longitud (m):	2670
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.85
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	33.26	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.68	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	8.86	Radio medio (m):	644.68	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Arcillas rojas con areniscas y limos				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-483	De la LR-123 a Bergasillas Somera por Bergasa y Bergasillas Bajera.			
Tramo:	LR-483_04	Denominación:	BERGASILLAS BAJERA		
P.K. inicial:	3+03580	P.K. final:	3+03890	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	6550	Distancia final (m):	6860	Longitud (m):	310
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	15.01
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	26.26	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.68	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	9.01	Radio medio (m):	823.87	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Arcillas rojas con areniscas y limos				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-483	De la LR-123 a Bergasillas Somera por Bergasa y Bergasillas Bajera.			
Tramo:	LR-483_05	Denominación:	BERGASILLAS BAJERA BERGASILLAS SOMERA		
P.K. inicial:	3+03890	P.K. final:	3+04790	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	6860	Distancia final (m):	7760	Longitud (m):	900
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.85
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	34.92	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.72	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	5.20	Radio medio (m):	915.89	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Arcillas rojas con areniscas y limos				
Geología:	Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-484	De la LR-115 a Zarzosa por Munilla.			
Tramo:	LR-484_01	Denominación:	LR115 MUNILLA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+02390	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	2390	Longitud (m):	2390
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.14
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	42.73	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.00	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	3.00	Radio medio (m):	712.18	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Falla		
Litología:	Margas; margocalizas y calizas				
Geología:	Grupo Enciso				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Forestal		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-484	De la LR-115 a Zarzosa por Munilla.			
Tramo:	LR-484_02	Denominación:	MUNILLA		
P.K. inicial:	0+02390	P.K. final:	0+03180	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	2390	Distancia final (m):	3180	Longitud (m):	790
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.14
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	22.62	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.72	Ancho medio arcén derecho (m):	0.26
Pendiente media (%):	2.21	Radio medio (m):	399.75	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	REGULAR	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Margas; margocalizas y calizas				
Geología:	Grupo Enciso				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Visión europeo (M. lutreola)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-484	De la LR-115 a Zarzosa por Munilla.			
Tramo:	LR-484_03	Denominación:	MUNILLA ZARZOSA		
P.K. inicial:	0+03180	P.K. final:	0+07270	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	3180	Distancia final (m):	7270	Longitud (m):	4090
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.96
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	45.14	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.84	Ancho medio arcén derecho (m):	0.02
Pendiente media (%):	3.47	Radio medio (m):	590.44	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.03
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto concordante o normal		
Litología:	Limolitas; areniscas e intercalaciones de calizas arenosas				
Geología:	Grupo Urbión				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Visión europeo (M. lutreola)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-485	De la LR-115 a Peroblasco.			
Tramo:	LR-485_01	Denominación:	LR115 PEROBLASCO		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00520	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	520	Longitud (m):	520
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.48
Velocidad máxima (km/h):	20	Velocidad media real (km/h):	16.83	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.29	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	6.99	Radio medio (m):	586.04	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Margas; margocalizas y calizas				
Geología:	Grupo Enciso				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Peñas de Arnedillo, Peñalmonte	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-486	De la N-111 a Ribabellosa.			
Tramo:	LR-486_01	Denominación:	N111 RIBABELLOSA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	5+00780	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	5740	Longitud (m):	5740
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.55
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	41.11	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.46	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	6.02	Radio medio (m):	3626.99	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Conglomerados; areniscas y limolitas				
Geología:	Grupo Tera				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección a Paisajes de Montaña Subatlántica (PEPMAN)		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-486	De la N-111 a Ribabellosa.			
Tramo:	LR-486_02	Denominación:	RIBABELLOSA		
P.K. inicial:	5+00780	P.K. final:	6+00130	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	5740	Distancia final (m):	6080	Longitud (m):	340
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	MICRO AGLOMERADO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.55
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	22.14	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.52	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.76	Radio medio (m):	3335.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Conglomerados; areniscas y limolitas				
Geología:	Grupo Tera				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-487	De la LR-123 a Muro de Aguas			
Tramo:	LR-487_01	Denominación:	LR123 MURO DE AGUAS		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+04120	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	4120	Longitud (m):	4120
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.73
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	40.26	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.26	Ancho medio arcén derecho (m):	0.83
Pendiente media (%):	4.30	Radio medio (m):	1118.16	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.78
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto concordante o normal		
Litología:	Calizas arcillosas y margas				
Geología:	Jurásico. Lías				
Espacios Naturales:	Peñas de Arnedillo, Peñalmonite y Peña Isasa				
Área Protección Flora y Fauna:	Águila perdicera (Hieraaetus fasciatus)		Reserva Biosfera:	Peñas de Arnedillo, Peñalmonite	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-488	De la LR-123 a Villarroya.			
Tramo:	LR-488_01	Denominación:	LR123 VILLARROYA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+01250	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1250	Longitud (m):	1250
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.56
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	38.55	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.01	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	3.32	Radio medio (m):	1576.35	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Cabalgamiento		
Litología:	Areniscas y lutitas; microconglomerados; arcillas y limos				
Geología:	Cretácico inf.-Cenomaniense. Facies Utrillas				
Espacios Naturales:	Peñas de Arnedillo, Peñalmonite y Peña Isasa				
Área Protección Flora y Fauna:	Águila perdicera (Hieraaetus fasciatus)		Reserva Biosfera:	Peñas de Arnedillo, Peñalmonite	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-489	De la LR-283 a Valdeperillo.			
Tramo:	LR-489_01	Denominación:	LR283 VALDEPERILLO		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+01660	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1660	Longitud (m):	1660
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	2.98
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	40.09	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.63	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	3.33	Radio medio (m):	1438.86	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Ámbito de Influencia		Categoría de Ordenación:	Ámbito de Influencia	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-490	De la LR-286 a Poyales.			
Tramo:	LR-490_01	Denominación:	LR286 POYALES		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00560	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	560	Longitud (m):	560
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.57
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	24.29	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.65	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	7.61	Radio medio (m):	348.42	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Margas; margocalizas y calizas				
Geología:	Grupo Enciso				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	Zona de Transición		
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Icnitas de Enciso-Poyales		Categoría de Ordenación:	Espacios de Interés Paleontológico	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-491	De la LR-284 a Inestrillas.			
Tramo:	LR-491_01	Denominación:	LR284 INESTRILLAS		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00360	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	360	Longitud (m):	360
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.61
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	24.33	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.54	Ancho medio arcén derecho (m):	0.10
Pendiente media (%):	1.43	Radio medio (m):	4514.05	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.11
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Castillo de Inestrillas		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	69.98614092
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Calizas arenosas; margas; arenitas y limolitas				
Geología:	Grupo Oncala				
Espacios Naturales:	Sierra de Alcarama y Valle del Alhama				
Área Protección Flora y Fauna:	Águila perdicera (Hieraaetus fasciatus)		Reserva Biosfera:	Sierra de Tormo	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-492	De la LR-123 a Valdegutur.			
Tramo:	LR-492_01	Denominación:	LR123 VALDEGUTUR		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+02530	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	2530	Longitud (m):	2530
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.79
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	41.31	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.20	Ancho medio arcén derecho (m):	0.53
Pendiente media (%):	2.71	Radio medio (m):	2498.74	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.52
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	Ermita de Santo Domingo de Valdegutur		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	16.35946822
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Calizas arenosas; margas; arenitas y limolitas				
Geología:	Grupo Oncala				
Espacios Naturales:	Sierra de Alcarama y Valle del Alhama				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-493	De la LR-284 a Gutur (En el futuro a L.P. de Soria en Débanos por Gutur).			
Tramo:	LR-493_1_01	Denominación:	LR284 LR496		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+01290	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1290	Longitud (m):	1290
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.38
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	32.61	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.44	Ancho medio arcén derecho (m):	0.10
Pendiente media (%):	4.87	Radio medio (m):	718.37	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.09
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Calizas arenosas; margas; arenitas y limolitas				
Geología:	Grupo Oncala				
Espacios Naturales:	Sierra de Alcarama y Valle del Alhama				
Área Protección Flora y Fauna:	Águila perdicera (Hieraaetus fasciatus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-493	De la LR-284 a Gutur (En el futuro a L.P. de Soria en Débanos por Gutur).			
Tramo:	LR-493_2_01	Denominación:	LR496 GUTUR		
P.K. inicial:	0+01290	P.K. final:	0+06880	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	1290	Distancia final (m):	6880	Longitud (m):	5590
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.61
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	40.52	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.63	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	5.95	Radio medio (m):	872.02	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Sinclinal supuesto		
Litología:	Calizas arenosas; margas; arenitas y limolitas				
Geología:	Grupo Oncala				
Espacios Naturales:	Sierra de Alcarama y Valle del Alhama				
Área Protección Flora y Fauna:	Águila perdicera (Hieraaetus fasciatus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-494	De la LR-471 a LR-472 - Santa Lucia - La Villa de Ocón.			
Tramo:	LR-494_01	Denominación:	LR471 LR72		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+02550	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	2550	Longitud (m):	2550
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.91
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	30.93	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	3.80	Ancho medio arcén derecho (m):	0.01
Pendiente media (%):	4.72	Radio medio (m):	971.52	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	Zona de Transición		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Grandes Espacios de Montaña Mediterránea		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Leza-Cidacos	Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea		
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-495	De la N-232 a LR-115 por Rincón de Soto.			
Tramo:	LR-495_01	Denominación:	N232 RINCON DE SOTO		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00460	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	460	Longitud (m):	460
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1287	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	3.78	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.58
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	40.40	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	8.23	Ancho medio arcén derecho (m):	1.32
Pendiente media (%):	2.35	Radio medio (m):	2106.09	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.10
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-495	De la N-232 a LR-115 por Rincón de Soto.			
Tramo:	LR-495_02	Denominación:	RINCON DE SOTO		
P.K. inicial:	0+00460	P.K. final:	0+02010	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	460	Distancia final (m):	2010	Longitud (m):	1550
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1287	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	3.78	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	37.42
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	28.89	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.03	Ancho medio arcén derecho (m):	1.70
Pendiente media (%):	0.75	Radio medio (m):	5377.76	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.55
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	BUEN ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-495	De la N-232 a LR-115 por Rincón de Soto.			
Tramo:	LR-495_03	Denominación:	RINCON DE SOTO AP68		
P.K. inicial:	0+02010	P.K. final:	0+03140	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	2010	Distancia final (m):	3140	Longitud (m):	1130
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	1287	IMD 2018:	1054	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	3.78	% de pesados 2018:	10.14	% de pesados 2019:	12.17
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	66.43	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.06	Ancho medio arcén derecho (m):	0.84
Pendiente media (%):	0.85	Radio medio (m):	4950.18	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.65
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-496	De la LR-284 (en Aguilar del Río Alhama) a la LR-493.			
Tramo:	LR-496_01	Denominación:	AGUILAR		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00390	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	390	Longitud (m):	390
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	HORMIGÓN
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.76
Velocidad máxima (km/h):	20	Velocidad media real (km/h):	12.19	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.58	Ancho medio arcén derecho (m):	0.24
Pendiente media (%):	5.11	Radio medio (m):	339.74	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Calizas arenosas; margas; arenitas y limolitas				
Geología:	Grupo Oncala				
Espacios Naturales:	Sierra de Alcarama y Valle del Alhama				
Área Protección Flora y Fauna:	Águila perdicera (Hieraaetus fasciatus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-496	De la LR-284 (en Aguilar del Río Alhama) a la LR-493.			
Tramo:	LR-496_02	Denominación:	AGUILAR LR493		
P.K. inicial:	0+00390	P.K. final:	0+01430	Tipo de red:	LOCAL-ACCESOS
Distancia inicial (m):	390	Distancia final (m):	1430	Longitud (m):	1040
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.98
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	32.09	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.69	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.58	Radio medio (m):	672.48	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Calizas arenosas; margas; arenitas y limolitas				
Geología:	Grupo Oncala				
Espacios Naturales:	Sierra de Alcarama y Valle del Alhama				
Área Protección Flora y Fauna:	Águila perdicera (Hieraaetus fasciatus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-501	De la LR-308 a Grañón.			
Tramo:	LR-501_01	Denominación:	LR411 GRAÑÓN		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00340	Tipo de red:	LOCAL-TRAVESÍAS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	340	Longitud (m):	340
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	45.76
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	30.78	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.72	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	6.43	Radio medio (m):	4693.14	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-502	De la LR-111 a Estación Castañares de Rioja.			
Tramo:	LR-502_01	Denominación:	LR504 ESTACION CASTAÑARES		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00690	Tipo de red:	LOCAL-TRAVESÍAS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	690	Longitud (m):	690
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	14.05
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	20.66	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.13	Ancho medio arcén derecho (m):	0.39
Pendiente media (%):	1.05	Radio medio (m):	1225.71	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.77
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-504	De la LR-111 a la LR-111 (Travesía de Castañares de Rioja)			
Tramo:	LR-504_01	Denominación:	LR111 CASTAÑARES		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	1+00720	Tipo de red:	LOCAL-TRAVESÍAS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1740	Longitud (m):	1740
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	657	IMD 2018:	712	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	5.68	% de pesados 2018:	5.79	% de pesados 2019:	9.44
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	65.58	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.25	Ancho medio arcén derecho (m):	1.38
Pendiente media (%):	0.94	Radio medio (m):	7025.52	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.33
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección por Valor Agrícola		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-504	De la LR-111 a la LR-111 (Travesía de Castañares de Rioja)			
Tramo:	LR-504_02	Denominación:	CASTAÑARES DE RIOJA		
P.K. inicial:	1+00720	P.K. final:	3+00470	Tipo de red:	LOCAL-TRAVESÍAS
Distancia inicial (m):	1740	Distancia final (m):	3550	Longitud (m):	1810
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	657	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	5.68	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.64
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	35.14	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.52	Ancho medio arcén derecho (m):	0.74
Pendiente media (%):	1.25	Radio medio (m):	2648.08	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.97
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-504	De la LR-111 a la LR-111 (Travesía de Castañares de Rioja)			
Tramo:	LR-504_03	Denominación:	CASTAÑARES LR111		
P.K. inicial:	3+00470	P.K. final:	5+00550	Tipo de red:	LOCAL-TRAVESÍAS
Distancia inicial (m):	3550	Distancia final (m):	5580	Longitud (m):	2030
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	657	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	5.68	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.82
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	66.34	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.25	Ancho medio arcén derecho (m):	1.33
Pendiente media (%):	0.80	Radio medio (m):	4255.47	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.28
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario indiferenciado				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-506	De la LR-200 en Tormantos a puente sobre Río Tirón.			
Tramo:	LR-506_01	Denominación:	LR200 PTE. SOBRE EL RIO TIRON		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00440	Tipo de red:	LOCAL-TRAVESÍAS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	440	Longitud (m):	440
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.06
Velocidad máxima (km/h):	20	Velocidad media real (km/h):	15.53	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	3.92	Ancho medio arcén derecho (m):	0.46
Pendiente media (%):	3.37	Radio medio (m):	604.44	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.05
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Iglesia parroquial de San Esteban Protomártir		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	29.80508509
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Visión europeo (M. lutreola)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-507	De la N-232 a la Estación de San Asensio.			
Tramo:	LR-507_01	Denominación:	N232 ESTACION DE SAN ASENSIO		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00470	Tipo de red:	LOCAL-TRAVESÍAS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	470	Longitud (m):	470
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	0.00
Velocidad máxima (km/h):	20	Velocidad media real (km/h):	9.85	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	3.78	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	3.55	Radio medio (m):	532.29	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	-				
Geología:	-				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Genérico	Categoría del Suelo:	SNUG: Protección Forestal		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-509	De la LR-514 en Uruñuela a Somalo.			
Tramo:	LR-509_01	Denominación:	URUÑUELA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00580	Tipo de red:	LOCAL-TRAVESÍAS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	580	Longitud (m):	580
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	9.21
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	22.94	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.41	Ancho medio arcén derecho (m):	0.39
Pendiente media (%):	2.67	Radio medio (m):	887.24	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.31
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Iglesia de San Germán y San Servando		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	59.41186588
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Visión europeo (M. lutreola)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-509	De la LR-514 en Uruñuela a Somalo.			
Tramo:	LR-509_02	Denominación:	URUÑUELA SOMALO		
P.K. inicial:	0+00580	P.K. final:	0+01550	Tipo de red:	LOCAL-TRAVESÍAS
Distancia inicial (m):	580	Distancia final (m):	1550	Longitud (m):	970
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	11.86
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	27.21	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.50	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	1.41	Radio medio (m):	2051.12	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-514	De la LR-113 a la LR-113 (Travesía de Uruñuela).			
Tramo:	LR-514_01	Denominación:	LR113 URUÑUELA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+01840	Tipo de red:	LOCAL-TRAVESÍAS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1840	Longitud (m):	1840
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.06
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	45.96	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.35	Ancho medio arcén derecho (m):	0.29
Pendiente media (%):	1.40	Radio medio (m):	4439.62	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.12
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	Iglesia de San Germán y San Servando		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	41.35105774
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Visión europeo (M. lutreola)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-515	De la LR-208 a la LR-208 (Travesía San Asensio).			
Tramo:	LR-515_01	Denominación:	LR208 - SAN ASENSIO		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00900	Tipo de red:	LOCAL-TRAVESÍAS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	900	Longitud (m):	900
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.73
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	51.52	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.53	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	3.41	Radio medio (m):	3636.78	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Zona Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-515	De la LR-208 a la LR-208 (Travesía San Asensio).			
Tramo:	LR-515_02	Denominación:	SAN ASENSIO		
P.K. inicial:	0+00900	P.K. final:	0+02130	Tipo de red:	LOCAL-TRAVESÍAS
Distancia inicial (m):	900	Distancia final (m):	2130	Longitud (m):	1230
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	11.40
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	23.22	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.23	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	3.05	Radio medio (m):	4046.94	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-515	De la LR-208 a la LR-208 (Travesía San Asensio).			
Tramo:	LR-515_03	Denominación:	SAN ASENSIO LR208		
P.K. inicial:	0+02130	P.K. final:	0+02530	Tipo de red:	LOCAL-TRAVESÍAS
Distancia inicial (m):	2130	Distancia final (m):	2530	Longitud (m):	400
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.35
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	45.56	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.50	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	2.38	Radio medio (m):	6806.25	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Afecciones	Categoría del Suelo:	Afección Carreteras: Zona Afección		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-541	De la LR-137 a la LR-137 (Travesía de Entrena)			
Tramo:	LR-541_01	Denominación:	LR137 ENTRENA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00580	Tipo de red:	LOCAL-TRAVESÍAS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	580	Longitud (m):	580
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	7.79
Velocidad máxima (km/h):	60	Velocidad media real (km/h):	50.46	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.92	Ancho medio arcén derecho (m):	1.52
Pendiente media (%):	4.80	Radio medio (m):	713.28	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.37
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-541	De la LR-137 a la LR-137 (Travesía de Entrena)			
Tramo:	LR-541_02	Denominación:	ENTRENA		
P.K. inicial:	0+00580	P.K. final:	2+00230	Tipo de red:	LOCAL-TRAVESÍAS
Distancia inicial (m):	580	Distancia final (m):	2270	Longitud (m):	1690
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	3.89
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	31.50	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.97	Ancho medio arcén derecho (m):	0.90
Pendiente media (%):	3.62	Radio medio (m):	2138.06	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.23
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Crucero en Entrena		
Estado de la señalización:	ACEPTABLE	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	4.928989105
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano Consolidado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-541	De la LR-137 a la LR-137 (Travesía de Entrena)			
Tramo:	LR-541_03	Denominación:	ENTRENA LR137		
P.K. inicial:	2+00230	P.K. final:	2+01000	Tipo de red:	LOCAL-TRAVESÍAS
Distancia inicial (m):	2270	Distancia final (m):	3040	Longitud (m):	770
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	8.34
Velocidad máxima (km/h):	70	Velocidad media real (km/h):	62.65	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.65	Ancho medio arcén derecho (m):	1.50
Pendiente media (%):	0.93	Radio medio (m):	1182.86	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.39
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Areniscas; arenas y limos				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-542	De N-232 frente a la LR-137 a la LR-543 (Travesía de Fuenmayor).			
Tramo:	LR-542_01	Denominación:	N232 LR543 (FUENMAYOR)		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00250	Tipo de red:	LOCAL-TRAVESÍAS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	250	Longitud (m):	250
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	15.33
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	35.16	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.27	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	0.50	Radio medio (m):	7328.08	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-543	De la N-232 a la LR-251 (Travesía de Fuenmayor).			
Tramo:	LR-543_01	Denominación:	N232 LR251		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00590	Tipo de red:	LOCAL-TRAVESÍAS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	590	Longitud (m):	590
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	14.29
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	24.68	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.44	Ancho medio arcén derecho (m):	1.22
Pendiente media (%):	2.53	Radio medio (m):	5246.50	Ancho medio arcén izquierdo (m):	1.31
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Palacio de los Fernández Bazán, en Avenida Ciudad de Cenicero, nº 1		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	26.94563823
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-547	De la N-111 a Torrecilla en Cameros (barrio de Barruelo).			
Tramo:	LR-547_01	Denominación:	N111 TORRECILLA EN CAMEROS		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00380	Tipo de red:	LOCAL-TRAVESÍAS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	380	Longitud (m):	380
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	2.16
Velocidad máxima (km/h):	20	Velocidad media real (km/h):	20.99	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.07	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	3.38	Radio medio (m):	372.31	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	MUY ACCIDENTADO	Tectónica:	-		
Litología:	Calizas arcillosas y margas				
Geología:	Jurásico. Lías				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbanizable	Categoría del Suelo:	Suelo Urbanizable Delimitado Industrial		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-548	De la LR-245 a Muro de Cameros.			
Tramo:	LR-548_01	Denominación:	LR245 MURO DE CAMEROS		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00180	Tipo de red:	LOCAL-TRAVESÍAS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	180	Longitud (m):	180
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.40
Velocidad máxima (km/h):	20	Velocidad media real (km/h):	16.57	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.30	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	6.52	Radio medio (m):	550.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Limolitas; areniscas e intercalaciones de calizas arenosas				
Geología:	Grupo Urbión				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-549	De la LR-466 a Rabanera.			
Tramo:	LR-549_01	Denominación:	LR466 RABANERA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00560	Tipo de red:	LOCAL-TRAVESÍAS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	560	Longitud (m):	560
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	10.37
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	23.46	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	4.65	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	7.25	Radio medio (m):	373.68	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ACCIDENTADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Limolitas; areniscas e intercalaciones de calizas arenosas				
Geología:	Grupo Urbión				
Espacios Naturales:	Sierras de Demanda, Urbion, Cebollera y Cameros				
Área Protección Flora y Fauna:	Visión europeo (M. Iutreola)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable Especial	Categoría del Suelo:	SNUEP: Protección Carreteras		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Iregua-Alto Leza		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Subatlántica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-553	De la LR-260 a Estación FF.CC. Alcanadre.			
Tramo:	LR-553_01	Denominación:	LR260 ESTACION FFCC ALCANADRE		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00600	Tipo de red:	LOCAL-TRAVESÍAS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	600	Longitud (m):	600
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	2698	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	11.81	% de pesados 2019:	5.59
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	21.97	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.63	Ancho medio arcén derecho (m):	0.09
Pendiente media (%):	1.32	Radio medio (m):	1555.57	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.10
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-583	Travesía de Arnedo (antigua LR-123) entre la LR-115 y la LR-123 (glorieta variante).			
Tramo:	LR-583_01	Denominación:	TRAVESIA DE ARNEDO		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+01440	Tipo de red:	LOCAL-TRAVESÍAS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1440	Longitud (m):	1440
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	13.83
Velocidad máxima (km/h):	50	Velocidad media real (km/h):	42.76	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.32	Ancho medio arcén derecho (m):	0.88
Pendiente media (%):	3.08	Radio medio (m):	2700.62	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.73
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Conglomerados; areniscas y margas				
Geología:	Paleógeno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Protección de Carreteras: Línea de Edificación		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-584	Travesía de Arnedo (Antigua LR-115 desde LR-585 a LR-115).			
Tramo:	LR-584_01	Denominación:	ARNEDO		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00210	Tipo de red:	LOCAL-TRAVESÍAS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	210	Longitud (m):	210
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.19
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	21.75	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	8.66	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	5.04	Radio medio (m):	675.00	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	REGULAR	Bienes interés cultural (BIC):	Castillo de Arnedo		
Estado de la señalización:	REGULAR	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	85.35506376
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-585	De la LR-123 a la LR-584 (Travesía de Arnedo).			
Tramo:	LR-585_01	Denominación:	LR123 ARNEDO		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+01310	Tipo de red:	LOCAL-TRAVESÍAS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	1310	Longitud (m):	1310
Clase de Tramo:	URBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	1636	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	16.86	% de pesados 2019:	26.08
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	27.58	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.40	Ancho medio arcén derecho (m):	0.24
Pendiente media (%):	4.38	Radio medio (m):	2136.89	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.07
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Castillo de Arnedo		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	87.66218051
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Conglomerados				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbanizable	Categoría del Suelo:	Suelo Urbanizable No Delimitado		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-585	De la LR-123 a la LR-584 (Travesía de Arnedo).			
Tramo:	LR-585_02	Denominación:	ARNEDO LR584		
P.K. inicial:	0+01310	P.K. final:	0+02140	Tipo de red:	LOCAL-TRAVESÍAS
Distancia inicial (m):	1310	Distancia final (m):	2140	Longitud (m):	830
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	12.04
Velocidad máxima (km/h):	40	Velocidad media real (km/h):	30.22	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.17	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	1.65	Radio medio (m):	1127.95	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	MUY MAL ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	Castillo de Arnedo		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	Integral	Distancia BIC:	88.14859818
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Conglomerados				
Geología:	Oligoceno-Mioceno				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	-	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-586	De la N-232 a la LR-495 por Travesía Rincón de Soto.			
Tramo:	LR-586_01	Denominación:	N232 LR495 (RINCON DE SOTO)		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00320	Tipo de red:	LOCAL-TRAVESÍAS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	320	Longitud (m):	320
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	6.99
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	28.92	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	7.72	Ancho medio arcén derecho (m):	1.23
Pendiente media (%):	0.89	Radio medio (m):	3627.88	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.94
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	PARADA DE AUTOBÚS	Número de paradas de autobús:	1
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	LLANO	Tectónica:	-		
Litología:	Gravas y arenas. Caliches				
Geología:	Cuaternario. Terrazas				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	-		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Sin protección específica		Categoría de Ordenación:	Sin Protección Específica	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-590	De la LR-390 a Navajún.			
Tramo:	LR-590_01	Denominación:	LR390 NAVAJUN		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00180	Tipo de red:	LOCAL-TRAVESÍAS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	180	Longitud (m):	180
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	RIEGO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.92
Velocidad máxima (km/h):	20	Velocidad media real (km/h):	15.57	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.80	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	10.11	Radio medio (m):	1737.37	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Calizas arenosas; margas; arenitas y limolitas				
Geología:	Grupo Oncala				
Espacios Naturales:	Sierra de Alcarama y Valle del Alhama				
Área Protección Flora y Fauna:	Águila perdicera (Hieraaetus fasciatus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	-	Categoría del Suelo:	-		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama		Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-591	De la LR-285 en Ventas del Baño a LR-289.			
Tramo:	LR-591_01	Denominación:	VENTAS DE BAÑO LR289		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00440	Tipo de red:	LOCAL-TRAVESÍAS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	440	Longitud (m):	440
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	481	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	6.24	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.42
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	25.34	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.07	Ancho medio arcén derecho (m):	0.82
Pendiente media (%):	2.45	Radio medio (m):	453.41	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.36
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Contacto discordante		
Litología:	Margas; margocalizas y calizas				
Geología:	Grupo Enciso				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	0	Reserva Biosfera:	Zona de Transición		
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Alhama	Categoría de Ordenación:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea		
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-593	De la LR-123 a Baños de la Albotea.			
Tramo:	LR-593_01	Denominación:	LR123 BAÑOS DE LA ALBOTEA		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00280	Tipo de red:	LOCAL-TRAVESÍAS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	280	Longitud (m):	280
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD<250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	5.79
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	28.63	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	6.90	Ancho medio arcén derecho (m):	0.54
Pendiente media (%):	1.02	Radio medio (m):	1513.10	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.48
Iluminación:	NO	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	ACEPTABLE	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	Límite masa de agua		
Litología:	Gravas con matriz areno-arcillosa; arenas; limos y arcillas				
Geología:	Cuaternario. Aluviales				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo No Urbanizable	Categoría del Suelo:	Grandes Espacios de Montaña Mediterránea		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Huertas del Alhama-Linares		Categoría de Ordenación:	Huertas Tradicionales	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

Carretera	LR-594	De la LR-123 a Cabretón.			
Tramo:	LR-594_01	Denominación:	LR123 CABRETON		
P.K. inicial:	0+00000	P.K. final:	0+00160	Tipo de red:	LOCAL-TRAVESÍAS
Distancia inicial (m):	0	Distancia final (m):	160	Longitud (m):	160
Clase de Tramo:	INTERURBANO	Tipo de carretera:	CONVENCIONAL	Tipo de firme:	AGLOMERADO ASFÁLTICO
IMD 2015:	-	IMD 2018:	-	Intensidad total 24h 2019:	IMD>250
% de pesados 2015:	-	% de pesados 2018:	-	% de pesados 2019:	4.23
Velocidad máxima (km/h):	30	Velocidad media real (km/h):	23.80	Nivel de Servicio 2019:	A
Número de carriles:	2	Ancho medio de calzada (m):	5.88	Ancho medio arcén derecho (m):	0.00
Pendiente media (%):	1.53	Radio medio (m):	1684.38	Ancho medio arcén izquierdo (m):	0.00
Iluminación:	SI	Paradas de autobús:	NO	Número de paradas de autobús:	0
Estado del firme:	BUEN ESTADO	Bienes interés cultural (BIC):	-		
Estado de la señalización:	MUY MAL ESTADO	Tipo de protección BIC:	-	Distancia BIC:	-
Tipo de terreno:	ONDULADO	Tectónica:	-		
Litología:	Calizas arenosas; margas; arenitas y limolitas				
Geología:	Grupo Oncala				
Espacios Naturales:	-				
Área Protección Flora y Fauna:	Alimoche (Neophron percnopterus)		Reserva Biosfera:	Zona de Transición	
Clasificación del Suelo:	Suelo Urbano	Categoría del Suelo:	Suelo Urbano		
Lugar Instrumentos de Ordenación:	Huertas del Alhama-Linares		Categoría de Ordenación:	Huertas Tradicionales	
Accidentalidad (TCA):	-	P.K. inicial TCA:	-	P.K. final TCA:	-

**PLAN REGIONAL DE CARRETERAS
DE LA RIOJA 2022-2030**

ANEJO 06. ESTADO DE CONSERVACIÓN DE LA RED DE CARRETERAS



Año 2022



ANEJO 06. ESTADO DE CONSERVACIÓN DE LA RED DE CARRETERAS

ÍNDICE

1	INTRODUCCIÓN	1
1.1	OBJETO	1
1.2	RECOMENDACIONES DE CONSERVACIÓN	1
1.3	INVERSIONES DURANTE EL PERIODO 2010-2020.....	1
1.4	NECESIDAD DE ANÁLISIS DEL ESTADO DE CONSERVACIÓN ACTUAL DE LA RED	2
2	PROBLEMÁTICA DE LA RED DE CARRETERAS.....	3
3	CARACTERIZACIÓN DEL ESTADO DEL FIRME DE LA RED DE CARRETERAS DE LA RIOJA	3
4	CARACTERIZACIÓN DEL ESTADO DE LA SEÑALIZACIÓN VERTICAL DE LA RED DE CARRETERAS DE LA RIOJA	5
5	ANÁLISIS DE LA RED DE CARRETERAS DE LA RIOJA.....	8
6	CONCLUSIONES	31
	APÉNCIDE A. ESTADO DEL FIRME	32
	APÉNCIDE B. ESTADO DE LA SEÑALIZACIÓN	34

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1- Red de carreteras de La Rioja (% estado del firme)	4
Gráfico 2 - Red Regional Básica de carreteras de La Rioja (% estado del firme)	4
Gráfico 3 - Red Comarcal de carreteras de La Rioja (% estado del firme)	4
Gráfico 4- Red Local de carreteras de La Rioja (% estado del firme)	4
Gráfico 5 - Red Local-Accesos de carreteras de La Rioja (% estado del firme)	5
Gráfico 6 - Red Local-Travesías de carreteras de La Rioja (% estado del firme)	5
Gráfico 7 - Red de carreteras de La Rioja (% estado de la señalización)	6
Gráfico 8 - Red Regional Básica de carreteras de La Rioja (% estado de la señalización)	7
Gráfico 9 - Red Comarcal de carreteras de La Rioja (% estado de la señalización)	7
Gráfico 10 - Red Local de carreteras de La Rioja (% estado de la señalización)	7
Gráfico 11 - Red Local de Accesos de carreteras de La Rioja (% estado de la señalización)	7
Gráfico 12 - Red Local de Travesías de carreteras de La Rioja (% estado de la señalización)	8

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 - Categorización de los tramos de carreteras en función de la fecha de reposición de la señalización vertical. Fuente: Estudio de Auscultación 2014	5
Tabla 2 - Periodo de vida útil de la señalización vertical en función del tipo de red. Fuente: Estudio de Auscultación 2014	5
Tabla 3 - Tramos de carreteras que requieren actuaciones de ensanche y mejora según inspección visual 2021	31
Tabla 4 - Tramos de carreteras que requieren actuaciones de rehabilitación según inspección visual 2021	31
Tabla 5 - Tramos de carreteras que requieren actuaciones de refuerzos de firme según inspección visual 2021	31

1 INTRODUCCIÓN

1.1 Objeto

El objeto de este anejo es realizar un análisis complementario del estado de conservación de la red de carreteras de La Rioja, identificando aquellos tramos del Inventario en los que el estado del firme y de la señalización no sea el requerido para permitir una circulación adecuada en condiciones de confort y seguridad, y en los que se deba llevar a cabo actuaciones de mantenimiento sin modificar sus características básicas, con el fin de prevenir el deterioro excesivo de las mismas. Se trata en definitiva de impedir el colapso estructural de las infraestructuras viarias que, en el caso de producirse, requeriría efectuar un esfuerzo económico mucho mayor para reponerlas a su estado previo mediante obras de mayor envergadura, priorizando dichas actuaciones en función de la IMD y de la peligrosidad del tramo.

Durante el periodo de ejecución del actual Plan Regional de Carreteras hasta la fecha, el Gobierno de La Rioja ha hecho un notable esfuerzo en materia de conservación y seguridad vial, a pesar de las duras condiciones económicas por las que atraviesa el país. No obstante, no se ha conseguido alcanzar las cantidades inicialmente presupuestadas, existiendo un déficit de inversión que se hace visible en el deterioro progresivo de la Red de Carreteras.

Para el presente anejo, se ha utilizado el documento “Campaña Visual 2019” que recoge las grabaciones de toda la red de carreteras de La Rioja, así como la información de cada uno de los tramos que conforman dichas carreteras obteniendo de esta manera una visión global y rápida de la situación actual del estado del firme de las carreteras, así como el estudio de Auscultación, valoración y planificación de las actuaciones de conservación en la Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma de la Rioja. Año 2014, donde se analiza el estado de conservación de la señalización vertical, entre otros, en el momento del estudio.

A partir de la información recogida y tratada se elaborarán dos mapas (apéndices A y B) que reflejen el estado del firme, así como el estado de la señalización. En dichos mapas, los tramos se identificarán por colores, donde cada color (azul, verde, amarillo, naranja y rojo) define el estado de conservación; desde el azul, que indica que está en muy buen estado, hasta el rojo, que indica que la carretera tiene unos defectos tales, que hacen peligroso el tránsito y es necesario actuar con carácter inmediato.

1.2 Recomendaciones de conservación

En 2013 la Asociación Española de la Carretera (AEC) promovió el denominado “Manifiesto a favor de la Carretera”, cuyo objetivo era reivindicar la importancia de las infraestructuras viarias y hacer hincapié en la necesidad de destinar los recursos necesarios para su conservación.

El manifiesto pretende la adopción por parte de los poderes públicos de medidas urgentes que garanticen las inversiones necesarias. Así, propone:

- Que se tramite, por procedimiento de urgencia, una Ley que obligue a las Administraciones Públicas a destinar anualmente los recursos necesarios para mantener las carreteras en un estado adecuado de conservación, tomando en consideración al valor patrimonial de la red.
- Que se aborde de forma prioritaria y en plazos razonables la ejecución de las actuaciones precisas para revertir la alarmante situación de mantenimiento que presenta la red de carreteras española.
- Que, en el proceso de revisión y actualización del vigente Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024 (PITVI), se consigne la dotación presupuestaria destinada a su conservación asociando la misma a un porcentaje del valor patrimonial de la Red viaria.

El criterio técnico utilizado para conseguir una óptima conservación de la carretera, se corresponde con una inversión mínima del 2% anual calculado con respecto al valor patrimonial de la Red.

Si se aplicara dicho criterio, en el caso de las carreteras autonómicas de La Rioja, considerando el valor patrimonial de la red que figura en el actual Plan Regional de Carreteras de La Rioja y que asciende a 1.345.870.024,48 €, la inversión alcanzaría una cantidad de 26.917.400,49 € anuales. No obstante, lo anterior, las cantidades consignadas en el Plan Regional de Carreteras 2010 fueron sensiblemente más modestas, teniendo en cuenta las duras condiciones económicas que atravesaba el país en el momento de su redacción.

1.3 Inversiones durante el periodo 2010-2020

La **inversión prevista** en el Plan Regional de Carreteras durante el periodo 2010-2020 de ejecución, teniendo en cuenta las actuaciones que más influyen sobre el estado de conservación de la Red, corresponde con el siguiente cuadro:

	Acondicionamientos, ensanches y mejoras	Refuerzos y renovación del firme	Seguridad vial	Conservación ordinaria y vialidad invernal	TOTAL	ACUMULADO
2010	8.215.000	3.513.000	2.062.000	3.164.000	16.954.000	16.954.000
2011	10.915.000	3.513.000	2.144.000	3.291.000	19.863.000	36.817.000
2012	11.427.000	3.513.000	2.230.000	3.423.000	20.593.000	57.410.000
2013	11.427.000	3.513.000	2.319.000	3.560.000	20.819.000	78.229.000
2014	11.427.000	3.513.000	2.412.000	3.702.000	21.054.000	99.283.000
2015	11.427.000	3.513.000	2.508.000	3.850.000	21.298.000	120.581.000
2016	11.427.000	3.513.000	2.608.000	4.004.000	21.552.000	142.133.000
2017	11.427.000	3.513.000	2.712.000	4.164.000	21.816.000	163.949.000
2018	11.427.000	3.513.000	2.820.000	4.331.000	22.091.000	186.040.000
2019	11.427.000	3.513.000	2.933.000	4.504.000	22.377.000	208.417.000
2020	11.427.000	3.513.000	3.050.000	4.684.000	22.674.000	231.091.000

Sin embargo, la **inversión real** durante este período ha ascendido a las siguientes cantidades:

	Acondicionamientos, ensanches y mejoras	Refuerzos y renovación del firme	Seguridad vial	Conservación ordinaria y vialidad invernal	TOTAL	ACUMULADO
2010	672.192	2.820.974	1.665.875	3.224.342	8.383.384	8.383.384
2011	731.837	673.715	2.276.832	2.086.965	5.769.349	14.152.733
2012	119.112	3.584.938	351.063	2.459.511	6.514.623	20.667.356
2013	923.592	3.985.991	1.749.458	3.679.212	10.338.254	31.005.610
2014	3.153.593	2.176.796	1.977.587	2.856.142	10.164.119	41.169.729
2015	5.527.349	2.481.174	1.171.511	4.159.177	13.339.212	54.508.941
2016	2.604.348	3.719.997	1.882.566	3.433.307	11.640.218	66.149.159
2017	79.476	1.815.074	3.312.768	3.771.725	8.979.044	75.128.203
2018	2.126.094	2.283.658	1.468.610	2.661.474	8.539.837	83.668.039
2019	3.299.606	3.875.074	760.206	3.706.332	11.641.218	95.309.258
2020	4.071.291	1.442.972	996.169	3.350.786	9.861.218	105.170.476

Como se puede observar, y a pesar del esfuerzo en mantener las partidas específicas en conservación, se ha producido un déficit de inversión durante los últimos años, tanto en conservación como en la ejecución de nuevos tramos. Estos recortes presupuestarios han supuesto un empeoramiento del estado de las carreteras autonómicas, por lo que la situación actual requiere un mayor presupuesto para su mantenimiento.

1.4 Necesidad de análisis del estado de conservación actual de la red

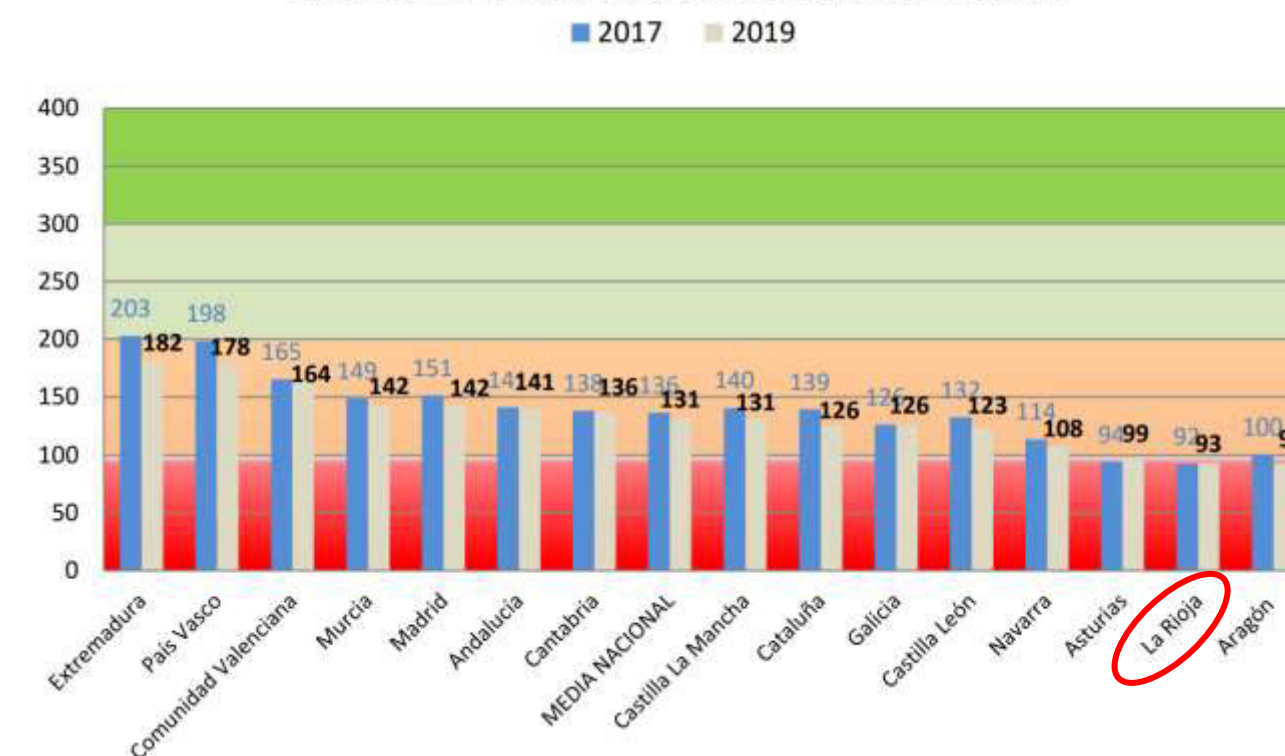
La realidad expuesta en los apartados anteriores, hace patente la necesidad de un análisis del estado de conservación de las carreteras que permita determinar las necesidades de inversión dentro del Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

En este sentido, la Asociación Española de la Carretera (AEC) ha publicado, durante el año 2020, su informe anual sobre el estado de las carreteras españolas, en el que se analiza el estado de las redes estatales y autonómicas, basándose en un muestreo aleatorio de tramos de 100 metros de carretera en cada comunidad autónoma.

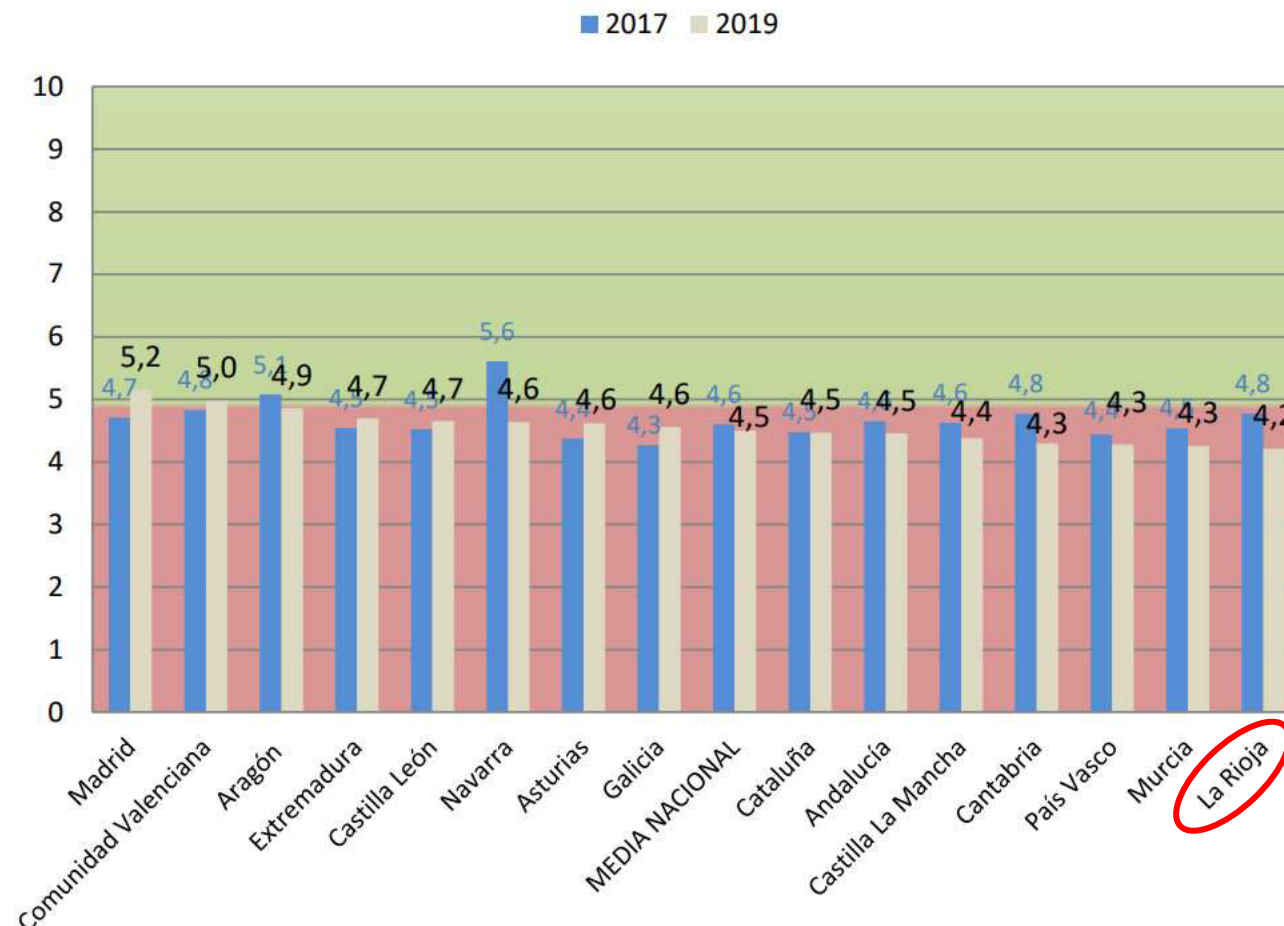
El informe de la AEC ofrece datos por Comunidades Autónomas, los cuales responden al denominado "Indicador Territorial", un valor medio ponderado entre las calificaciones de la Red de Carreteras del Estado y las de la Red Autonómica en cada Región.

Para el caso del estado del firme y de la señalización vertical, debe admitirse que, tal como señala el informe, existen importantes carencias en la Red de Carreteras de La Comunidad de La Rioja que influyen fundamentalmente en el confort y en la percepción visual del estado de la carretera, pero que a medio plazo pueden también afectar a la seguridad vial y a la durabilidad de las carreteras.

INDICADOR TERRITORIAL del estado de los firmes



INDICADOR TERRITORIAL del estado de la señalización vertical



La metodología del informe resulta discutible, puesto que se comparan redes de carreteras que no son homogéneas, sin tener en cuenta determinadas características de la red de carreteras riojana que penalizan en gran medida el resultado. En efecto, debido a su carácter uniprovincial, la Red de Carreteras de la C.A.R integra infraestructuras de menores prestaciones que, en el caso de comunidades autónomas pluriprovinciales, son gestionadas por las diputaciones provinciales y, en consecuencia, no han sido analizadas en el informe de la AEC. Tampoco se tienen en cuenta otras circunstancias como la mayor densidad de la Red debido al menor tamaño de los núcleos de población, la complicada orografía de la región o los reducidos niveles de tráfico que la mayor parte de las carreteras soportan.

No obstante, debe admitirse la mala situación y la necesidad de un mayor esfuerzo inversor.

2 PROBLEMÁTICA DE LA RED DE CARRETERAS

Los problemas más comunes identificados en la “Campaña Visual 2019” de la red carreteras de La Rioja se enumeran a continuación:

- Fisuración del firme
- Rotura del firme
- Exudaciones
- Roturas por cizalladura
- Rodadura incomoda e irregular
- Sin pintura
- Deformaciones de la calzada
- Calzada bacheada
- Pérdida de material del firme
- Falta de señalización en zona peligrosa
- Roderas en el firme
- Blandón en el firme
- Falta de paneles direccionales
- Cruces peligrosos
- Parcheo en mal estado
- Firme muy deteriorado
- Falta de barrera
- Señalización vieja o inexistente
- Firme envejecido
- Cazuelas en el firme

3 CARACTERIZACIÓN DEL ESTADO DEL FIRME DE LA RED DE CARRETERAS DE LA RIOJA

Para la caracterización del estado del firme de la Red de Carreteras de La Rioja, se ha utilizado el documento “Campaña Visual 2019” que recoge las grabaciones de toda la red de carreteras de La Rioja, así como la información de cada uno de los tramos que conforman dichas carreteras obteniendo de esta manera una visión global y rápida de la situación actual del estado del firme de las carreteras.

A partir del análisis del **estado del firme** de la red de carreteras actual, se identifican cinco estados de conservación: buen estado, aceptable, regular, mal estado y muy mal estado. Los tramos actualmente en obras se identifican como buen estado.

ESTADO DEL FIRME DE LA RED

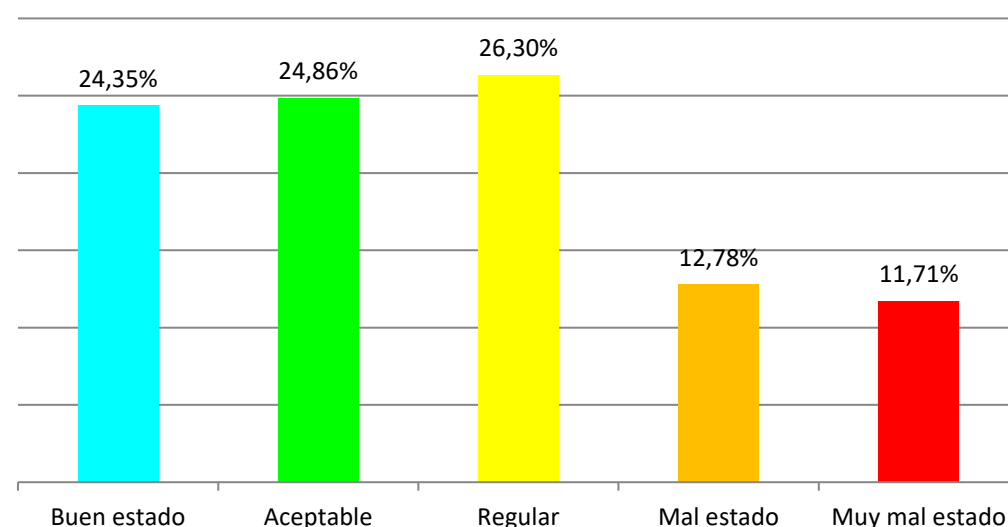


Gráfico 1- Red de carreteras de La Rioja (% estado del firme)

Del gráfico anterior se observa que aproximadamente el 50% de la red de carreteras de La Rioja presenta un estado bueno o aceptable, mientras que aproximadamente un 12% de la red presenta un firme en muy mal estado y un 13% en mal estado.

A continuación, se clasifica el estado del firme en función de cada uno de los tipos de carretera en los que se divide la red de carreteras de La Rioja:

ESTADO DEL FIRME DE LA RED REGIONAL BÁSICA

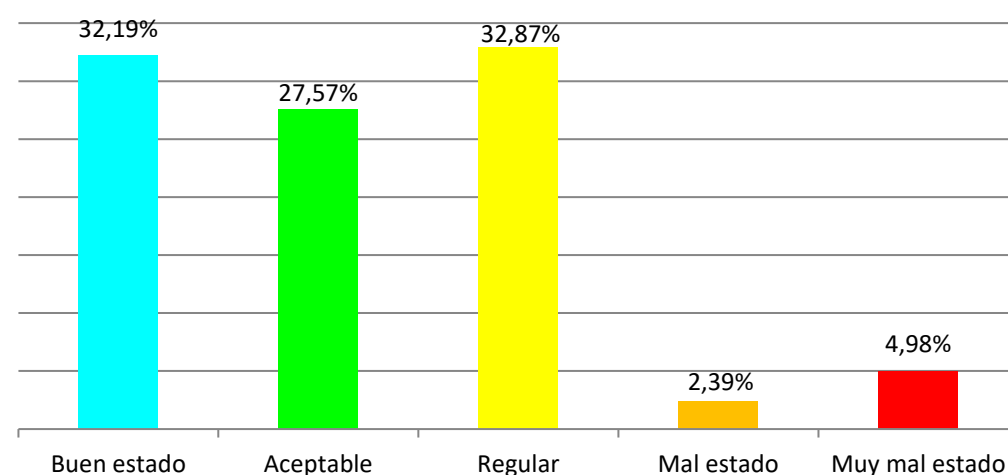


Gráfico 2 - Red Regional Básica de carreteras de La Rioja (% estado del firme)

En el Gráfico 2 se observa que aproximadamente el 60% de la red regional básica de La Rioja presenta un estado bueno o aceptable, mientras que aproximadamente un 5% de la red presenta un firme en muy mal estado y un 2,5% en mal estado.

ESTADO DEL FIRME DE LA RED COMARCAL

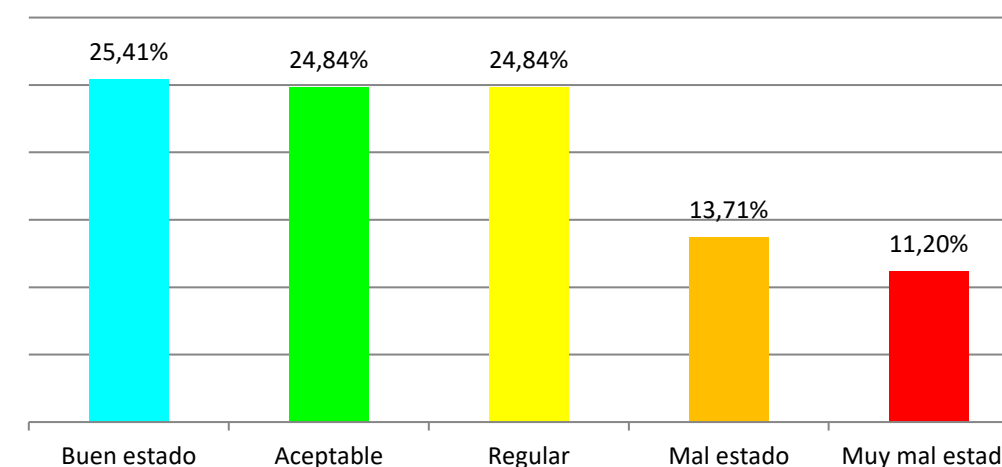


Gráfico 3 - Red Comarcal de carreteras de La Rioja (% estado del firme)

En el Gráfico 3 se observa que aproximadamente el 50% de la red comarcal de La Rioja presenta un estado bueno o aceptable, mientras que aproximadamente un 11% de la red presenta un firme en muy mal estado y un 14% en mal estado.

ESTADO DEL FIRME DE LA RED LOCAL

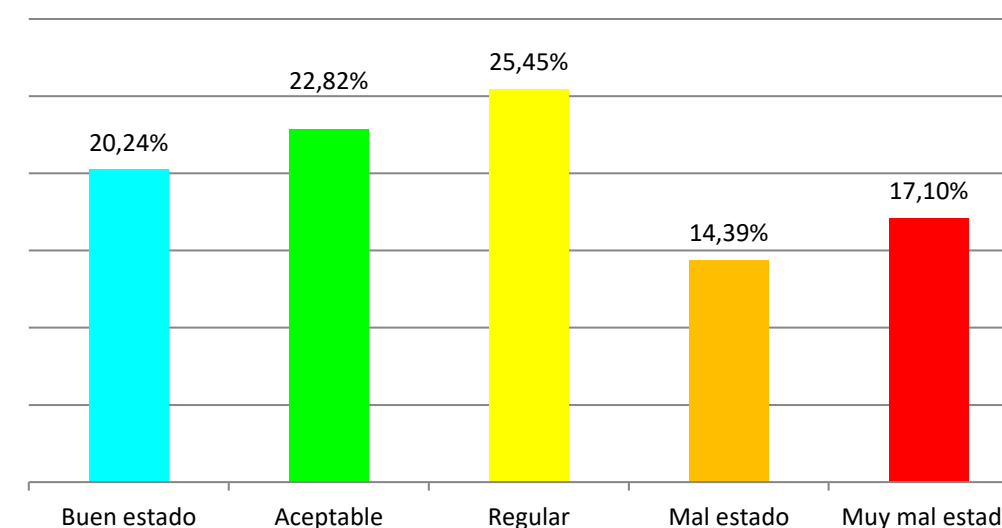


Gráfico 4- Red Local de carreteras de La Rioja (% estado del firme)

El Gráfico 4 se observa que aproximadamente el 43% de la red local de La Rioja presenta un estado bueno o aceptable, mientras que aproximadamente un 17% de la red presenta un firme en muy mal estado y un 14,5% en mal estado.

ESTADO DEL FIRME DE LA RED LOCAL-ACCESOS

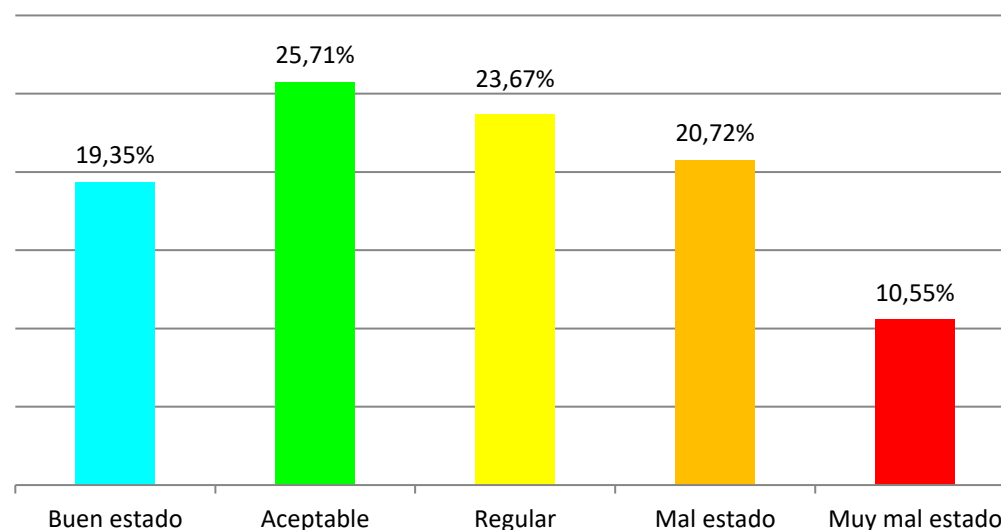


Gráfico 5 - Red Local-Accesos de carreteras de La Rioja (% estado del firme)

En el Gráfico 5 se observa que aproximadamente el 45% de la red local-accesos de La Rioja presenta un estado bueno o aceptable, mientras que aproximadamente un 10,5% de la red presenta un firme en muy mal estado y un 21% en mal estado.

ESTADO DEL FIRME DE LA RED LOCAL-TRAVESÍAS

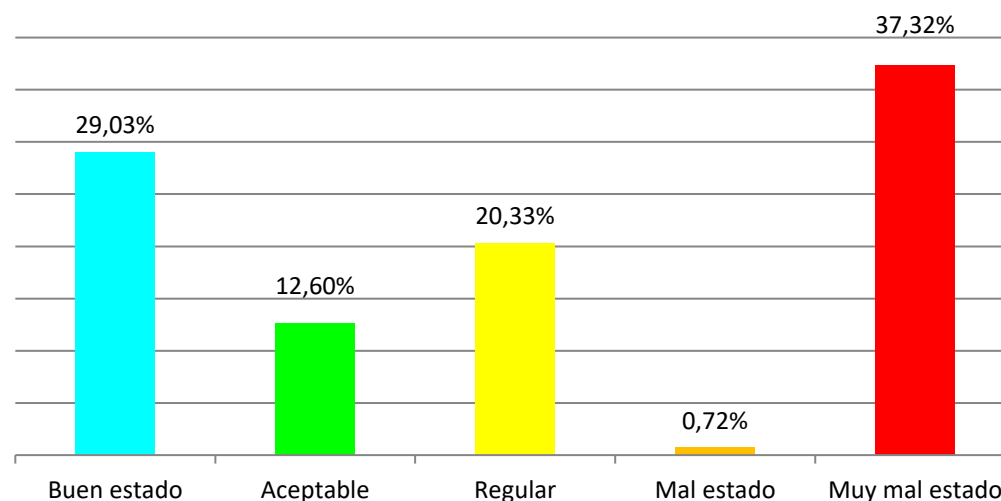


Gráfico 6 - Red Local-Travesías de carreteras de La Rioja (% estado del firme)

Por último, en el Gráfico 6 se observa que aproximadamente el 41,5% de la red local-travesías de La Rioja presenta un estado bueno o aceptable, mientras que aproximadamente un 37,5% de la red presenta un firme en muy mal estado y un 1% en mal estado.

Como conclusión, se extrae que a medida que la categoría de la red disminuye, el estado del firme de las carreteras empeora.

4 CARACTERIZACIÓN DEL ESTADO DE LA SEÑALIZACIÓN VERTICAL DE LA RED DE CARRETERAS DE LA RIOJA

El estudio de Auscultación, valoración y planificación de las actuaciones de conservación en la Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma de la Rioja. Año 2014, analiza el estado de conservación de la señalización vertical, entre otros, en el momento del estudio.

En dicho estudio se categoriza el tramo de carretera en función de la fecha de reposición de la señalización vertical:

FECHA DE REPOSICIÓN	CATEGORÍA	PREVISIÓN DE ACTUACIÓN
2019 y posteriores	A	Medio plazo
Años 2017 y 2018	B	Prioridad media
Años 2015 y 2016	C	Prioridad alta
Entre 2008 y 2014	D	Prioridad muy alta
Anterior a 2008	E	Inmediata

Tabla 1 - Categorización de los tramos de carreteras en función de la fecha de reposición de la señalización vertical. Fuente: Estudio de Auscultación 2014

Asimismo, en el mismo estudio, se ha considerado el siguiente criterio para la estimación de la vida útil de las señales verticales, en función de la categoría de red:

TIPO DE RED	PERIODO VIDA ÚTIL SEÑ. VERTICALES
Red Regional Básica	7 años
Red Comarcal	8 años
Red Local	10 años

Tabla 2 - Periodo de vida útil de la señalización vertical en función del tipo de red. Fuente: Estudio de Auscultación 2014

Para la caracterización del estado de la señalización vertical de la Red de Carreteras de La Rioja, extrapolando los datos obtenidos del estudio de Auscultación de 2014, se parte de las siguientes dos premisas:

- Todos los tramos de categoría E pasan a caracterizarse como muy mal estado.
- Todos los tramos de categoría A, B, C y D pasan a caracterizarse como mal estado debido al tiempo transcurrido desde el estudio de Auscultación.

Una vez caracterizado todos los tramos identificados en el Inventario en función de su categoría, la actualización del estado de conservación de la señalización se realiza analizando los tramos en los que se han llevado a cabo actuaciones de mejora (ensanches, acondicionamientos, refuerzos, mejoras puntuales, travesías...) desde el año 2014.

De tal forma, que el estado de la señalización dependerá del tipo de red donde se ha llevado a cabo la obra y el año de ejecución de las mismas, de tal forma

Por lo tanto, para caracterizar los tramos de dichas carreteras, es necesario analizar cuando se han llevado a cabo las últimas actuaciones en dichos tramos teniendo en cuenta, además, el tipo de red, siguiendo la siguiente tabla:

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Regional Básica	R	R	R	A	A	B	B
Comarcal	R	R	A	A	A	B	B
Local	R	A	A	A	B	B	B

- Buen estado (B)
- Aceptable (A)
- Regular (R)

Las actuaciones realizadas con anterioridad a 2014 se clasifican como señalización en mal estado.

La caracterización del estado de conservación de la señalización se muestra en el Anejo del Inventario de la Red.

- A continuación, se clasifica el **estado de la señalización** de la red de carreteras actual diferenciando entre: señalización en buen estado, aceptable, regular, mal estado e inexistente.

ESTADO DE LA SEÑALIZACIÓN DE LA RED

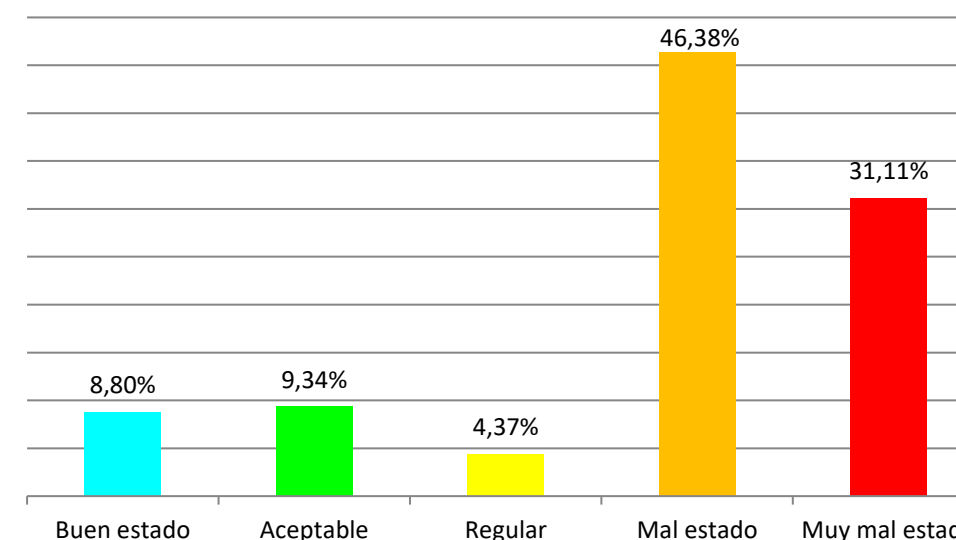


Gráfico 7 - Red de carreteras de La Rioja (% estado de la señalización)

Tal y como puede apreciarse en el Gráfico 7 el 77,49% de la red de carreteras de La Rioja tiene una señalización en mal o muy mal estado, siendo un porcentaje muy elevado.

Seguidamente, se clasifica el estado de la señalización en función de cada uno de los tipos de carretera en los que se divide la red de carreteras de La Rioja:

ESTADO DE LA SEÑALIZACIÓN DE LA RED REGIONAL BÁSICA

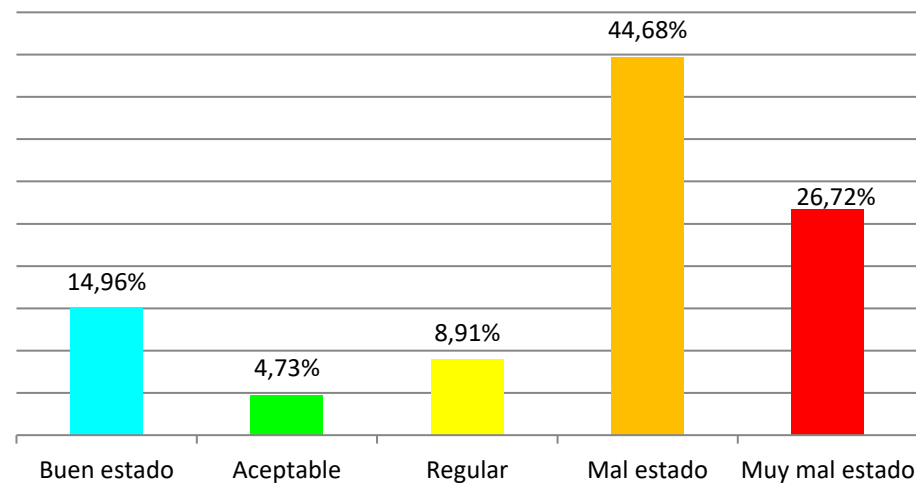


Gráfico 8 - Red Regional Básica de carreteras de La Rioja (% estado de la señalización)

En el Gráfico 8 se observa que aproximadamente el 70% de la red regional básica de La Rioja presenta una señalización en mal o muy mal estado y solo un 15% se encuentra en buen estado.

ESTADO DE LA SEÑALIZACIÓN DE LA RED COMARCAL

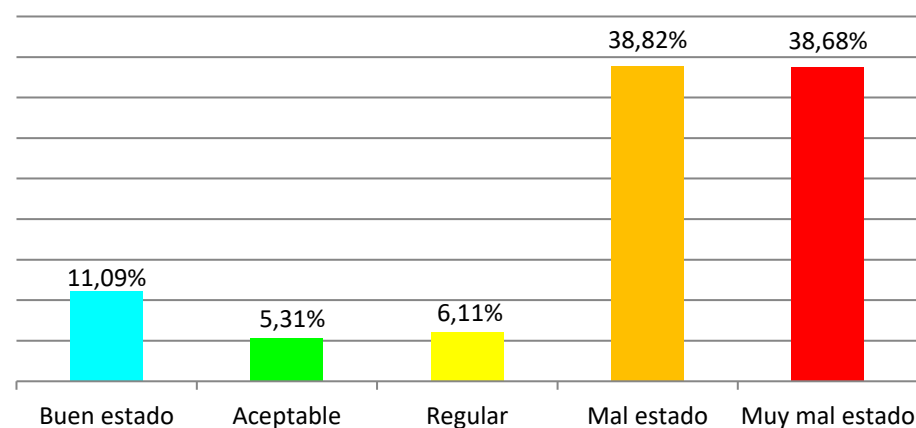


Gráfico 9 - Red Comarcal de carreteras de La Rioja (% estado de la señalización)

En el Gráfico 9 se observa que aproximadamente el 80% de la red comarcal de La Rioja presenta una señalización en mal o muy mal estado, siendo una cifra muy elevada comparada con solo el 11% de la red en buen estado.

ESTADO DE LA SEÑALIZACIÓN DE LA RED LOCAL

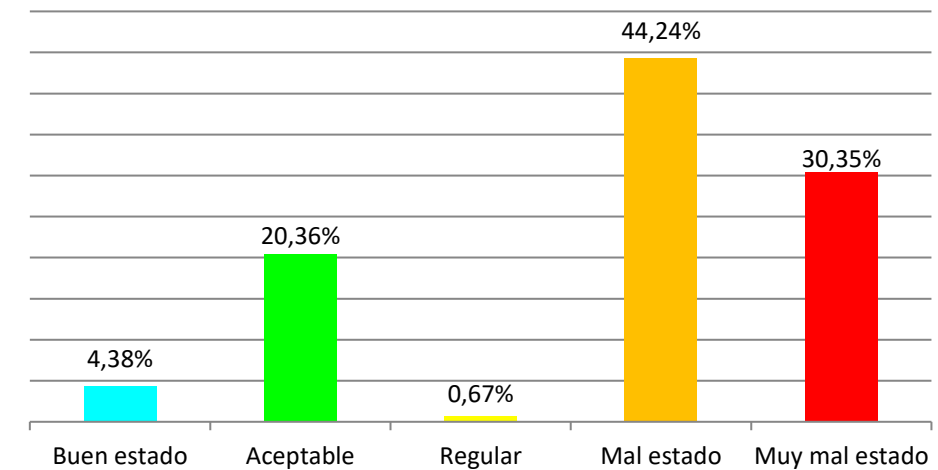


Gráfico 10 - Red Local de carreteras de La Rioja (% estado de la señalización)

En el gráfico 10 se observa que aproximadamente el 75 de la red local de La Rioja presenta una señalización en mal o muy mal estado, y apenas un 5% de la red tiene la señalización en buen estado.

ESTADO DE LA SEÑALIZACIÓN DE LA RED LOCAL-ACCESOS

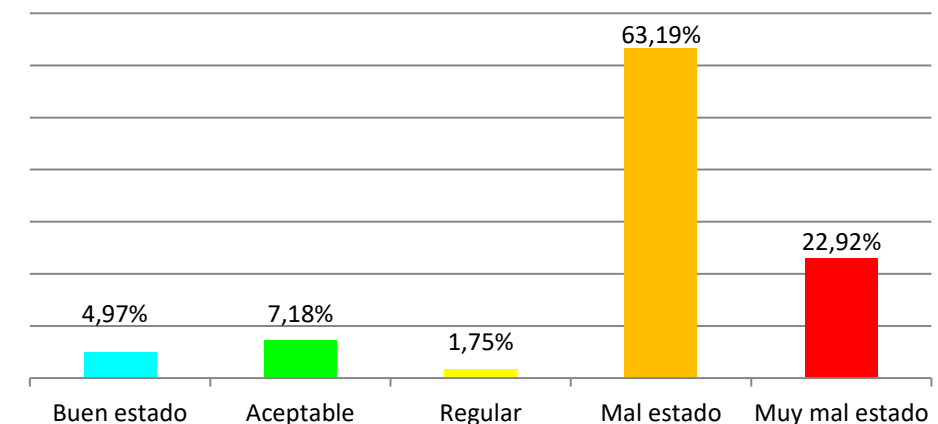


Gráfico 11 - Red Local de Accesos de carreteras de La Rioja (% estado de la señalización)

En el Gráfico 11 se observa que el 86% de los accesos de la red local están en mal o muy estado, destacan por encima del 5% de carreteras en buen estado o del 9% restante tanto aceptable como regular.

ESTADO DE LA SEÑALIZACIÓN DE LA RED LOCAL- TRAVESÍAS

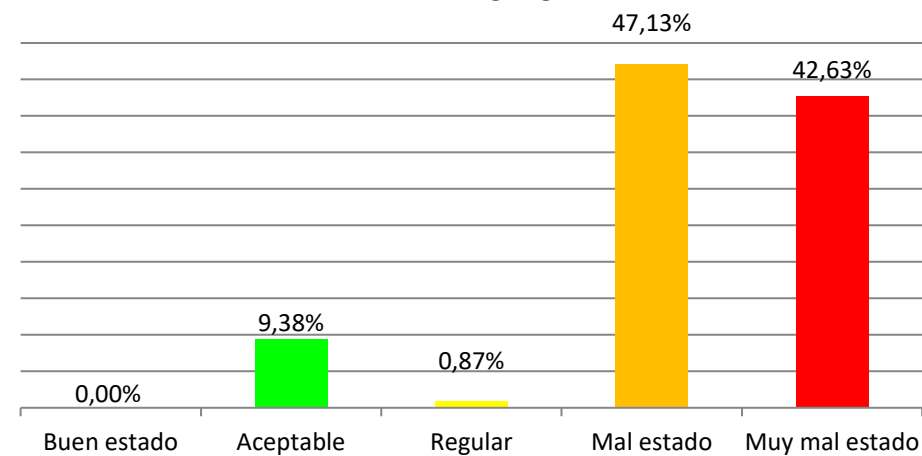


Gráfico 12 - Red Local de Travesías de carreteras de La Rioja (% estado de la señalización)

El gráfico 12 se observa que en las travesías pertenecientes a la red local no hay ningún tramo con la señalización en buen estado, y solo un 10% es regular o aceptable. Es la cifra más elevada de señalización en mal o muy mal estado, alcanzando un 90%.

Como conclusión, se concluye que la conservación de la señalización no se está realizando correctamente, ya que en un 78% de la red de carreteras de La Rioja se encuentra en mal o muy mal estado.

5 ANÁLISIS DE LA RED DE CARRETERAS DE LA RIOJA

A continuación, se adjunta la tabla en la que se muestran los tramos de la red de carreteras de la Rioja, en los que se han **tramificado** las mismas, haciendo referencia del punto kilométrico de inicio y fin, así como el rango de IMD, indicando el estado y la patología del firme tras el análisis realizado en la “Campaña Visual 2019”, y el estado de la señalización teniendo como referencia el Plan de Auscultación de 2014 y las obras ejecutadas desde ese mismo año hasta 2021.

Carretera	Descripción	Pki	PKf	Rango IMD	Estado del firme	Patología	Estado de la señalización	Año ejecución obras
LR111	L.P.BURGOS VALGAÑON	0+00000	5+00530	IMD<1000	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR111	VALGAÑON	5+00530	6+00010	IMD<1000	BUEN ESTADO	-	MUY MAL ESTADO	
LR111	VALGAÑON ZORRAQUIN	6+00010	8+00230	IMD<1000	BUEN ESTADO	-	MUY MAL ESTADO	
LR111	ZORRAQUIN	8+00230	8+00620	IMD<1000	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2017
LR111	ZORRAQUIN EZCARAY	8+00620	9+00900	IMD<1000	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR111	EZCARAY	9+00900	11+00650	5000>IMD>2000	BUEN ESTADO	-	REGULAR	2014
LR111	EZCARAY OJACASTRO	11+00650	12+00550	5000>IMD>2000	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR111	OJACASTRO	12+00550	13+00860	5000>IMD>2000	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR111	OJACASTRO LR414	13+00860	18+00400	5000>IMD>2000	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2021
LR111	LR 414 LR413	18+00400	19+00180	5000>IMD>2000	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2021
LR111	LR413 SANTO DOMINGO	19+00180	23+00510	5000>IMD>2000	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2021
LR111	SANTO DOMINGO	23+00510	26+00530	5000>IMD>2000	REGULAR	ROTURA+FISURACION+EXUDACIONES	MAL ESTADO	
LR111	SANTO DOMINGO LR308	26+00530	30+00500	5000>IMD>2000	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR111	LR308 N126	30+00500	36+00830	IMD>5000	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR111	A68 HARO	38+03150	38+03760	IMD>5000	BUEN ESTADO	-	REGULAR	2016
LR111	HARO	38+03760	45+00420	IMD>5000	ACEPTABLE	FISURACION	MAL ESTADO	
LR113	L.P. BURGOS LR437	0+00000	0+00860	IMD<1000	REGULAR	RODADURA INCOMODA	MUY MAL ESTADO	
LR113	LR437 CANALES	0+00860	6+00220	IMD<1000	REGULAR	RODADURA INCOMODA	MUY MAL ESTADO	
LR113	CANALES DE LA SIERRA	6+00220	7+00020	IMD<1000	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR113	CANALES VILLAVELAYO	7+00020	10+00380	IMD<1000	MUY MAL ESTADO	RODERAS	MUY MAL ESTADO	
LR113	VILLAVELAYO	10+00380	10+00900	IMD<1000	ACEPTABLE	FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR113	VILLAVELAYO LR334	10+00900	11+00410	IMD<1000	REGULAR	RODADURA INCOMODA	MUY MAL ESTADO	
LR113	LR334 MANSILLA	11+00410	15+00950	IMD<1000	MUY MAL ESTADO	ESTRECHA+BACHEO+SIN PINTURA+DEFORMACION	MUY MAL ESTADO	
LR113	MANSILLA DE LA SIERRA	15+00950	16+00360	IMD<1000	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR113	MANSILLA TABLADAS	16+00360	21+00220	IMD<1000	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR113	TABLADAS	21+00220	21+00320	IMD<1000	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR113	TABLADAS LR333	21+00320	24+00620	IMD<1000	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR113	LR333 LR232	24+00620	33+00610	IMD<1000	ACEPTABLE	FISURACION	MAL ESTADO	
LR113	LR232 LR435	33+00610	36+00040	IMD<1000	ACEPTABLE	FISURACION	MAL ESTADO	
LR113	LR435 ANGUIANO	36+00040	44+00540	IMD<1000	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR113	ANGUIANO	44+00540	45+00900	IMD<1000	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR113	ANGUIANO LR434	45+00900	50+00620	5000>IMD>2000	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR113	LR434 LR433	50+00620	50+00900	5000>IMD>2000	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR113	LR433 BOBADILLA	50+00900	52+00060	5000>IMD>2000	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR113	BOBADILLA	52+00060	52+00890	5000>IMD>2000	ACEPTABLE	ROTURA	REGULAR	2014
LR113	BOBADILLA BAÑOS	52+00890	53+00340	5000>IMD>2000	MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR113	BAÑOS DE RIO TOBIA	53+00340	54+00960	5000>IMD>2000	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2018
LR113	BAÑOS MAHAVE	54+00960	58+00250	5000>IMD>2000	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	

Carretera	Descripción	Pki	PKf	Rango IMD	Estado del firme	Patología	Estado de la señalización	Año ejecución obras
LR113	MAHAVE	58+00250	58+00380	5000>IMD>2000	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR113	MAHAVE LR205	58+00380	59+00230	5000>IMD>2000	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR113	LR205 LR431	59+00230	59+00830	5000>IMD>2000	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR113	LR431 LR430	59+00830	60+00760	IMD>5000	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR113	LR430 LR136	60+00760	61+00220	IMD>5000	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR113	LR136 LR429	61+00220	63+00000	5000>IMD>2000	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2017
LR113	LR136 NAJERA	63+00000	63+00450	5000>IMD>2000	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2017
LR113	NAJERA	63+00450	65+00180	5000>IMD>2000	ACEPTABLE	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR113	NAJERA LR514	65+00180	65+01960	5000>IMD>2000	BUEN ESTADO	-	MUY MAL ESTADO	
LR113	LR514 LR322	65+01960	67+00730	2000>IMD>1000	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR113	LR322 LR514	67+00730	69+00390	2000>IMD>1000	REGULAR	ROTURA+FISURACION+RODERAS	MUY MAL ESTADO	
LR113	LR514 N232	69+00390	75+00910	5000>IMD>2000	REGULAR	ROTURA+FISURACION+RODERAS	MUY MAL ESTADO	
LR115	L.P.SORIA ENCISO	0+00000	2+01430	IMD<1000	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR115	ENCISO	2+01430	3+00540	2000>IMD>1000	MAL ESTADO	ROTURA	REGULAR	2016
LR115	ENCISO LR484	3+00540	8+00720	2000>IMD>1000	REGULAR	ROTURA+FISURACION+ESTRECHA	MAL ESTADO	
LR115	LR484 LR485	8+00720	9+00640	2000>IMD>1000	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR115	LR485 ARNEDILLO	9+00640	11+00790	5000>IMD>2000	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR115	ARNEDILLO	11+00790	12+00950	5000>IMD>2000	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2017
LR115	ARNEDILLO LR382	12+00950	14+00250	5000>IMD>2000	ACEPTABLE	FISURACION	MAL ESTADO	
LR115	LR382 SANTA EULALIA	14+00250	16+00250	5000>IMD>2000	ACEPTABLE	FISURACION	MAL ESTADO	
LR115	SANTA EULALIA SOMERA BAJERA	16+00250	17+00230	5000>IMD>2000	ACEPTABLE	FISURACION	MAL ESTADO	
LR115	SANTA EULALIA HERCE	17+00230	18+00760	5000>IMD>2000	ACEPTABLE	FISURACION	MAL ESTADO	
LR115	HERCE	18+00760	19+00380	5000>IMD>2000	ACEPTABLE	FISURACION	MAL ESTADO	
LR115	HERCE ARNEDO	19+00380	23+00060	5000>IMD>2000	ACEPTABLE	FISURACION	MAL ESTADO	
LR115	ARNEDO	23+00060	26+00520	IMD>5000	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2019
LR115	ARNEDO LR123 (COMUN LR123)	26+00520	26+00980	IMD>5000	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR115	LR123 QUEL (LR281)	26+00980	28+00580	IMD>5000	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR115	QUEL	28+00580	30+00240	5000>IMD>2000	REGULAR	ROTURA+FISURACION+RODERAS	REGULAR	2014
LR115	QUEL AUTOL	30+00240	32+00680	5000>IMD>2000	REGULAR	ROTURA+FISURACION+RODERAS	REGULAR	2014
LR115	AUTOL	32+00680	35+00270	5000>IMD>2000	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2019
LR115	AUTOL ALDEANUEVA	35+00270	43+00500	5000>IMD>2000	BUEN ESTADO	-	REGULAR	2016
LR115	ALDEANUEVA DE EBRO	43+00500	44+00940	5000>IMD>2000	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR115	ALDEANUEVA N232	44+00940	46+00570	5000>IMD>2000	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR115	N232 LR495 (Rincón de Soto)	46+03020	51+00660	5000>IMD>2000	BUEN ESTADO	-	REGULAR	2016
LR115	LR495 (Rincón de Soto) L.P. NAVARRA	51+00660	52+00490	5000>IMD>2000	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR123	VALVERDE	0+00000	0+00920	IMD<1000	ACEPTABLE	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	

Carretera	Descripción	Pki	PKf	Rango IMD	Estado del firme	Patología	Estado de la señalización	Año ejecución obras
LR123	VALVERDE CABRETON	0+00920	4+00970	IMD<1000	ACEPTABLE	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR123	CABRETON	4+00970	5+00470	IMD<1000	ACEPTABLE	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR123	CABRETON CERVERA	5+00470	9+00470	IMD<1000	ACEPTABLE	-	MAL ESTADO	
LR123	CERVERA DEL RIO ALHAMA	9+00470	10+00400	2000>IMD>1000	MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR123	CERVERA LR285	10+00400	15+00520	5000>IMD>2000	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2019
LR123	LR285 LR283	15+00520	17+00250	2000>IMD>1000	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2019
LR123	LR283 LR387	17+00250	23+00290	IMD<1000	ACEPTABLE	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR123	LR387 GRAVALOS	23+00290	25+00230	IMD<1000	ACEPTABLE	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR123	GRAVALOS	25+00230	26+00040	IMD<1000	ACEPTABLE	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR123	GRAVALOS LR283	26+00040	32+00480	IMD<1000	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR123	LR283 LR487	32+00480	33+00830	2000>IMD>1000	REGULAR	ROTURA+FISURACION+RODERAS	MAL ESTADO	
LR123	LR487 TURRUNCUN	33+00830	37+00060	2000>IMD>1000	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR123	TURRUNCUN	37+00060	37+00300	2000>IMD>1000	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR123	TURRUNCUN LR583	37+00300	45+00010	2000>IMD>1000	ACEPTABLE	FISURACION	MAL ESTADO	
LR123	LR583 LR115	45+00010	48+00210	2000>IMD>1000	ACEPTABLE	FISURACION	REGULAR	2014
LR123	LR115 LR585	48+00210	49+00780	5000>IMD>2000	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR123	LR585 LR134	49+00780	50+00750	IMD>5000	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR123	LR134 LR483	50+00750	53+00600	5000>IMD>2000	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR123	LR483 LR381	53+00600	54+00810	5000>IMD>2000	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR123	LR381 LR481	54+00810	56+00890	5000>IMD>2000	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR123	LR481 EL VILLAR	56+00890	58+00900	5000>IMD>2000	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR123	EL VILLAR DE ARNEDO	58+00900	59+00430	2000>IMD>1000	MAL ESTADO	ROTURA	MUY MAL ESTADO	
LR123	EL VILLAR LR280	59+00430	62+00200	IMD<1000	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR123	LR280 L.P. NAVARRA	62+00200	64+00300	2000>IMD>1000	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR124_1	LOGROÑO (TR1)	0+00690	2+00010	IMD>5000	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR124_1	LOGROÑO L.P. ALAVA (TR1)	2+00010	3+00530	IMD>5000	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR124_2	L.P. ALAVA ABALOS (TR2)	25+00880	27+00890	2000>IMD>1000	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR124_2	ABALOS (TR2)	27+00890	27+01520	2000>IMD>1000	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR124_2	ABALOS LR424 (TR2)	27+01520	31+00030	2000>IMD>1000	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR124_2	LR424 LR317 (TR2)	31+00030	32+00630	2000>IMD>1000	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR124_2	LR317 L.P. ALAVA (TR2)	32+00630	34+00920	5000>IMD>2000	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR124_3	L.P. ALAVA BRIÑAS (TR3)	0+00000	0+00370	IMD<1000	MUY MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION+RODERAS	MUY MAL ESTADO	
LR124_3	BRIÑAS (TR3)	0+00370	0+00990	IMD<1000	MUY MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION+RODERAS	MUY MAL ESTADO	
LR124_3	BRIÑAS N124 (TR3)	0+00990	0+01430	5000>IMD>2000	MUY MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION+RODERAS	MUY MAL ESTADO	
LR131_1	LOGROÑO	0+00000	0+00650	IMD>5000	BUEN ESTADO	-	REGULAR	2014
LR131_1	LOGROÑO POLIGONO CANTABRIA	0+00650	1+00930	IMD>5000	BUEN ESTADO	-	REGULAR	2014
LR131_1	POLIGONO CANTABRIA CRECIENTE	1+00930	3+00840	IMD>5000	BUEN ESTADO	-	REGULAR	2014

Carretera	Descripción	Pki	PKf	Rango IMD	Estado del firme	Patología	Estado de la señalización	Año ejecución obras
LR131_1A	POLIGONO CANTABRIA DECRECIENTE	1+00930	3+00840	IMD>5000	BUEN ESTADO	-	MUY MAL ESTADO	
LR131_2	L.P NAVARRA L.P. NAVARRA	72+00600	75+00520	5000>IMD>2000	MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR132	N232 AEROPUERTO	0+00000	1+01250	5000>IMD>2000	ACEPTABLE	FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR134	LR123 LR281	0+00000	3+00550	5000>IMD>2000	BUEN ESTADO	-	MUY MAL ESTADO	
LR134	LR281 LR282	3+00550	7+00890	IMD>5000	BUEN ESTADO	-	MUY MAL ESTADO	
LR134	LR282 AP68	7+00890	10+00900	IMD>5000	BUEN ESTADO	-	MUY MAL ESTADO	
LR134	AP68 CALAHORRA	10+00900	11+00250	IMD>5000	BUEN ESTADO	-	MUY MAL ESTADO	
LR134	CALAHORRA L.P. NAVARRA	11+00420	16+00860	IMD>5000	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2018
LR134_A	VARIANTE CALAHORRA ESTE	11+00170	11+00970	5000>IMD>2000	BUEN ESTADO	-	MUY MAL ESTADO	
LR134_R1	RAMAL ACCESO CALAHORRA_C	0+00000	0+01180	IMD>5000	MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR134_R2	RAMAL ACCESO CALAHORRA_C	0+00000	0+00070	5000>IMD>2000	MAL ESTADO	-	MUY MAL ESTADO	
LR136	N120 LR429	0+00000	1+00610	IMD>5000	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2018
LR136	LR429 LR430	1+00610	2+00030	5000>IMD>2000	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2018
LR136	LR430 LR113	2+00030	3+00470	5000>IMD>2000	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2018
LR137	N111 LR341	0+00000	0+00580	5000>IMD>2000	ACEPTABLE	FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR137	LR341 LR541	0+00580	4+00700	2000>IMD>1000	ACEPTABLE	FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR137	LR541 LR445	4+00700	5+00330	2000>IMD>1000	ACEPTABLE	-	MUY MAL ESTADO	
LR137	LR445 LR444	5+00330	7+00480	2000>IMD>1000	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR137	LR444 NAVARRETE	7+00480	10+00780	5000>IMD>2000	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR137	NAVARRETE	10+00780	12+00260	IMD<1000	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR137	NAVARRETE A12	12+00260	12+00620	IMD>5000	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR137	A12 AP68	12+00860	14+00050	5000>IMD>2000	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR137	AP68 FUENMAYOR	14+00050	15+00910	2000>IMD>1000	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR137	FUENMAYOR	15+00910	16+00040	2000>IMD>1000	ACEPTABLE	FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR200	HERRAMELLURI	0+00000	0+00310	1000<IMD<500	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR200	HERRAMELLURI LEIVA	0+00310	1+00820	1000<IMD<500	BUEN ESTADO	-	REGULAR	2015
LR200	LEIVA	1+00820	2+00710	1000<IMD<500	BUEN ESTADO	FISURACION	REGULAR	2015
LR200	LEIVA TORMANTOS	2+00710	4+00470	1000<IMD<500	BUEN ESTADO	-	REGULAR	2015
LR200	TORMANTOS	4+00470	5+00220	IMD<500	BUEN ESTADO	FISURACION	REGULAR	2015
LR200	TORMANTOS L.P. BURGOS	5+00220	6+00560	IMD<500	BUEN ESTADO	-	REGULAR	2015
LR201	N120 A12	0+00000	1+00430	5000>IMD>1000	MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR201	A12 LR308	1+00430	4+00540	1000<IMD<500	MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR201	LR308 HERRAMELLURI	4+00540	8+00360	5000>IMD>1000	MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR201	HERRAMELLURI	8+00360	8+00970	1000<IMD<500	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR201	HERRAMELLURI CUZCURRITA	8+00970	14+00980	5000>IMD>1000	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR201	CUZCURRITA DE RIO TIRON	14+00980	15+00890	5000>IMD>1000	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	

Carretera	Descripción	Pki	PKf	Rango IMD	Estado del firme	Patología	Estado de la señalización	Año ejecución obras
LR201	CUZCURRITA TIRGO	15+00890	16+00350	5000>IMD>1000	ACEPTABLE	FISURACION	MAL ESTADO	
LR201	TIRGO	16+00350	16+00930	5000>IMD>1000	ACEPTABLE	ROTURA+FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR202	HARO	0+00000	0+00710	5000>IMD>1000	BUEN ESTADO	-	MUY MAL ESTADO	
LR202	HARO ANGUCIANA	0+00710	3+00080	5000>IMD>1000	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2019
LR202	ANGUCIANA	3+00080	4+00800	5000>IMD>1000	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2019
LR202	ANGUCIANA LR310	4+00800	5+00440	5000>IMD>1000	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2019
LR202	LR310 LR209	5+00440	8+00770	5000>IMD>1000	MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION+RODERAS	MAL ESTADO	
LR202	LR209 LR303	8+00770	11+00180	1000<IMD<500	MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION+RODERAS	MAL ESTADO	
LR202	LR303 N232	11+00180	12+00310	1000<IMD<500	MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION+RODERAS	MAL ESTADO	
LR203	HARO	0+00000	0+00900	5000>IMD>1000	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR203	HARO N232	0+00900	3+00560	5000>IMD>1000	ACEPTABLE	-	MAL ESTADO	
LR203	N232 ZARRATON	3+00640	6+00370	5000>IMD>1000	ACEPTABLE	FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR203	ZARRATON	6+00370	6+01480	5000>IMD>1000	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR203	ZARRATON CIDAMON	6+01480	9+00440	1000<IMD<500	ACEPTABLE	FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR203	CIDAMON	9+00440	9+00800	1000<IMD<500	ACEPTABLE	FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR203	CIDAMON SAN TORCUATO	9+00800	10+00980	1000<IMD<500	ACEPTABLE	FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR203	SAN TORCUATO	10+00980	11+00580	1000<IMD<500	MAL ESTADO	ROTURA	MUY MAL ESTADO	
LR203	SAN TORCUATO BAÑARES	11+00580	13+00210	1000<IMD<500	REGULAR	FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR203	BAÑARES	13+00210	13+01140	1000<IMD<500	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR203	BAÑARES RAMAL A12	13+01140	17+00140	5000>IMD>1000	REGULAR	RODERAS	MUY MAL ESTADO	
LR203	RAMAL A12 SANTO DOMINGO	17+00140	17+00430	5000>IMD>1000	REGULAR	RODERAS	MUY MAL ESTADO	
LR203	SANTO DOMINGO DE LA CALZADA	17+00430	18+00060	5000>IMD>1000	MAL ESTADO	ROTURA+RODERAS	MUY MAL ESTADO	
LR203_R	LR203 LR111	17+00180	17+00740	5000>IMD>1000	REGULAR	RODERAS	MUY MAL ESTADO	
LR204	SANTO DOMINGO DE LA CALZADA	0+00000	0+00880	IMD<500	BUEN ESTADO	-	MUY MAL ESTADO	
LR204	SANTO DOMINGO LR326	0+00880	4+00170	IMD<500	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR204	LR326 CIRUEÑA	4+00170	5+00470	5000>IMD>1000	BUEN ESTADO	ROTURA	MUY MAL ESTADO	
LR204	CIRUEÑA	5+00470	5+01000	1000<IMD<500	BUEN ESTADO	-	REGULAR	2014
LR204	CIRUEÑA LR325	5+01000	6+00660	1000<IMD<500	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2017
LR204	LR325 LR327	6+00660	8+00220	1000<IMD<500	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2017
LR204	LR327 LR420	8+00220	9+00500	IMD<500	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2017
LR204	LR420 VILLAR DE LA TORRE	9+00500	10+00740	IMD<500	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2017
LR204	VILLAR DE LA TORRE	10+00740	11+00540	IMD<500	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2017
LR204	VILLAR DE LA TORRE LR206	11+00540	12+00010	1000<IMD<500	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2017
LR204	LR206 BADARAN	12+00010	15+00350	IMD<500	MAL ESTADO	ROTURA+RODERAS+ESTRECHA	MUY MAL ESTADO	
LR204	BADARAN	15+00350	15+00740	IMD<500	MAL ESTADO	ROTURA+RODERAS+ESTRECHA	MUY MAL ESTADO	
LR205	LR113 CARDENAS	0+00000	1+00150	5000>IMD>1000	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MUY MAL ESTADO	

Carretera	Descripción	Pki	PKf	Rango IMD	Estado del firme	Patología	Estado de la señalización	Año ejecución obras
LR205	CARDENAS	1+00150	2+00450	5000>IMD>1000	BUEN ESTADO	-	REGULAR	2014
LR205	CARDENAS LR207	2+00450	4+00590	5000>IMD>1000	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR205	LR207 BADARAN	4+00590	5+00130	5000>IMD>1000	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR205	BADARAN	5+00130	6+00110	1000<IMD<500	ACEPTABLE	FISURACION	MAL ESTADO	
LR205	BADARAN LR206 (BERCEO)	6+00110	10+00500	1000<IMD<500	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR206	A12 AZOFRA	0+00000	0+00510	5000>IMD>1000	REGULAR	FISURACION+RODERAS	MUY MAL ESTADO	
LR206	AZOFRA	0+00510	1+00450	5000>IMD>1000	REGULAR	ROTURA+FISURACION+EXUDACIONES+RODERAS	ACEPTABLE	2016
LR206	AZOFRA ALESANCO	1+00450	2+00220	5000>IMD>1000	REGULAR	FISURACION	MAL ESTADO	
LR206	ALESANCO	2+00220	3+00330	5000>IMD>1000	ACEPTABLE	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR206	ALESANCO CANILLAS	3+00330	5+00150	5000>IMD>1000	BUEN ESTADO	-	REGULAR	2015
LR206	CANILLAS DE RIO TUERTO	5+00150	5+00550	1000<IMD<500	BUEN ESTADO	-	REGULAR	2015
LR206	CANILLAS CAÑAS	5+00550	5+00960	1000<IMD<500	BUEN ESTADO	-	REGULAR	2015
LR206	CAÑAS	5+00960	6+00420	1000<IMD<500	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2019
LR206	CAÑAS LR204	6+00420	8+00790	1000<IMD<500	MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR206	LR204 LR205 (BERCEO)	8+00880	12+00840	IMD<500	MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION+RODERAS	MUY MAL ESTADO	
LR206	BERCEO	12+00840	13+00450	5000>IMD>1000	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR206	BERCEO SAN MILLAN	13+00450	13+00950	1000<IMD<500	ACEPTABLE	FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR206	SAN MILLAN Mº DE YUSO	13+00950	15+00240	IMD<500	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR207	N232 OLLAURI	0+00000	0+00380	5000>IMD>1000	REGULAR	FISURACION+RODERAS	MUY MAL ESTADO	
LR207	OLLAURI	0+00380	0+00960	1000<IMD<500	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2019
LR207	OLLAURI RODEZNO	0+00960	2+00370	1000<IMD<500	REGULAR	FISURACION+RODERAS	MAL ESTADO	
LR207	RODEZNO	2+00370	3+00120	IMD<500	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2019
LR207	RODEZNO LR311	3+00120	4+01560	1000<IMD<500	REGULAR	RODERAS	MAL ESTADO	
LR207	LR311 LR428	4+01560	7+00110	1000<IMD<500	REGULAR	RODERAS	MAL ESTADO	
LR207	LR428 A12	7+00110	14+00190	1000<IMD<500	REGULAR	RODERAS	MAL ESTADO	
LR207	A12 ALESANCO	14+00570	16+00510	1000<IMD<500	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR207	ALESANCO	16+00510	17+00720	IMD<500	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR207	ALESANCO CORDOVIN	17+00720	20+00890	1000<IMD<500	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR207	CORDOVIN	20+00890	21+00750	IMD<500	ACEPTABLE	ROTURA+FISURACION+SIN PINTURA	MUY MAL ESTADO	
LR207	CORDOVIN BADARAN	21+00750	23+00370	IMD<500	BUEN ESTADO	-	MUY MAL ESTADO	
LR207	BADARAN	23+00370	23+00760	IMD<500	ACEPTABLE	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR207	LR205 LR113	23+01970	29+00620	IMD<500	MUY MAL ESTADO	BACHEO+IRREGULARIDAD	MUY MAL ESTADO	
LR208	N120 HORMILLEJA	0+00000	3+00790	5000>IMD>1000	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR208	HORMILLEJA	3+00790	4+00260	5000>IMD>1000	REGULAR	ROTURA	MAL ESTADO	
LR208	HORMILLEJA LR515	4+00260	8+00190	5000>IMD>1000	ACEPTABLE	FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR208	LR515 LR515	8+00190	10+00490	1000<IMD<500	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR208	LR515 N232	10+00490	11+00230	5000>IMD>1000	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR209	N232A (TIRGO) N232	0+00000	0+00920	IMD<500	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	

Carretera	Descripción	Pki	PKf	Rango IMD	Estado del firme	Patología	Estado de la señalización	Año ejecución obras
LR209	N232 LR202	0+00920	2+00530	1000<IMD<500	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR209	LR202 SAJAZARRA	2+00630	4+00570	5000>IMD>1000	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR209	SAJAZARRA LR406	4+00570	5+00840	5000>IMD>1000	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR209	LR406 LR302	5+00840	6+00930	1000<IMD<500	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR209	LR302 LR403	6+00930	7+00420	1000<IMD<500	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR209	LR403 LR312	7+00420	8+00670	1000<IMD<500	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR209	LR312 LR301	8+00670	9+00160	1000<IMD<500	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR209	LR301 LR404	9+00160	9+00820	1000<IMD<500	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR209	LR404 L.P. BURGOS	9+00820	10+00920	1000<IMD<500	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR210	BRIONES	0+00000	0+00740	5000>IMD>1000	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR210	BRIONES SAN VICENTE	0+00740	2+01670	5000>IMD>1000	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR210	SAN VICENTE DE LA SONSIERRA	2+01670	4+01070	5000>IMD>1000	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR210	SAN VICENTE LR124	4+01070	4+01380	5000>IMD>1000	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR211	N232 LR512	0+00000	1+00610	5000>IMD>1000	MAL ESTADO	ROTURA	MAL ESTADO	
LR211	LR512 L.P.ALAVA	1+00610	3+00220	5000>IMD>1000	MAL ESTADO	ROTURA	MAL ESTADO	
LR212	HARO L.P.ALAVA	0+00000	1+00430	5000>IMD>1000	ACEPTABLE	FISURACION	MAL ESTADO	
LR232	N111 VILLANUEVA	0+00000	0+00180	IMD<500	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2019
LR232	VILLANUEVA LR253	0+00180	4+00200	1000<IMD<500	BUEN ESTADO	-	REGULAR	2014
LR232	LR253 LR452	4+00200	4+00870	IMD<500	ACEPTABLE	FISURACION	REGULAR	2014
LR232	LR452 ORTIGOSA	4+00870	5+00000	IMD<500	ACEPTABLE	FISURACION	REGULAR	2014
LR232	ORTIGOSA DE CAMEROS	5+00000	5+00660	IMD<500	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR232	ORTIGOSA BRIEVA	5+00660	22+00030	IMD<500	MUY MAL ESTADO	ROTURA+DEFORMACION+BACHEO	MUY MAL ESTADO	
LR232	BRIEVA DE CAMEROS	22+00030	22+00960	IMD<500	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2019
LR232	BRIEVA LR113	22+00960	30+00370	IMD<500	REGULAR	DEFORMACION+BACHEO	MUY MAL ESTADO	
LR245	LR250 LR463	0+00000	4+00100	IMD<500	ACEPTABLE	FISURACION	MAL ESTADO	
LR245	LR463 LR548	4+00100	4+00410	IMD<500	ACEPTABLE	FISURACION	MAL ESTADO	
LR245	LR548 ALMARZA	4+00410	13+00930	IMD<500	ACEPTABLE	FISURACION	MAL ESTADO	
LR245	ALMARZA DE CAMEROS	13+00930	14+00060	IMD<500	ACEPTABLE	FISURACION	MAL ESTADO	
LR245	ALMARZA LR453	14+00060	17+00810	IMD<500	ACEPTABLE	FISURACION	MAL ESTADO	
LR245	LR453 N111	17+00810	19+00560	IMD<500	ACEPTABLE	FISURACION	MAL ESTADO	
LR250	LOGROÑO LR443	0+00000	1+00000	5000>IMD>1000	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR250	LR443 LR255	1+00000	3+00860	IMD>5000	BUEN ESTADO	-	MUY MAL ESTADO	
LR250	LR255 LR259	3+00860	4+00910	5000>IMD>1000	REGULAR	FISURACION+RODERAS	MAL ESTADO	
LR250	LR259 LR345	4+00910	5+00570	5000>IMD>1000	REGULAR	FISURACION+RODERAS	MUY MAL ESTADO	
LR250	LR345 LR344	5+00570	7+00160	5000>IMD>1000	REGULAR	FISURACION+RODERAS	MUY MAL ESTADO	
LR250	LR344 RIBAFRECHA	7+00160	11+00990	5000>IMD>1000	REGULAR	FISURACION+RODERAS	MUY MAL ESTADO	
LR250	RIBAFRECHA	11+00990	13+00050	1000<IMD<500	REGULAR	ROTURA+FISURACION+RODERAS	ACEPTABLE	2018
LR250	RIBAFRECHA LR460	13+00050	16+00880	1000<IMD<500	ACEPTABLE	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	

Carretera	Descripción	Pki	PKf	Rango IMD	Estado del firme	Patología	Estado de la señalización	Año ejecución obras
LR250	LR460 LR462	16+00880	22+00000	1000<IMD<500	ACEPTABLE	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR250	LR462 SOTO DE CAMEROS	22+00000	25+00040	1000<IMD<500	ACEPTABLE	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR250	SOTO DE CAMEROS	25+00040	25+00590	IMD<500	ACEPTABLE	ROTURA+FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR250	SOTO DE CAMEROS LR461	25+00590	27+01140	IMD<500	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR250	LR461 TERROBA	27+01140	29+00800	IMD<500	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR250	TERROBA	29+00800	30+00030	IMD<500	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR250	TERROBA LR478	30+00030	33+00890	IMD<500	MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR250	LR478 SAN ROMAN DE CAMEROS	33+00890	34+00250	IMD<500	MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR250	SAN ROMAN DE CAMEROS	34+00250	34+00890	IMD<500	MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR250	SAN ROMAN DE CAMEROS LR466	34+00890	35+00820	IMD<500	MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR250	LR466 JALON DE CAMEROS	35+00820	36+00660	IMD<500	MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR250	JALON DE CAMEROS	36+00660	36+00920	IMD<500	MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR250	JALON DE CAMEROS CABEZON DE CAMEROS	36+00920	40+00290	IMD<500	MAL ESTADO	ROTURA+DEFORMACION+BACHEO	MUY MAL ESTADO	
LR250	CABEZON DE CAMEROS	40+00290	40+00690	IMD<500	MAL ESTADO	ROTURA+DEFORMACION+BACHEO	MUY MAL ESTADO	
LR250	CABEZON DE CAMEROS LAGUNA DE CAMEROS	40+00690	43+00260	IMD<500	MAL ESTADO	ROTURA+DEFORMACION+BACHEO	MUY MAL ESTADO	
LR250	LAGUNA DE CAMEROS	43+00260	43+00940	IMD<500	ACEPTABLE	FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR250	LAGUNA DE CAMEROS LR457	43+00940	57+00110	IMD<500	MUY MAL ESTADO	ROTURA+DEFORMACION+BACHEO	MUY MAL ESTADO	
LR250	LR457 N111	57+00110	57+0160	IMD<500	MUY MAL ESTADO	ROTURA+DEFORMACION+BACHEO	MUY MAL ESTADO	
LR250_A	DESDOUBLE LOGROÑO LR443	0+00000	1+00170	IMD>5000	BUEN ESTADO	-	MUY MAL ESTADO	
LR251	FUENMAYOR	0+00000	0+01230	5000>IMD>1000	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2017
LR251	FUENMAYOR BARRIO ESTACION	0+01230	2+00810	5000>IMD>1000	ACEPTABLE	FISURACION	MAL ESTADO	
LR251	BARRIO ESTACION	2+00810	3+00170	5000>IMD>1000	ACEPTABLE	FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR251	BARRIO ESTACION L.P.ALAVA	3+00170	3+00710	5000>IMD>1000	ACEPTABLE	FISURACION	MAL ESTADO	
LR253	N111 LR450	0+00000	4+00450	IMD<500	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR253	LR450 LR451	4+00450	5+00700	IMD<500	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR253	LR451 A EL RASILLO	5+00700	7+00530	IMD<500	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR253	A EL RASILLO LR232	7+00530	10+00290	IMD<500	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR254	ENTRENA	0+00000	0+00560	5000>IMD>1000	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR254	ENTRENA N111	0+00560	6+00210	IMD>5000	MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR254	N111 LARDERO	6+00210	6+00720	IMD<500	MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR254	LARDERO	6+00720	8+00870	5000>IMD>1000	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR254	LARDERO ALBERITE	8+00870	9+00870	IMD>5000	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR254	ALBERITE	9+00870	10+00620	IMD>5000	BUEN ESTADO	-	MUY MAL ESTADO	
LR255	LR259 ALBERITE	0+00000	1+00960	5000>IMD>1000	REGULAR	FISURACION	MAL ESTADO	

Carretera	Descripción	Pki	PKf	Rango IMD	Estado del firme	Patología	Estado de la señalización	Año ejecución obras
LR255	ALBERITE	1+00960	3+00120	1000<IMD<500	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR255	ALBERITE ALBELDA	3+00120	8+00010	5000>IMD>1000	BUEN ESTADO	-	REGULAR	2015
LR255	ALBELDA DE IREGUA	8+00010	8+01170	5000>IMD>1000	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2017
LR255	ALBELDA LR440	8+01170	11+00470	5000>IMD>1000	BUEN ESTADO	-	REGULAR	2015
LR255	LR440 N111	11+00470	12+00360	5000>IMD>1000	BUEN ESTADO	-	REGULAR	2015
LR256	N111 ALBELDA	0+00000	0+00850	IMD>5000	REGULAR	ROTURA+RODERAS	MUY MAL ESTADO	
LR256	ALBELDA	0+00850	1+00650	IMD>5000	BUEN ESTADO	-	REGULAR	2015
LR259_1	LR250 MURILLO	0+00000	7+00330	5000>IMD>1000	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2021
LR259_1	MURILLO RIO DE LEZA	7+00330	8+00670	5000>IMD>1000	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR259_1	MURILLO GALILEA	8+00670	18+00790	1000<IMD<500	ACEPTABLE	-	MAL ESTADO	
LR259_1	GALILEA	18+00790	19+00560	1000<IMD<500	ACEPTABLE	-	MUY MAL ESTADO	
LR259_1	GALILEA L471	19+00560	20+00500	1000<IMD<500	REGULAR	FISURACION+PERDIDA MATERIAL	MUY MAL ESTADO	
LR259_1	LR471 CORERA	20+00500	20+00970	1000<IMD<500	REGULAR	FISURACION+PERDIDA MATERIAL	MUY MAL ESTADO	
LR259_1	CORERA	20+00970	21+00970	1000<IMD<500	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2019
LR259_1	CORERA ELREDAL	21+00970	22+00900	1000<IMD<500	REGULAR	ROTURA+FISURACION+EXUDACIONES	MAL ESTADO	
LR259_1	EL REDAL	22+00900	23+00580	IMD<500	REGULAR	ROTURA+FISURACION+EXUDACIONES	MUY MAL ESTADO	
LR259_1	ELREDAL N232	23+00580	25+00240	5000>IMD>1000	REGULAR	ROTURA+FISURACION+EXUDACIONES	MUY MAL ESTADO	
LR259_2	N232 LR260	25+00240	25+05990	IMD<500	MUY MAL ESTADO	ESTRECHA+DEFORMACION	MUY MAL ESTADO	
LR260	CORERA	0+00000	0+00290	IMD<500	MUY MAL ESTADO	ROTURA+ESTRECHA	MAL ESTADO	
LR260	CORERA N232	0+00290	4+00030	IMD<500	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR260	N232 LR259	4+00030	9+00190	1000<IMD<500	MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR260	LR259 ALCANADRE	9+00190	11+0620	1000<IMD<500	MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR260	ALCANADRE	11+0620	12+00310	IMD<500	MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR260	ALCANADRE L.P.NAVARRA	12+00310	13+00210	5000>IMD>1000	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR261	N232 MURILLO	0+00000	4+00720	IMD>5000	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR261	MURILLO	4+00720	4+01990	IMD<500	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2017
LR261	MURILLO LR259	4+01990	6+00720	IMD<500	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2016
LR261	LR259 LR346	6+00720	10+00790	1000<IMD<500	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2016
LR261	LR346 VENTAS BLANCAS	10+00790	11+00200	1000<IMD<500	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2016
LR261	VENTAS BLANCAS	11+00200	11+00770	1000<IMD<500	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2017
LR261	VENTAS BLANCAS LR469	11+00770	16+00180	1000<IMD<500	ACEPTABLE	DEFORMACION	MUY MAL ESTADO	
LR261	LR469 LR467	16+00180	16+00930	IMD<500	ACEPTABLE	DEFORMACION	MUY MAL ESTADO	
LR261	LR467 LR470	16+00930	18+00310	IMD<500	ACEPTABLE	DEFORMACION	MUY MAL ESTADO	
LR261	LR470 ROBRES DE CASTILLO	18+00310	22+00520	IMD<500	ACEPTABLE	DEFORMACION	MUY MAL ESTADO	
LR261	ROBRES DE CASTILLO	22+00520	23+00020	IMD<500	ACEPTABLE	DEFORMACION	MUY MAL ESTADO	
LR261	ROBRES DE CASTILLO LR477	23+00020	23+00770	IMD<500	ACEPTABLE	DEFORMACION+SOCAVON	MUY MAL ESTADO	
LR261	LR477 LR476	23+00770	25+00230	IMD<500	MAL ESTADO	DEFORMACION+ESTRECHA	MUY MAL ESTADO	
LR280	N232 PRADEJON	0+00190	1+00790	5000>IMD>1000	BUEN ESTADO	-	MUY MAL ESTADO	

Carretera	Descripción	Pki	PKf	Rango IMD	Estado del firme	Patología	Estado de la señalización	Año ejecución obras
LR280	PRADEJON	1+00790	3+00460	5000>IMD>1000	ACEPTABLE	ROTURA+FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR280	PRADEJON LR123	3+00460	4+00760	5000>IMD>1000	BUEN ESTADO	-	MUY MAL ESTADO	
LR281	QUEL	0+00000	0+00230	5000>IMD>1000	BUEN ESTADO	-	MUY MAL ESTADO	
LR281	QUEL LR134	0+00230	3+00700	5000>IMD>1000	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2018
LR282	AUTOL	0+00000	1+00220	5000>IMD>1000	ACEPTABLE	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR282	AUTOL LR134	1+00220	8+00260	5000>IMD>1000	ACEPTABLE	ROTURA+FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR283	LR123 LR286	0+00000	6+00770	1000<IMD<500	ACEPTABLE	ROTURA+FISURACION+RODERAS	MAL ESTADO	
LR283	LR286 LR489	6+00770	9+00250	1000<IMD<500	ACEPTABLE	ROTURA+FISURACION+RODERAS	MAL ESTADO	
LR283	LR489 CORNAGO	9+00250	9+00580	1000<IMD<500	ACEPTABLE	ROTURA+FISURACION+RODERAS	MAL ESTADO	
LR283	CORNAGO	9+00580	10+0000	IMD<500	ACEPTABLE	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR283	CORNAGO IGEA	10+0000	19+00190	IMD<500	ACEPTABLE	FISURACION+RODERAS	MAL ESTADO	
LR283	IGEA	19+00190	20+00190	IMD<500	BUEN ESTADO	-	MUY MAL ESTADO	
LR283	IGEA RINCON DE OLIVEDO	20+00190	23+00360	IMD<500	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR283	RINCON DE OLIVEDO	23+00360	24+00220	IMD<500	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR283	RINCON DE OLIVEDO LR123	24+00220	24+01730	5000>IMD>1000	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR284	CERVERA DEL RIO ALHAMA	0+00000	1+00280	5000>IMD>1000	MUY MAL ESTADO	ROTURA	MUY MAL ESTADO	
LR284	CERVERA DEL RIO ALHAMA LR491	1+00280	5+00840	5000>IMD>1000	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR284	LR491 LR493	5+00840	6+00200	1000<IMD<500	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2018
LR284	LR493 AGUILAR DEL RIO ALHAMA	6+00200	7+00010	1000<IMD<500	REGULAR	ROTURA+FISURACION+RODERAS	MUY MAL ESTADO	
LR284	AGUILAR DEL RIO ALHAMA	7+00010	8+00070	IMD<500	REGULAR	ROTURA+FISURACION+RODERAS	REGULAR	2015
LR284	AGUILAR DEL RIO ALHAMA L.P. SORIA	8+00070	11+00600	IMD<500	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2018
LR285_1	N232 LR289	0+00000	8+00460	5000>IMD>1000	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR285_1	LR289 L.P.NAVARRA	8+00460	8+00870	5000>IMD>1000	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR285_2	VENTAS DEL BAÑO	8+00050	8+00330	5000>IMD>1000	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR285_2	VENTAS DEL BAÑO LR289	8+00330	8+00650	5000>IMD>1000	MAL ESTADO	FISURACION+RODERAS	MAL ESTADO	
LR285_2	LR289 LR123	8+00650	9+00890	5000>IMD>1000	MAL ESTADO	FISURACION+RODERAS	MAL ESTADO	
LR286	LR115 ENCISO	0+00000	0+00280	IMD<500	REGULAR	ROTURA	MUY MAL ESTADO	
LR286	ENCISO EL VILLAR	0+00280	2+00760	IMD<500	REGULAR	ROTURA	MUY MAL ESTADO	
LR286	EL VILLAR	2+00760	2+01000	IMD<500	REGULAR	ROTURA	MUY MAL ESTADO	
LR286	EL VILLAR LR490	2+01000	4+00720	IMD<500	REGULAR	ROTURA	MUY MAL ESTADO	
LR286	LR490 NAVALSAZ	4+00720	6+00510	IMD<500	REGULAR	ROTURA	MUY MAL ESTADO	
LR286	NAVALSAZ	6+00510	6+00770	IMD<500	MUY MAL ESTADO	ROTURA	MUY MAL ESTADO	
LR286	NAVALSAZ LR283	6+00770	19+00220	IMD<500	MUY MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR287	ALFARO N232	0+00000	0+00840	5000>IMD>1000	REGULAR	FISURACION+RODERAS	MAL ESTADO	
LR287	N232 L.P.NAVARRA	0+00840	4+00230	5000>IMD>1000	REGULAR	FISURACION+RODERAS	MAL ESTADO	
LR288	ALFARO	0+00000	1+00630	1000<IMD<500	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020

Carretera	Descripción	Pki	PKf	Rango IMD	Estado del firme	Patología	Estado de la señalización	Año ejecución obras
LR288	ALFARO N113 (L.P. NAVARRA)	1+00630	5+00250	5000>IMD>1000	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR289	LR285 LR591	0+00000	0+00440	1000<IMD<500	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2018
LR289	LR591 LR385	0+00440	4+00620	1000<IMD<500	BUEN ESTADO	-	REGULAR	2015
LR289	LR385 L.P.NAVARRA	4+00620	12+00730	1000<IMD<500	REGULAR	ROTURA+FISURACION+RODERAS	MUY MAL ESTADO	
LR289	L.P.NAVARRA	12+00730	15+00280	1000<IMD<500	REGULAR	ROTURA+FISURACION+RODERAS	MUY MAL ESTADO	
LR289	L.P.NAVARRA LR285	15+00280	15+00450	1000<IMD<500	REGULAR	ROTURA+FISURACION+RODERAS	MUY MAL ESTADO	
LR289	LR285 LR287	15+00450	20+00750	1000<IMD<500	ACEPTABLE	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR301	LR209 GALBARRULI	0+00000	0+00920	IMD<250	ACEPTABLE	-	BUEN ESTADO	2018
LR301	GALBARRULI	0+00920	1+00310	IMD<250	REGULAR	ROTURA+FISURACION	BUEN ESTADO	2018
LR301	GALBARRULI LR403	1+00310	1+01780	IMD<250	MAL ESTADO	ROTURA+DEFORMACION+BACHEO	BUEN ESTADO	2018
LR302	N232 FONZALECHE	0+00000	0+00640	IMD>250	ACEPTABLE	FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR302	FONZALECHE	0+00640	1+00100	IMD>250	ACEPTABLE	FISURACION	REGULAR	2017
LR302	FONZALECHE VILLASECA	1+00100	4+00430	IMD<250	ACEPTABLE	FISURACION	MAL ESTADO	
LR302	VILLASECA	4+00430	4+00780	IMD<250	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2019
LR302	VILLASECA LR301	4+00780	5+00810	IMD<250	ACEPTABLE	-	MUY MAL ESTADO	
LR303	LR202 N232	0+00000	0+00480	IMD<250	REGULAR	ROTURA+FISURACION+RODERAS	MAL ESTADO	
LR303	N232 TREVIANA	0+00480	4+00760	IMD>250	REGULAR	ROTURA+FISURACION+RODERAS	MAL ESTADO	
LR303	TREVIANA	4+00760	5+00430	IMD<250	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR304	HERRAMELLURI	0+00000	0+00140	IMD<250	MUY MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION+ESTRECHA+BACHEO	MUY MAL ESTADO	
LR304	HERRAMELLURI LR305	0+00140	7+00040	IMD<250	MUY MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION+ESTRECHA+BACHEO	MUY MAL ESTADO	
LR304	LR305 LR405	7+00040	8+00280	IMD<250	MUY MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION+ESTRECHA+BACHEO	MUY MAL ESTADO	
LR304	LR405 TREVIANA	8+00280	8+00590	IMD<250	MUY MAL ESTADO	EXUDACIONES+BACHEO	MUY MAL ESTADO	
LR304	TREVIANA	8+00590	9+00360	IMD<250	MUY MAL ESTADO	EXUDACIONES+BACHEO	MUY MAL ESTADO	
LR304	TREVIANA N232	9+00360	14+00410	IMD<250	MUY MAL ESTADO	EXUDACIONES+BACHEO	MUY MAL ESTADO	
LR304	N232 FONCEA	14+00410	16+00330	IMD>250	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2017
LR304	FONCEA	16+00330	16+00740	IMD<250	BUEN ESTADO	-	MUY MAL ESTADO	
LR304	FONCEA LIMITE PROVINCIA	16+00740	19+00750	IMD<250	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR305	LEIVA	0+00000	0+00540	IMD<250	MUY MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION+ESTRECHA+BACHEO	MAL ESTADO	
LR305	LEIVA L304	0+00540	0+05540	IMD<250	MUY MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION+ESTRECHA+BACHEO	MAL ESTADO	
LR306	HARO	0+00000	0+00420	IMD>250	MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION+RODERAS	MUY MAL ESTADO	
LR306	HARO LR401	0+00420	0+00730	IMD>250	MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION+RODERAS	MUY MAL ESTADO	
LR306	LR401 San Felices	0+00730	0+06150	IMD>250	ACEPTABLE	ROTURA	MUY MAL ESTADO	
LR306	SAN FELICES	0+06150	0+06660	IMD>250	ACEPTABLE	ROTURA	MUY MAL ESTADO	
LR306	SAN FELICES LIMITE PROVINCIA	0+06660	0+08700	IMD<250	MUY MAL ESTADO	ROTURA+BACHEO+DEFORMACION+ESTRECHA	MAL ESTADO	
LR307	N232 CUZCURRITA DEL RIO TIRON	0+00000	0+01020	IMD>250	ACEPTABLE	FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR307	CUZCURRITA DEL RIO TIRON	0+01020	0+01950	IMD>250	ACEPTABLE	FISURACION	ACEPTABLE	2017
LR308	QUINTANA	0+00000	0+00110	IMD<250	REGULAR	FISURACION+BACHEO	MAL ESTADO	

Carretera	Descripción	Pki	PKf	Rango IMD	Estado del firme	Patología	Estado de la señalización	Año ejecución obras
LR308	QUINTANA GRAÑON	0+00110	2+00950	IMD<250	REGULAR	FISURACION+BACHEO	MAL ESTADO	
LR308	GRAÑON	2+00950	3+00770	IMD<250	MAL ESTADO	ROTURA	MAL ESTADO	
LR308	GRAÑON N120	3+00770	4+00260	IMD>250	REGULAR	FISURACION	MAL ESTADO	
LR308	N120 LR201	4+00260	7+00970	IMD<250	MUY MAL ESTADO	DEFORMACION	MUY MAL ESTADO	
LR308	LR201 VILLALOBAR DE RIOJA	7+00970	10+00460	IMD<250	MUY MAL ESTADO	DEFORMACION	MUY MAL ESTADO	
LR308	VILLALOBAR DE RIOJA	10+00460	11+00260	IMD<250	MUY MAL ESTADO	ROTURA	MAL ESTADO	
LR308	VILLALOBAR DE RIOJA LR504	11+00260	13+00080	IMD>250	REGULAR	-	MUY MAL ESTADO	
LR309	N120 HERVIAS	0+00000	0+00610	IMD>250	MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION+RODERAS	MAL ESTADO	
LR309	HERVIAS	0+00610	0+01230	IMD>250	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2017
LR309	HERVIAS BAÑARES	0+01230	3+00580	IMD>250	REGULAR	ROTURA+RODERAS	MUY MAL ESTADO	
LR309	BAÑARES	3+00580	3+01630	IMD<250	REGULAR	ROTURA	MUY MAL ESTADO	
LR309	BAÑARES LR111	3+01630	3+04750	IMD>250	MUY MAL ESTADO	BACHEO	MUY MAL ESTADO	
LR310	CASALARREINA	0+00000	0+00500	IMD>250	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR310	CASALARREINA N232A	0+00500	0+00850	IMD>250	ACEPTABLE	FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR310	N232A CIHURI	0+00950	0+01580	IMD>250	ACEPTABLE	FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR310	CIHURI	0+01580	2+00470	IMD>250	ACEPTABLE	FISURACION	ACEPTABLE	2016
LR310	CIHURI LR202	2+00470	3+00140	IMD>250	ACEPTABLE	FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR311	LR111 ZARRATON	0+00430	0+03860	IMD<250	REGULAR	ROTURA+RODERAS	MAL ESTADO	
LR311	ZARRATON	0+03860	0+04580	IMD<250	MAL ESTADO	ROTURA	MUY MAL ESTADO	
LR311	ZARRATON LR320	0+04580	0+06760	IMD<250	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR311	LR320 LR207	0+06760	0+07390	IMD>250	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR312	LR304 A CELLORIGO	0+00000	1+00700	IMD<250	MUY MAL ESTADO	DEFORMACION	MAL ESTADO	
LR312	A CELLORIGO LR209	1+00700	4+00770	IMD<250	MUY MAL ESTADO	DEFORMACION	MAL ESTADO	
LR313	N120 HORMILLA	0+00000	1+00110	IMD>250	MAL ESTADO	ROTURA+EXUDACIONES	MAL ESTADO	
LR313	HORMILLA	1+00110	2+00370	IMD<250	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR313	HORMILLA LR315	2+00370	6+00750	IMD>250	REGULAR	ROTURA+FISURACION+RODERAS	MAL ESTADO	
LR313	LR315 LR314	6+00750	10+00320	IMD>250	REGULAR	ROTURA+FISURACION+RODERAS	MAL ESTADO	
LR313	LR314 OLLAURI	10+00320	15+00810	IMD>250	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2018
LR313	OLLAURI	15+00810	15+01240	IMD>250	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR314	N232 LR313	0+00000	5+00070	IMD<250	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2016
LR315	N120 LR313	0+00000	0+04550	IMD>250	REGULAR	DEFORMACION+ESTRECHA	MAL ESTADO	
LR316	LIMITE PROVINCIA RIVAS DE TERESO	0+00000	2+00110	IMD<250	ACEPTABLE	FISURACION+RODERAS	MAL ESTADO	
LR317	LR124 RIVAS DE TERESO	0+00000	4+00010	IMD<250	REGULAR	ROTURA+RODERAS	MAL ESTADO	
LR317	RIVAS DE TERESO	4+00010	4+00280	IMD<250	ACEPTABLE	-	MAL ESTADO	
LR317	RIVAS DE TERESO L.P. ALAVA	4+00280	9+00780	IMD<250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR318	N232 LIMITE PROVINCIA	0+00000	2+00930	IMD>250	ACEPTABLE	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR318	LIMITE PROVINCIA LR319	2+00930	2+04700	IMD<250	REGULAR	ROTURA+FISURACION+RODERAS	ACEPTABLE	2018

Carretera	Descripción	Pki	PKf	Rango IMD	Estado del firme	Patología	Estado de la señalización	Año ejecución obras
LR318	LR319 SAN VICENTE DE LA SONSIERRA	2+04700	2+10570	IMD<250	MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION+RODERAS	ACEPTABLE	2018
LR318	SAN VICENTE DE LA SONSIERRA	2+10570	2+10980	IMD>250	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2018
LR319	ABALOS	0+00000	0+00110	IMD<250	REGULAR	ROTURA+FISURACION+RODERAS	MAL ESTADO	
LR319	ABALOS LR318	0+00110	0+05050	IMD<250	REGULAR	ROTURA+FISURACION+RODERAS	MAL ESTADO	
LR320	CIDAMON	0+00000	0+00150	IMD>250	REGULAR	PERDIDA MATERIAL	MAL ESTADO	
LR320	LR203 LR311	0+00150	2+00160	IMD>250	REGULAR	PERDIDA MATERIAL	MAL ESTADO	
LR321	N120 (VARIANTE) HUERCANOS	0+00000	0+01480	IMD>250	MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR321	HUERCANOS	0+01480	0+02480	IMD>250	ACEPTABLE	FISURACION	ACEPTABLE	2018
LR321	HUERCANOS N232	0+02480	9+00820	IMD<250	MUY MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION+BACHEO+IRREGULARIDAD	MAL ESTADO	
LR322	N120A HUERCANOS	0+00000	0+04090	IMD>250	MAL ESTADO	ROTURA+BACHEO	MUY MAL ESTADO	
LR322	HUERCANOS	0+04090	0+05220	IMD>250	REGULAR	ROTURA	MUY MAL ESTADO	
LR322	HUERCANOS LR113	0+05220	0+06300	IMD>250	ACEPTABLE	FISURACION	MAL ESTADO	
LR322	LR113 LR514	0+06390	0+07030	IMD<250	MUY MAL ESTADO	ROTURA+EXUDACIONES	MAL ESTADO	
LR323	GRAÑON	0+00000	0+00230	IMD<250	ACEPTABLE	ROTURA+FISURACION+DEFORMACION	ACEPTABLE	2016
LR323	GRAÑON MORALES	0+00230	0+03570	IMD<250	MUY MAL ESTADO	DEFORMACION	ACEPTABLE	2016
LR323	MORALES	0+03570	0+03850	IMD<250	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2016
LR323	MORALES CORPORALES	0+03850	0+05120	IMD<250	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2016
LR323	CORPORALES	0+05120	0+05480	IMD>250	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2016
LR323	CORPORALES N120	0+05480	0+08140	IMD>250	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2016
LR325	STO DOMINGO DE LA CALZADA	0+00000	0+00530	IMD<250	REGULAR	ROTURA+FISURACION	ACEPTABLE	2016
LR325	STO DOMINGO MANZANARES DE RIOJA	0+00530	5+02240	IMD<250	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2016
LR325	MANZANARES DE RIOJA	5+02240	5+02610	IMD>250	MAL ESTADO	DEFORMACION+ESTRECHA	ACEPTABLE	2016
LR325	MANZANARES DE RIOJA LR204	5+02610	5+03340	IMD>250	MAL ESTADO	DEFORMACION+ESTRECHA	ACEPTABLE	2016
LR326	LR204 N120	0+00000	1+01040	IMD>250	ACEPTABLE	FISURACION	MAL ESTADO	
LR326	N120 HERVIAS	1+01140	1+01700	IMD>250	ACEPTABLE	FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR326	HERVIAS	1+01700	3+00010	IMD>250	ACEPTABLE	FISURACION	MAL ESTADO	
LR327	LR204 CAÑAS	0+00000	0+02660	IMD<250	MAL ESTADO	FISURACION+DEFORMACION+IRREGULARIDAD	MUY MAL ESTADO	
LR327	CAÑAS	0+02660	0+03070	IMD<250	ACEPTABLE	FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR328	LR208 N232	11+00150	11+00660	IMD>250	REGULAR	FISURACION	MAL ESTADO	
LR330	N111 TORRECILLA EN CAMEROS	0+00000	0+00360	IMD>250	MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR330	TORRECILLA EN CAMEROS	0+00360	0+01340	IMD>250	ACEPTABLE	-	MAL ESTADO	
LR330	TORRECILLA EN CAMEROS N111	0+01340	0+04450	IMD<250	MAL ESTADO	BACHEO+IRREGULARIDAD+EXUDACIONES	MUY MAL ESTADO	

Carretera	Descripción	Pki	PKf	Rango IMD	Estado del firme	Patología	Estado de la señalización	Año ejecución obras
LR331	LR113 LR432	0+00000	0+00760	IMD>250	ACEPTABLE	FISURACION+BACHEO+IRREGULARIDAD	MAL ESTADO	
LR331	LR432 VILLAVERDE DE RIOJA	0+00760	4+00730	IMD<250	ACEPTABLE	FISURACION+BACHEO+IRREGULARIDAD	MAL ESTADO	
LR331	VILLAVERDE DE RIOJA	4+00730	4+00920	IMD<250	ACEPTABLE	FISURACION+BACHEO+IRREGULARIDAD	MAL ESTADO	
LR331	VILLARVERDE DE RIOJA SAN ANDRES	4+00920	10+00480	IMD<250	ACEPTABLE	FISURACION+BACHEO+IRREGULARIDAD	MAL ESTADO	
LR331	SAN ANDRES	10+00480	10+00680	IMD<250	ACEPTABLE	FISURACION+BACHEO+IRREGULARIDAD	MAL ESTADO	
LR331	SAN ANDRES LR510	10+00680	10+00910	IMD<250	ACEPTABLE	FISURACION+BACHEO+IRREGULARIDAD	MAL ESTADO	
LR331	LR510 SAN MILLAN DE LA COGOLLA	10+00910	11+00500	IMD<250	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR331	SAN MILLAN DE LA COGOLLA	11+00500	11+00850	IMD<250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR331_2	SAN MILLAN DE LA COGOLLA	11+00860	11+01120	IMD>250	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR333_1	N111 VILLOSLADA	0+00000	2+00480	IMD>250	ACEPTABLE	FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR333_1	VILLOSLADA DE CAMEROS	2+00480	3+00170	IMD>250	REGULAR	ROTURA+FISURACION	REGULAR	2014
LR333_1	VILLOSLADA L.P.SORIA	3+00170	6+00160	IMD>250	ACEPTABLE	FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR333_2	L.P.SORIA	6+00160	15+00850	IMD<250	ACEPTABLE	FISURACION	ACEPTABLE	2016
LR333_3	L.P.SORIA VINIEGRA ARRIBA	15+00850	21+00480	IMD<250	ACEPTABLE	FISURACION	ACEPTABLE	2016
LR333_3	VINIEGRA ARRIBA	21+00480	22+00050	IMD<250	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2016
LR333_3	VINIEGRA ARRIBA VINIEGRA ABAJO	22+00050	31+00400	IMD<250	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2016
LR333_3	VINIEGRA ABAJO	31+00400	31+01140	IMD<250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR333_3	VINIEGRA ABAJO LR436	31+01140	33+00180	IMD<250	REGULAR	EXUDACIONES+IRREGULARIDAD	MAL ESTADO	
LR333_3	LR436 LR113	33+00180	34+00950	IMD<250	REGULAR	EXUDACIONES+IRREGULARIDAD	MAL ESTADO	
LR334	LR113 (VILLAVELAYO)L.P.Burgos (NEILA)	0+00000	7+00890	IMD<250	REGULAR	ROTURA+FISURACION+BACHEO	MAL ESTADO	
LR340_1	N120A ALESON	0+00000	0+00430	IMD>250	MAL ESTADO	ROTURA+RODERAS	MUY MAL ESTADO	
LR340_1	ALESON	0+00430	0+00740	IMD>250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR340_1	ALESON MANJARRES	0+00740	2+00350	IMD>250	MAL ESTADO	ROTURA	MUY MAL ESTADO	
LR340_1	MANJARRES	2+00350	3+00230	IMD>250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR340_1	MANJARRES CASTROVIEJO	3+00230	11+00520	IMD<250	ACEPTABLE	FISURACION	MAL ESTADO	
LR340_1	CASTROVIEJO	11+00520	11+00610	IMD<250	ACEPTABLE	-	MAL ESTADO	
LR340_2	INICIO TRAMO2 TORRECILLA EN CAMEROS	14+00160	19+00580	IMD<250	MUY MAL ESTADO	ROTURA+ESTRECHA+BACHEO+DEFORMACION	MAL ESTADO	
LR340_2	TORRECILLA EN CAMEROS	19+00580	21+00080	IMD>250	MUY MAL ESTADO	ROTURA+ESTRECHA+BACHEO+DEFORMACION	MUY MAL ESTADO	
LR341	N120 VENTOSA	0+00000	0+00740	IMD>250	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR341	VENTOSA	0+00740	1+00280	IMD<250	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2019
LR341	VENTOSA SOTES	1+00280	2+00880	IMD>250	ACEPTABLE	ROTURA+RODERAS	MAL ESTADO	
LR341	SOTES	2+00880	3+00460	IMD<250	REGULAR	ROTURA	ACEPTABLE	2017
LR341	SOTES HORNOS DE MONCALVILLO	3+00460	5+00250	IMD<250	MAL ESTADO	ROTURA	MAL ESTADO	

Carretera	Descripción	Pki	PKf	Rango IMD	Estado del firme	Patología	Estado de la señalización	Año ejecución obras
LR341	HORNOS DE MONCALVILLO	5+00250	5+00720	IMD>250	MAL ESTADO	ROTURA	MUY MAL ESTADO	
LR341	HORNOS DE MONCALVILLO DAROCA DE RIOJA	5+00720	7+00260	IMD>250	REGULAR	ROTURA	MUY MAL ESTADO	
LR341	DAROCA DE RIOJA	7+00260	7+00600	IMD>250	REGULAR	ROTURA	MUY MAL ESTADO	
LR341	DAROCA DE RIOJA MEDRANO	7+00600	9+00780	IMD>250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR341	MEDRANO	9+00780	9+00970	IMD>250	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2016
LR341	MEDRANO SOJUELA	9+00970	11+00320	IMD>250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR341	SOJUELA	11+00320	11+00660	IMD>250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR341	SOJUELA SORZANO	11+00660	14+01190	IMD>250	ACEPTABLE	ROTURA	MUY MAL ESTADO	
LR341	SORZANO	14+01190	14+01800	IMD<250	BUEN ESTADO	-	MUY MAL ESTADO	
LR341	SORZANO LR137	14+01800	17+00880	IMD>250	ACEPTABLE	ROTURA+EXUDACIONES	MAL ESTADO	
LR342	N120 LR442	0+00210	0+01450	IMD>250	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2019
LR342	LR442 SOTES	0+01450	0+02390	IMD>250	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2019
LR342	SOTES	0+02390	0+02730	IMD>250	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2019
LR344	LR250 ALBERITE	0+00000	0+01750	IMD>250	MUY MAL ESTADO	BACHEO+IRREGULARIDAD+DEFORMACIONES	MUY MAL ESTADO	
LR344	ALBERITE	0+01750	0+03010	IMD>250	BUEN ESTADO	-	REGULAR	2014
LR345	LR250 ALBERITE	0+00000	1+0480	IMD>250	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2018
LR345	ALBERITE	1+0480	2+0120	IMD>250	ACEPTABLE	ROTURA+FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR345	ALBERITE LA UNION	2+0120	5+0570	IMD>250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR345	LA UNION	5+0570	6+0830	IMD>250	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2017
LR345	LA UNION CLAVIJO	6+0830	8+0630	IMD>250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR345	CLAVIJO	8+0630	8+0730	IMD>250	BUEN ESTADO	-	MUY MAL ESTADO	
LR346	RIBAFRECHA LR261	0+00000	1+07520	IMD<250	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR380	LR115 STA. EULALIA BAJERA LR382 (PREJANO)	0+00000	2+00350	IMD>250	REGULAR	BACHEO+EXUDACIONES	MAL ESTADO	
LR381	N232 TUDELILLA	0+00160	3+00730	IMD>250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR381	TUDELILLA	3+00730	4+00690	IMD<250	ACEPTABLE	ROTURA	MAL ESTADO	
LR381	TUDELILLA LR123	4+00690	6+00780	IMD>250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR382	LR115 LR380	0+00000	0+04660	IMD<250	MUY MAL ESTADO	ESTRECHA+IRREGULARIDAD+BACHEO	MUY MAL ESTADO	
LR382	LR380 PREJANO	0+04660	0+05160	IMD>250	REGULAR	-	MAL ESTADO	
LR382	PREJANO	0+05160	0+05440	IMD>250	ACEPTABLE	-	MUY MAL ESTADO	
LR382	PREJANO POLIGONO	0+05440	0+12870	IMD<250	MAL ESTADO	BACHEO+IRREGULARIDAD+INCOMODA+ESTRECHA	MUY MAL ESTADO	
LR382	POLIGONO LR123	0+12870	0+14180	IMD<250	BUEN ESTADO	-	MUY MAL ESTADO	
LR384	N232 ALDEANUEVA DE EBRO	0+00120	1+00870	IMD>250	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2017
LR384	ALDEANUEVA DE EBRO	1+00870	1+01170	IMD>250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR385	GRAVALOS	0+00000	0+00600	IMD<250	ACEPTABLE	-	MUY MAL ESTADO	
LR385	GRAVALOS LR289	0+00600	8+00580	IMD<250	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR387	LR123 IGEA	0+00000	0+04060	IMD<250	MAL ESTADO	BACHEO+ESTRECHA+PERDIDA MATERIAL	MUY MAL ESTADO	
LR387	IGEA	0+04060	0+05150	IMD<250	MAL ESTADO	BACHEO+ESTRECHA+PERDIDA MATERIAL	MAL ESTADO	

Carretera	Descripción	Pki	PKf	Rango IMD	Estado del firme	Patología	Estado de la señalización	Año ejecución obras
LR390	AGUILAR DEL RIO ALHAMA	0+00000	0+00310	IMD<250	ACEPTABLE	FISURACION	MAL ESTADO	
LR390	AGUILAR DEL RIO LR391	0+00310	2+00140	IMD<250	MAL ESTADO	FISURACION+IRREGULARIDAD	MAL ESTADO	
LR390	LR391 VALDEMADERA	2+00140	8+00610	IMD<250	REGULAR	BACHEO+PERDIDA MATERIAL	MAL ESTADO	
LR390	VALDEMADERA	8+00610	8+00820	IMD<250	REGULAR	BACHEO+PERDIDA MATERIAL	MAL ESTADO	
LR390	VALDEMADERA LR590	8+00820	12+00280	IMD<250	REGULAR	BACHEO+PERDIDA MATERIAL	MUY MAL ESTADO	
LR390	LR590 L.P.SORIA	12+00280	14+00020	IMD<250	REGULAR	BACHEO+PERDIDA MATERIAL	MUY MAL ESTADO	
LR391	LR390 L.P.SORIA	0+00000	0+03750	IMD<250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR401	LR306 VILLALBA DE RIOJA	0+00000	4+00150	IMD>250	MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION+RODERAS	MAL ESTADO	
LR401	VILLALBA DE RIOJA	4+00150	4+00440	IMD>250	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR403	LR209 CASTILSECO	0+00000	1+00080	IMD<250	ACEPTABLE	-	MAL ESTADO	
LR403	CASTILSECO	1+00080	1+00230	IMD<250	ACEPTABLE	-	MUY MAL ESTADO	
LR404	LR209 CELLORIGO	0+00000	2+00950	IMD<250	ACEPTABLE	-	MAL ESTADO	
LR404	CELLORIGO	2+00950	3+00030	IMD>250	ACEPTABLE	-	MAL ESTADO	
LR405	LR304 SAN MILLAN DE YECORA	0+00000	3+00550	IMD<250	ACEPTABLE	PERDIDA MATERIAL	MAL ESTADO	
LR405	SAN MILLAN DE YECORA	3+00550	3+00850	IMD<250	ACEPTABLE	PERDIDA MATERIAL	MAL ESTADO	
LR406	LR209 VILLASECA (LR302)	0+00000	0+00560	IMD>250	ACEPTABLE	-	MAL ESTADO	
LR406	VILLASECA	0+00560	0+00880	IMD>250	REGULAR	ROTURA+FISURACION+IRREGULARIDAD	MUY MAL ESTADO	
LR408	CASTAÑARES	0+00000	0+00180	IMD>250	MAL ESTADO	ROTURA	MAL ESTADO	
LR408	CASTAÑARES BAÑOS DE RIOJA	0+00180	0+00840	IMD>250	REGULAR	IRREGULARIDAD+PERDIDA MATERIAL+EXUDACIONES	MAL ESTADO	
LR408	BAÑOS DE RIOJA	0+00840	0+01230	IMD>250	REGULAR	IRREGULARIDAD+PERDIDA MATERIAL+EXUDACIONES	MAL ESTADO	
LR409	LR204 CIRIÑUELA	0+00000	0+00790	IMD>250	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR409	CIRIÑUELA	0+00790	0+01050	IMD>250	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR409	CIRIÑUELA LR204	0+01050	0+01540	IMD>250	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR410	L.P. BURGOS LR412	0+00000	0+00440	IMD<250	REGULAR	PERDIDA MATERIAL	MAL ESTADO	
LR410	LR412 QUINTANAR DE RIOJA	0+00440	0+01040	IMD<250	REGULAR	PERDIDA MATERIAL	MAL ESTADO	
LR410	QUINTANAR DE RIOJA	0+01040	0+01140	IMD<250	REGULAR	PERDIDA MATERIAL	ACEPTABLE	2015
LR412	LR411 VILLARTA	0+00000	0+00390	IMD<250	REGULAR	PERDIDA MATERIAL	ACEPTABLE	2015
LR412	VILLARTA	0+00390	0+00790	IMD<250	REGULAR	PERDIDA MATERIAL	ACEPTABLE	2015
LR412	VILLARTA LR410	0+00790	4+00840	IMD<250	REGULAR	PERDIDA MATERIAL	MAL ESTADO	
LR413	LR111 LR414	0+00000	0+01360	IMD>250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR413	LR414 SANTURDEJO	0+01360	0+01490	IMD>250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR413	SANTURDEJO	0+01490	0+03190	IMD>250	ACEPTABLE	ROTURA+FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR413	SANTURDEJO PAZUENGOS	0+03190	0+09780	IMD<250	MAL ESTADO	ROTURA+IRREGULARIDAD+BACHEO	MAL ESTADO	
LR414	LR413 LR111	0+00000	0+01080	IMD<250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR414	LR111 SANTURDE DE RIOJA	0+01080	0+01460	IMD>250	REGULAR	FISURACION	MAL ESTADO	
LR414	SANTURDE DE RIOJA	0+01460	0+01740	IMD>250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR415	LR111 EZCARAY	0+00000	1+00240	IMD<250	MAL ESTADO	ROTURA+RODERAS	ACEPTABLE	2018

Carretera	Descripción	Pki	PKf	Rango IMD	Estado del firme	Patología	Estado de la señalización	Año ejecución obras
LR415	EZCARAY LR416	1+00240	3+00020	IMD>250	MAL ESTADO	ROTURA+RODERAS	ACEPTABLE	2015
LR415	LR416 LR417	3+00020	4+00170	IMD<250	REGULAR	IRREGULARIDAD	ACEPTABLE	2015
LR415	LR417 ZALDIERNA	4+00170	5+00660	IMD<250	REGULAR	IRREGULARIDAD	ACEPTABLE	2015
LR415	ZALDIERNA	5+00660	5+00790	IMD<250	REGULAR	IRREGULARIDAD	ACEPTABLE	2015
LR415	ZALDIERNA AZARRULLA	5+00790	7+00470	IMD<250	REGULAR	IRREGULARIDAD	ACEPTABLE	2015
LR415	AZARRULLA	7+00470	7+00580	IMD<250	REGULAR	IRREGULARIDAD	ACEPTABLE	2015
LR415	AZARRULLA POSADAS	7+00580	10+00240	IMD<250	ACEPTABLE	PERDIDA MATERIAL	ACEPTABLE	2015
LR415	POSADAS	10+00240	10+00520	IMD<250	ACEPTABLE	PERDIDA MATERIAL	ACEPTABLE	2015
LR416	LR415 VALDEZCARAY	0+00000	13+00030	IMD>250	ACEPTABLE	FISURACION+PERDIDA MATERIAL	MAL ESTADO	
LR417	LR415 URDANTA	0+00000	0+03590	IMD<250	ACEPTABLE	BACHEO	ACEPTABLE	2016
LR417	URDANTA	0+03590	0+03710	IMD<250	ACEPTABLE	BACHEO	MUY MAL ESTADO	
LR418	LR415 SAN ANTON	0+00000	0+00490	IMD<250	REGULAR	-	MAL ESTADO	
LR419	ALESANCO TORRECILLA SOBRE ALESANCO	0+00000	0+01200	IMD<250	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2019
LR419	TORRECILLA SOBRE ALESANCO	0+01200	0+01610	IMD<250	ACEPTABLE	-	MUY MAL ESTADO	
LR419	TORRECILLA SOBRE ALESANCO LR206	0+01610	0+01980	IMD<250	BUEN ESTADO	-	MUY MAL ESTADO	
LR420	LR204 VILLAREJO	0+00000	0+01430	IMD<250	ACEPTABLE	FISURACION+PERDIDA MATERIAL	MAL ESTADO	
LR420	VILLAREJO	0+01430	0+01540	IMD<250	ACEPTABLE	FISURACION+PERDIDA MATERIAL	MUY MAL ESTADO	
LR421	LR206 SUSO	0+00000	0+01390	IMD<250	ACEPTABLE	FISURACION+ESTRECHA	MUY MAL ESTADO	
LR422	LR206 LUGAR DEL RIO	0+00000	1+00940	IMD<250	MUY MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION+BACHEO+IRREGULARIDAD+ESTRECHA	MAL ESTADO	
LR422	LUGAR DEL RIO	1+00940	2+00580	IMD<250	MUY MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION+BACHEO+IRREGULARIDAD+ESTRECHA	MUY MAL ESTADO	
LR424	LR124 PECIÑA	0+00000	0+03300	IMD<250	MUY MAL ESTADO	ESTRECHA+DEFORMACION+BACHEO	MAL ESTADO	
LR427	N120 A12	0+00000	0+00840	IMD>250	ACEPTABLE	FISURACION	MAL ESTADO	
LR427	A12 HUERCANOS	1+00130	1+00870	IMD>250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR427	HUERCANOS	1+00870	2+00430	IMD>250	REGULAR	ROTURA+RODERAS	MUY MAL ESTADO	
LR428	LR207 CASAS BLANCAS	0+00000	0+01210	IMD<250	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2016
LR429	LR113 TRICIO	0+00000	0+00900	IMD>250	ACEPTABLE	RODERAS	MAL ESTADO	
LR429	TRICIO	0+00900	1+00780	IMD>250	REGULAR	ROTURA	MUY MAL ESTADO	
LR429	TRICIO BEZARES	1+00780	6+00840	IMD>250	ACEPTABLE	-	MAL ESTADO	
LR429	BEZARES	6+00840	7+00030	IMD>250	ACEPTABLE	-	MAL ESTADO	
LR430	LR113 ARENZANA DE ABAJO	0+00000	0+00660	IMD<250	BUEN ESTADO	-	MUY MAL ESTADO	
LR430	ARENZANA DE ABAJO	0+00660	1+00670	IMD<250	REGULAR	FISURACION+BACHEO	MAL ESTADO	
LR430	ARENZANA DE ABAJO LR136	1+00670	2+00770	IMD>250	REGULAR	BACHEO	MUY MAL ESTADO	
LR431	LR113 CAMPROVIN	0+00000	4+00270	IMD>250	BUEN ESTADO	-	REGULAR	2014
LR431	CAMPROVIN	4+00270	4+00710	IMD>250	ACEPTABLE	-	MUY MAL ESTADO	

Carretera	Descripción	Pki	PKf	Rango IMD	Estado del firme	Patología	Estado de la señalización	Año ejecución obras
LR432	LR331 MATUTE	0+00000	2+00620	IMD>250	REGULAR	ROTURA+FISURACION+BACHEO+EXUDACIONES	MAL ESTADO	
LR432	MATUTE	2+00620	3+00060	IMD>250	MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR432	MATUTE TOBIA	3+00060	4+00090	IMD<250	REGULAR	ROTURA+FISURACION+BACHEO+EXUDACIONES	MAL ESTADO	
LR432	TOBIA	4+00090	4+00250	IMD<250	REGULAR	ROTURA+FISURACION+BACHEO+EXUDACIONES	MAL ESTADO	
LR433	LR113 LEDESMA DE LA COGOLLA	0+00000	4+00360	IMD<250	REGULAR	ROTURA+PERDIDA MATERIAL+EXUDACIONES	MAL ESTADO	
LR434	LR113 PEDROSO	0+00000	3+00570	IMD>250	REGULAR	ROTURA+BACHEO+PERDIDA MATERIAL+EXUDACIONES	MUY MAL ESTADO	
LR435	LR113 VALVANERA	0+00000	4+00870	IMD<250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR436	LR333 VENTROSA	0+00000	0+03040	IMD<250	ACEPTABLE	ROTURA+FISURACION	ACEPTABLE	2017
LR437	LR113 L.P.BURGOS	0+00000	0+01480	IMD<250	MUY MAL ESTADO	DEFORMACION+ESTRECHA+RODERAS	MAL ESTADO	
LR440	LR255 NALDA	0+00000	0+01020	IMD>250	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2019
LR441	LOGROÑO EL CORTIJO	0+00000	4+01100	IMD>250	MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR441	EL CORTIJO	4+01100	4+01530	IMD>250	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR442	LR342 HORNOS DE MONCALVILLO	0+00000	0+01690	IMD>250	ACEPTABLE	BACHEO+PERDIDA MATERIAL	MAL ESTADO	
LR442	HORNOS DE MONCALVILLO	0+01690	0+02430	IMD>250	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR443	LO20 LR250	0+00000	0+01360	IMD>250	BUEN ESTADO	-	MUY MAL ESTADO	
LR444	MEDRANO	0+00000	0+00710	IMD>250	ACEPTABLE	ROTURA	MAL ESTADO	
LR444	MEDRANO LR137	0+00710	2+00380	IMD>250	ACEPTABLE	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR445	SOJUELA	0+00000	0+00450	IMD>250	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR445	SOJUELA LR137	0+00450	2+00030	IMD>250	REGULAR	ROTURA+FISURACION+EXUDACIONES	MUY MAL ESTADO	
LR445	LR137 ENTRENA	2+00120	2+00310	IMD>250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR445	ENTRENA	2+00310	2+00660	IMD>250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR446	N111 VIGUERA	0+00000	0+01220	IMD>250	MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION+DEFORMACION+PERDIDA MATERIAL+EXUDACIONES	MUY MAL ESTADO	
LR447	N111 NESTARES	0+00000	1+00810	IMD<250	REGULAR	ROTURA+EXUDACIONES	MUY MAL ESTADO	
LR447	NESTARES	1+00810	2+00130	IMD<250	REGULAR	ROTURA+EXUDACIONES	MUY MAL ESTADO	
LR448	LR333 LOMOS DE ORIO	0+00000	8+00540	IMD<250	MUY MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION+BACHEO+ESTRECHA	MAL ESTADO	
LR450	LR253 NIEVA DE CAMEROS	0+00000	0+00940	IMD<250	ACEPTABLE	FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR451	LR253 MONTEMEDIANO	0+00000	0+00880	IMD<250	ACEPTABLE	PERDIDA MATERIAL	MAL ESTADO	
LR451	MONTEMEDIANO	0+00880	0+01140	IMD<250	ACEPTABLE	PERDIDA MATERIAL	MAL ESTADO	
LR452	LR232 PEÑALOSCINTOS	0+00000	0+01600	IMD<250	MAL ESTADO	BACHEO+ESTRECHA	MAL ESTADO	
LR453	LR245 PINILLOS	0+00000	3+00230	IMD<250	MAL ESTADO	PERDIDA MATERIAL	MAL ESTADO	
LR453	PINILLOS	3+00230	3+00620	IMD<250	MAL ESTADO	PERDIDA MATERIAL	MAL ESTADO	
LR454	N111 GALLINERO DE CAMEROS	0+00000	0+02940	IMD<250	ACEPTABLE	ESTRECHA	MUY MAL ESTADO	
LR454	GALLINERO DE CAMEROS	0+02940	0+03020	IMD<250	ACEPTABLE	ESTRECHA	MAL ESTADO	
LR455	N111 ALDEANUEVA DE CAMEROS	0+00000	0+03600	IMD<250	MUY MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION+BACHEO+EXUDACIONES+ESTRECHA	MUY MAL ESTADO	

Carretera	Descripción	Pki	PKf	Rango IMD	Estado del firme	Patología	Estado de la señalización	Año ejecución obras
LR456	N111 LUMBRERAS	0+00000	0+00570	IMD>250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR456	LUMBRERAS	0+00570	0+01060	IMD>250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR457	LR250 SAN ANDRES	0+00000	0+00630	IMD<250	BUEN ESTADO	-	MUY MAL ESTADO	
LR457	SAN ANDRES	0+00630	0+00850	IMD<250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR458	N232 AGONCILLO	0+00000	0+01210	IMD>250	MAL ESTADO	ROTURA	MAL ESTADO	
LR459	N232 POLIGONO	0+00000	0+00960	IMD>250	ACEPTABLE	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR459	POLIGONO ARRUBAL	0+00960	0+01980	IMD>250	ACEPTABLE	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR460	LR250 LEZA DE RIO LEZA	0+00000	1+00540	IMD<250	ACEPTABLE	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR461	LR250 LUEZAS	0+00280	7+00340	IMD<250	REGULAR	FISURACION+PERDIDA MATERIAL	MAL ESTADO	
LR462	LR250 TREVIJANO	0+00000	0+03010	IMD<250	MUY MAL ESTADO	DEFORMACION+ESTRECHA	MUY MAL ESTADO	
LR463	LR245 TORRE EN CAMEROS	0+00000	0+06490	IMD<250	MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION+BACHEO+IRREGULARIDAD	MAL ESTADO	
LR464	LR250 LR465	0+00000	0+01250	IMD<250	MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION+PERDIDA MATERIAL	MAL ESTADO	
LR464	LR465 VADILLOS	0+01250	0+04400	IMD<250	MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION+PERDIDA MATERIAL	MAL ESTADO	
LR465	LR464 HORNILLOS DE CAMEROS	0+00000	0+05830	IMD<250	MAL ESTADO	PERDIDA MATERIAL+DEFORMACION	MUY MAL ESTADO	
LR466	LR250 LR464	0+00000	0+00080	IMD<250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR466	LR464 LR549	0+00080	4+00390	IMD<250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR466	LR549 AJAMIL	4+00390	6+00500	IMD<250	BUEN ESTADO	-	MUY MAL ESTADO	
LR466	AJAMIL	6+00500	6+01150	IMD<250	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2019
LR467	LR261 SAN BARTOLOME DE JUBERA	0+00000	0+01080	IMD<250	REGULAR	FISURACION	MAL ESTADO	
LR468	LR261 VENTAS BLANCAS	0+00000	0+00280	IMD<250	BUEN ESTADO	-	MUY MAL ESTADO	
LR468	VENTAS BLANCAS LAGUNILLA DE JUBERA	0+00280	0+01580	IMD<250	BUEN ESTADO	-	MUY MAL ESTADO	
LR468	LAGUNILLA DE JUBERA	0+01580	0+02460	IMD<250	BUEN ESTADO	-	MUY MAL ESTADO	
LR469	LR261 SANTA ENGRACIA DE JUBERA	0+00000	0+00720	IMD<250	REGULAR	BACHEO+IRREGULARIDAD	MAL ESTADO	
LR469	SANTA ENGRACIA DE JUBERA	0+00720	0+00960	IMD<250	REGULAR	BACHEO+IRREGULARIDAD	MAL ESTADO	
LR470	LR261 JUBERA	0+00000	0+00350	IMD<250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR471	LR259 LR494	0+00000	0+01750	IMD>250	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR471	LR494 SANTA LUCIA	0+01750	0+04340	IMD<250	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR472	LR259 EL REDAL	0+00000	0+00570	IMD>250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR472	EL REDAL	0+00570	0+01100	IMD>250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR472	EL REDAL LR473	0+01100	0+03160	IMD>250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR472	LR473 LOS MOLINOS DE OCON	0+03160	0+03370	IMD>250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR472	LOS MOLINOS DE OCON	0+03370	0+03850	IMD>250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR472	LOS MOLINOS DE OCON LR474	0+03850	0+03890	IMD>250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR472	LR474 L475	0+03890	0+04090	IMD<250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	

Carretera	Descripción	Pki	PKf	Rango IMD	Estado del firme	Patología	Estado de la señalización	Año ejecución obras
LR472	LR475 LR474	0+04090	0+04590	IMD<250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR472	LR474 LR494	0+04590	0+05940	IMD<250	ACEPTABLE	FISURACION+BACHEO+PERDIDA MATERIAL	MUY MAL ESTADO	
LR472	LR494 VILLA DE OCON	0+05940	0+07800	IMD<250	ACEPTABLE	FISURACION+BACHEO+PERDIDA MATERIAL	ACEPTABLE	2017
LR473	LR472 ALDEALOBOS	0+00000	0+00820	IMD<250	ACEPTABLE	ROTURA+PERDIDA MATERIAL	MUY MAL ESTADO	
LR474	LR472 PIPAONA	0+00000	0+00490	IMD<250	MAL ESTADO	BACHEO+ESTRECHA	MAL ESTADO	
LR474	PIPAONA LR472	0+00490	0+01020	IMD<250	MAL ESTADO	BACHEO+ESTRECHA	MUY MAL ESTADO	
LR475	LR472 LAS RUEDAS DE OCON	0+00000	0+02090	IMD<250	REGULAR	BACHEO+PERDIDA MATERIAL	MAL ESTADO	
LR475	LAS RUEDAS DE OCON	0+02090	0+02480	IMD<250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR476	LR261 SAN VICENTE DE ROBRES	0+00000	4+00750	IMD<250	REGULAR	PERDIDA MATERIAL	MAL ESTADO	
LR477	LR261 SANTA MARINA	0+00000	0+10860	IMD<250	REGULAR	ROTURA+PERDIDA MATERIAL	MAL ESTADO	
LR478	LR250 SAN ROMAN DE CAMEROS	0+00000	0+00700	IMD<250	REGULAR	FISURACION+PERDIDA MATERIAL	MAL ESTADO	
LR479	LR467 SAN MARTIN DE JUBERA	0+00000	0+04820	IMD<250	ACEPTABLE	PERDIDAS MATERIAL	MAL ESTADO	
LR480	TUDELILLA	0+00000	0+00890	IMD>250	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR480	TUDELILLA CARBONERA	0+00890	6+00280	IMD<250	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR481	LR123 TUDELILLA	0+00000	0+00980	IMD>250	MAL ESTADO	BACHEO+DEFORMACION	MAL ESTADO	
LR481	TUDELILLA	0+00980	0+01520	IMD>250	BUEN ESTADO	-	MUY MAL ESTADO	
LR482	CALAHORRA MURILLO DE CALAHORRA	0+00000	0+03060	IMD>250	MUY MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION+DEFORMACION+PERDIDA MATERIAL+EXUDACIONES	MAL ESTADO	
LR483	LR123 BERGASA	0+00000	2+00930	IMD>250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR483	BERGASA	2+00930	3+00910	IMD>250	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR483	BERGASA BERGASILLAS BAJERA	3+00910	3+03580	IMD<250	BUEN ESTADO	-	MUY MAL ESTADO	
LR483	BERGASILLAS BAJERA	3+03580	3+03890	IMD<250	BUEN ESTADO	-	MUY MAL ESTADO	
LR483	BERGASILLAS BAJERA BERGASILLAS SOMERA	3+03890	3+04790	IMD<250	ACEPTABLE	-	MUY MAL ESTADO	
LR484	LR115 MUNILLA	0+00000	0+02390	IMD>250	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR484	MUNILLA	0+02390	0+03180	IMD>250	ACEPTABLE	-	REGULAR	2014
LR484	MUNILLA ZARZOSA	0+03180	0+07270	IMD<250	BUEN ESTADO	-	MUY MAL ESTADO	
LR485	LR115 PEROBLASCO	0+00000	0+00520	IMD>250	BUEN ESTADO	-	MUY MAL ESTADO	
LR486	N111 RIBABELLOSA	0+00000	5+00780	IMD<250	MAL ESTADO	ROTURA+RODERAS+ESTRECHA	MAL ESTADO	
LR486	RIBABELLOSA	5+00780	6+00130	IMD<250	ACEPTABLE	FISURACION	MAL ESTADO	
LR487	LR123 MURO DE AGUAS	0+00000	0+04120	IMD>250	ACEPTABLE	-	MUY MAL ESTADO	
LR488	LR123 VILLARROYA	0+00000	0+01250	IMD<250	BUEN ESTADO	-	MUY MAL ESTADO	
LR489	LR283 VALDEPERILLO	0+00000	0+01660	IMD<250	REGULAR	FISURACION+BACHEO+DEFORMACION	MAL ESTADO	
LR490	LR286 POYALES	0+00000	0+00560	IMD<250	REGULAR	-	MAL ESTADO	
LR491	LR284 INESTRILLAS	0+00000	0+00360	IMD>250	MAL ESTADO	ROTURA+PERDIDA MATERIAL+RODERAS+DEFORMACIONES	MAL ESTADO	

Carretera	Descripción	Pki	PKf	Rango IMD	Estado del firme	Patología	Estado de la señalización	Año ejecución obras
LR492	LR123 VALDEGUTUR	0+00000	0+02530	IMD<250	ACEPTABLE	PERDIDA MATERIAL	MAL ESTADO	
LR493_1	LR284 LR496	0+00000	0+01290	IMD<250	MAL ESTADO	BACHEO+ESTRECHA+IRREGULARIDAD	MAL ESTADO	
LR493_2	LR496 GUTUR	0+01290	0+06880	IMD<250	MAL ESTADO	BACHEO+ESTRECHA+IRREGULARIDAD	MAL ESTADO	
LR494	LR471 LR72	0+00000	0+02550	IMD<250	MUY MAL ESTADO	BACHEO+ESTRECHA+IRREGULARIDAD	MUY MAL ESTADO	
LR495	N232 RINCON DE SOTO	0+00000	0+00460	IMD>250	ACEPTABLE	FISURACION	MAL ESTADO	
LR495	RINCON DE SOTO	0+00460	0+02010	IMD<250	BUEN ESTADO	-	BUEN ESTADO	2020
LR495	RINCON DE SOTO AP68	0+02010	0+03140	IMD>250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR496	AGUILAR	0+00000	0+00390	IMD>250	ACEPTABLE	-	MAL ESTADO	
LR496	AGUILAR LR493	0+00390	0+01430	IMD<250	MAL ESTADO	BACHEO+IRREGULARIDAD	MUY MAL ESTADO	
LR501	LR411 GRAÑON	0+00000	0+00340	IMD>250	REGULAR	FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR502	LR504 ESTACION CASTAÑARES	0+00000	0+00690	IMD<250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR504	LR111 CASTAÑARES	0+00000	1+00720	IMD>250	MUY MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION+RODERAS+DEFORMACION	MUY MAL ESTADO	
LR504	CASTAÑARES DE RIOJA	1+00720	3+00470	IMD>250	MUY MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION+RODERAS+DEFORMACION	MUY MAL ESTADO	
LR504	CASTAÑARES LR111	3+00470	5+00550	IMD>250	MUY MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION+RODERAS+DEFORMACION	MAL ESTADO	
LR506	LR200 PTE. SOBRE EL RIO TIRON	0+00000	0+00440	IMD<250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR507	N232 ESTACION DE SAN ASENSIO	0+00000	0+00470	IMD<250	ACEPTABLE	-	MAL ESTADO	
LR509	URUÑUELA	0+00000	0+00580	IMD<250	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2015
LR509	URUÑUELA SOMALO	0+00580	0+01550	IMD<250	BUEN ESTADO	-	MUY MAL ESTADO	
LR514	LR113 URUÑUELA	0+00000	0+01840	IMD>250	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR515	LR208 - SAN ASENSIO	0+00000	0+00900	IMD>250	ACEPTABLE	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR515	SAN ASENSIO	0+00900	0+02130	IMD>250	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR515	SAN ASENSIO LR208	0+02130	0+02530	IMD>250	ACEPTABLE	FISURACION	MUY MAL ESTADO	
LR541	LR137 ENTRENA	0+00000	0+00580	IMD>250	ACEPTABLE	-	MAL ESTADO	
LR541	ENTRENA	0+00580	2+00230	IMD<250	BUEN ESTADO	-	ACEPTABLE	2017
LR541	ENTRENA LR137	2+00230	2+01000	IMD>250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR542	N232 LR543 (FUENMAYOR)	0+00000	0+00250	IMD>250	BUEN ESTADO	-	MAL ESTADO	
LR543	N232 LR251	0+00000	0+00590	IMD>250	BUEN ESTADO	-	MUY MAL ESTADO	
LR547	N111 TORRECILLA EN CAMEROS	0+00000	0+00380	IMD<250	MUY MAL ESTADO	BACHEO+IRREGULARIDAD+PERDIDA MATERIAL	MUY MAL ESTADO	
LR548	LR245 MURO DE CAMEROS	0+00000	0+00180	IMD<250	MAL ESTADO	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR549	LR466 RABANERA	0+00000	0+00560	IMD<250	MUY MAL ESTADO	BACHEO+DEFORMACION	MUY MAL ESTADO	
LR553	LR260 ESTACION FFCC ALCANADRE	0+00000	0+00600	IMD>250	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	
LR583	TRAVESIA DE ARNEDO	0+00000	0+01440	IMD<250	MUY MAL ESTADO	ROTURA	MUY MAL ESTADO	
LR584	ARNEDO	0+00000	0+00210	IMD>250	REGULAR	FISURACION	REGULAR	2014
LR585	LR123 ARNEDO	0+00000	0+01310	IMD>250	MUY MAL ESTADO	ROTURA	MUY MAL ESTADO	
LR585	ARNEDO LR584	0+01310	0+02140	IMD>250	REGULAR	ROTURA+FISURACION	MAL ESTADO	

Carretera	Descripción	Pki	PKf	Rango IMD	Estado del firme	Patología	Estado de la señalización	Año ejecución obras
LR586	N232 LR495 (RINCON DE SOTO)	0+00000	0+00320	IMD>250	ACEPTABLE	FISURACION	MAL ESTADO	
LR590	LR390 NAVAJUN	0+00000	0+00180	IMD<250	ACEPTABLE	-	MUY MAL ESTADO	
LR591	VENTAS DE BAÑO LR289	0+00000	0+00440	IMD>250	BUEN ESTADO	-	MUY MAL ESTADO	
LR593	LR123 BAÑOS DE LA ALBOTEA	0+00000	0+00280	IMD<250	ACEPTABLE	FISURACION	MAL ESTADO	
LR594	LR123 CABRETON	0+00000	0+00160	IMD>250	BUEN ESTADO	-	MUY MAL ESTADO	

6 CONCLUSIONES

Tras el análisis recogido en el apartado anterior, se identifica la existencia de aproximadamente 350 km de red en mal o muy mal estado que requieren la necesidad de llevar a cabo una mejora en los trabajos de mantenimiento y conservación de las carreteras, para reparar los problemas identificados (en mayor medida fisuras y bacheos), y así evitar que con el paso del tiempo la necesidad de actuaciones de mayor calado.

No obstante, a partir de la última Campaña Visual del año 2021, se han identificado una serie de tramos en los que se requieren diferentes actuaciones de mayor envergadura, y que se incluirán en el Plan Regional de Carreteras dentro de cada una de las partidas correspondientes:

ENSANCHES Y MEJORAS
LR-304 y LR-305. Treviana. 13,4 Km.
LR-308. Grañón- Villalobar (Tramo de la N-120 a Pk-10+000) 5,7 Km.
LR-315. Zona de Hormilla 4,6 Km.
LR 207. Badarán (Tramo de LR-205 al Pk-19+100) 4,1 Km.
LR-448. Lomos de Orio 8,5 Km.
LR-301. Galbarruli (Tramo Galbarruli a la LR-403) 1,6 Km.
LR-312. Zona de Foncea-Cellorigo 4,7 Km.
LR-115. (Tramo Enciso al Pk-7+360) 4,1 Km.
LR-259. Zona de Ausejo (Tramo N-232 a LR-260) 5,3 Km.
LR-250. (Tramo Jalón a Laguna de Cameros) 6,3 Km.
LR-113. Mansilla (Tramo De LR-334 a Pk-20+250) 8,9 Km.
LR-113 (Tramo Canales a Villavelayo) 3,5 Km.
LR-455. Aldeanueva de Cameros 3,6 Km.
LR-454. Gallinero de Cameros (Desde el puente a Gallinero) 2,5 Km.
LR-344. Alberite 1,3 Km.
LR-232 (De Ortigosa al Pk-11+500) 5,9 Km.
LR-250 (Tramo Terroba a Jalón) 6,7 Km.
LR-323 (Tramo LR-308 a Morales) 3,6 Km.

Tabla 3 - Tramos de carreteras que requieren actuaciones de ensanche y mejora según inspección visual 2021

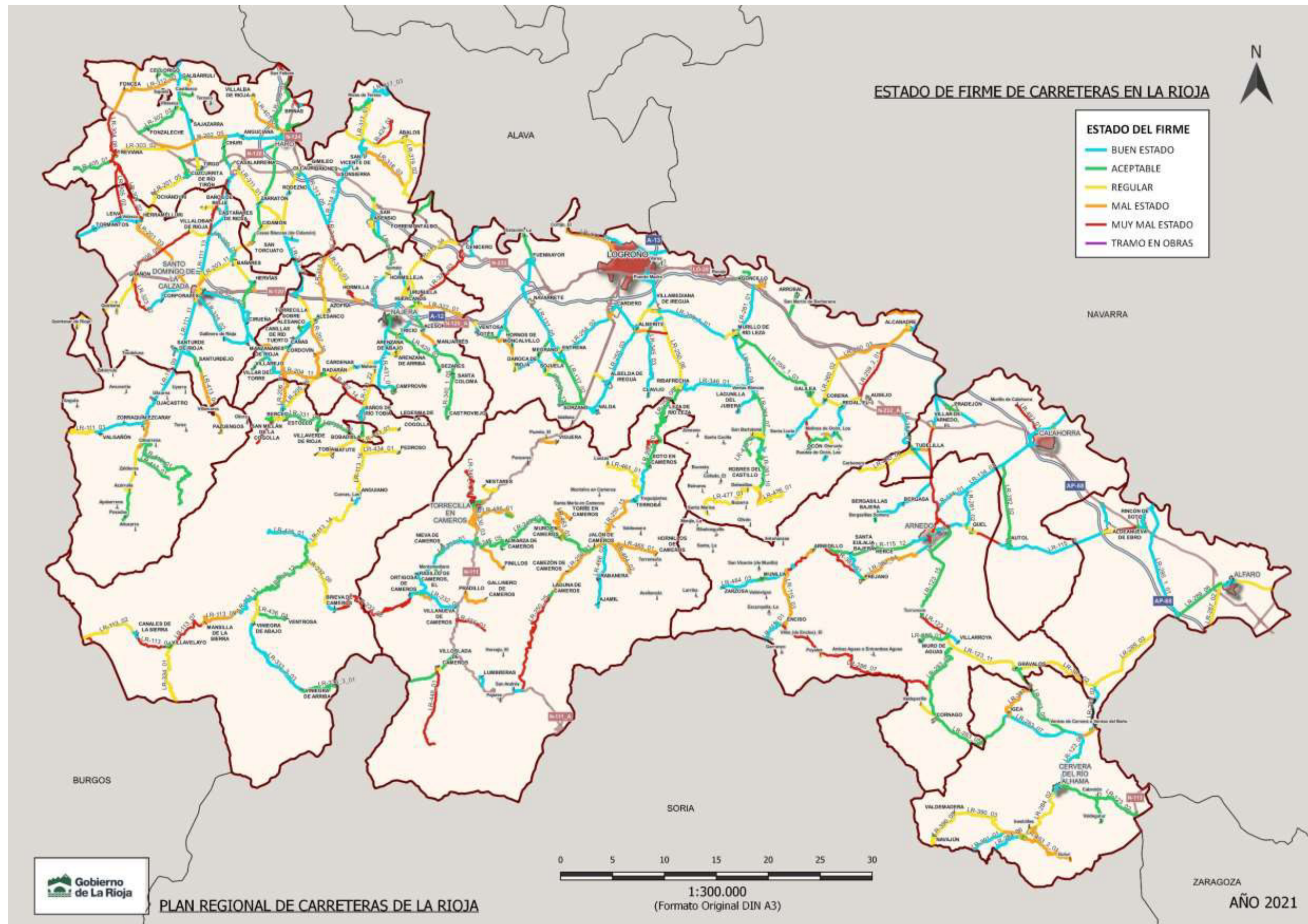
REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA
LR-286 (Tramo LR-115 a la LR-283) 19,2 Km.

Tabla 4 - Tramos de carreteras que requieren actuaciones de rehabilitación según inspección visual 2021

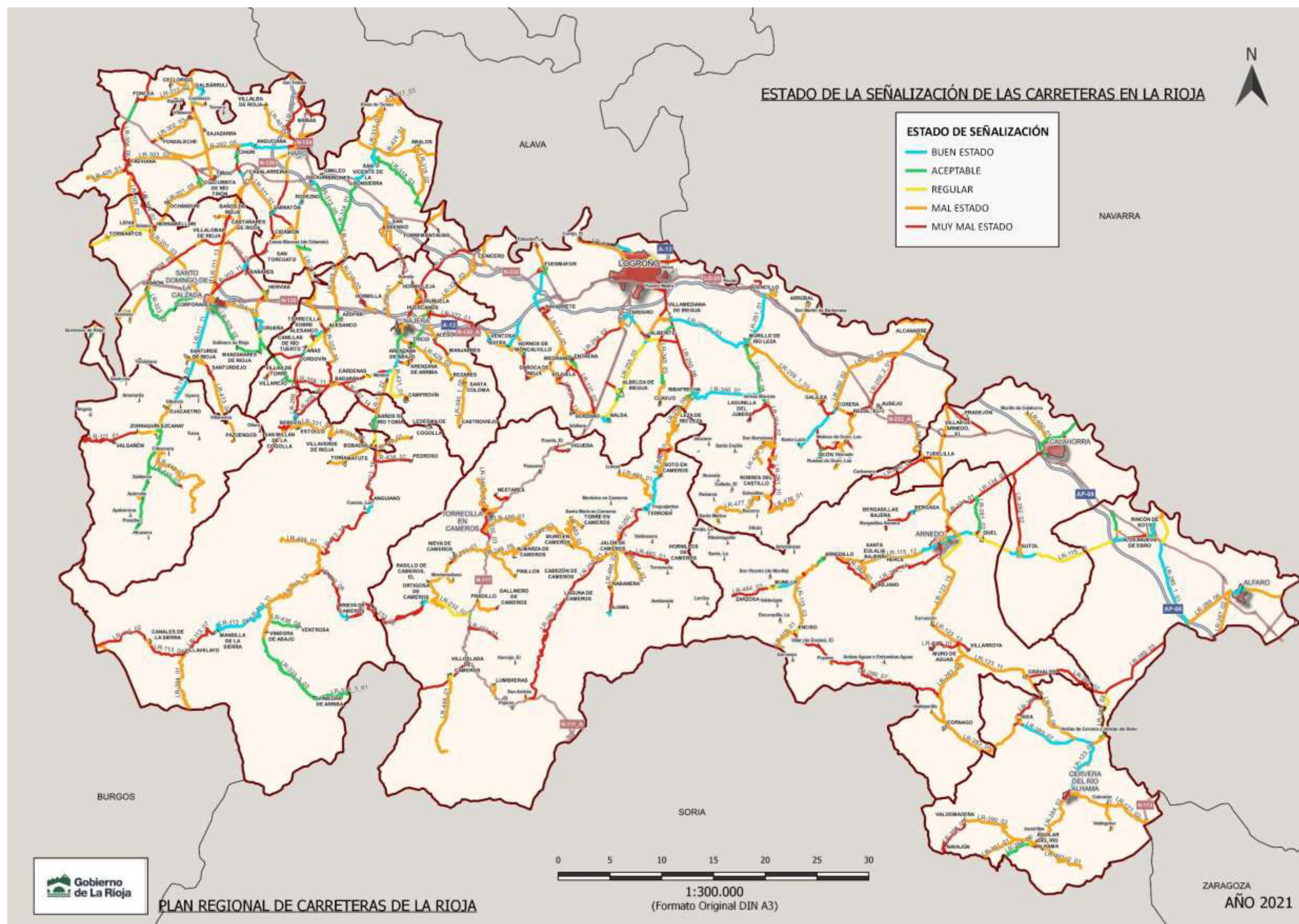
REFUERZOS DE FIRME
LR-115 (Tramo de Arnedillo a LR-484). 4,4 Km.
LR-115 (Travesía de Enciso). 0,7 Km.
LR-115 (Travesía de Quel hasta Autol). 5,1 Km.
LR-115 (Travesía de Aldeanueva hasta N-232). 5,5 Km.
LR-123 (Travesía de Cervera). 0,6 Km.
LR-123 (Tramo Villarroja al Puente del Pk-39+400. 4,4 Km.
LR-123 (Tramo LR-115 a N-232) 10,8 Km.
LR-260 (Tramo N-232 a Alcanadre) 8,1 Km.
LR-313 (Tramo A-12 a final Hormilla) 1,8 Km.
LR-313 (Tramo Pk-8+500 a la LR-314) 1,8 Km.
LR-308 (Travesía de Villalobar) 0,7 Km.
LR-321 (Tramo Huércanos a Pk-8+000) 5,5 Km.
LR-504 Castañares de Rioja 5,6 Km.
LR-482 Murillo de Calahorra 3,1 Km.
LR-465 Hornillos de Cameros 5,8 Km.
LR-463 Torre en Cameros 6,5 Km.

Tabla 5 - Tramos de carreteras que requieren actuaciones de refuerzos de firme según inspección visual 2021

APÉNCIDE A. ESTADO DEL FIRME



APÉNCIDE B. ESTADO DE LA SEÑALIZACIÓN



**PLAN REGIONAL DE CARRETERAS
DE LA RIOJA 2022-2030**

ANEJO 07. TRÁFICO Y MOVILIDAD



La Rioja



ANEJO 07. TRÁFICO Y MOVILIDAD

ÍNDICE

1	INTRODUCCIÓN	1
2	TRÁFICO Y MOVILIDAD	1
2.1	RED DE AFOROS EN LAS CARRETERAS DE LA RIOJA	1
2.2	DESCRIPCIÓN DEL TRÁFICO POR TIPOLOGÍA DE LA RED	1
2.3	EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO POR TIPO DE RED EN EL PERIODO 2012-2015-2018	2
3	NIVELES DE SERVICIO.....	3
3.1	DESCRIPCIÓN	3
3.2	FUENTE DE DATOS.....	3
3.3	ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS	4
4	CONCLUSIONES	5
	APENDICE A: TABLA DE RESULTADOS NIVELES DE SERVICIO	6
	APENDICE B: PLANO	17

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 – Red carreteras competencia Gobierno La Rioja	2
Ilustración 2 – Tramo LR-134_04	4
Ilustración 3 – Tramo LR-250_02	5

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 –Estaciones de aforo por ámbito competencial y tipología.....	1
Tabla 2 – IMD, km Red y demanda en miles de vehículos kilómetro/año	1
Tabla 3 – IMD, km Red y demanda en miles de vehículos kilómetro/año	1
Tabla 4 – Porcentaje de Red (km) clasificada según intervalos de IMD	2
Tabla 5 – Evolución del tráfico por tipo de Red en el período 2012-2015-2018	2
Tabla 6 – Coeficiente de estacionalidad y porcentaje de intensidad horaria de 8 a 9	4
Tabla 7 – Tramos de la red de carreteras de La Rioja con nivel de servicio D	4

1 INTRODUCCIÓN

En este documento se estudia el tráfico y la movilidad de la Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja, y se recogen los niveles de servicio obtenidos a partir de la oferta viaria y la demanda de tráfico actual en el ámbito de estudio.

2 TRÁFICO Y MOVILIDAD

2.1 Red de aforos en las carreteras de La Rioja

En el Plan de Aforos desarrollado el año 2018 se llevó a cabo el último estudio de tráfico disponible en la Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja, con la finalidad de actualizar la información del anterior Plan de aforos desarrollado en el año 2015. Esta última campaña, ha incluido los aforos en 62 estaciones, desagregadas en: 4 estaciones permanentes, 20 estaciones primarias y 38 estaciones secundarias.

El estudio además se extendía al resto de estaciones incluidas en campañas anteriores, para lo cual se calculó un sistema de relaciones afines, para las secundarias y de cobertura, con las estaciones permanentes y primarias más cercanas, para la obtención de la Intensidad Media Diaria (IMD) y otras variables de tráfico, quedando finalmente 163 estaciones estudiadas: 4 estaciones permanentes, 28 estaciones primarias, 58 estaciones secundarias y 73 estaciones de cobertura.

Este Plan de Aforos (año 2018) incluyó el estudio del total de la Red Viaria Autonómica, la cual se encuentra jerarquizada en las siguientes tipologías: Regional Básica, Comarcal, y Local, pudiendo dividirse esta última en itinerarios locales, accesos y travesías. La Red comprende una longitud total de 1.449,42 kilómetros.

Por otra parte, para el presente análisis y diagnóstico, con el objetivo de poder estudiarse sobre el mismo periodo temporal, se ha consultado el Mapa de Tráfico 2018 del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en las carreteras de su titularidad (dentro del territorio de la Comunidad Autónoma de La Rioja). Esta Red Estatal tiene un total de 433,23 km y los aforos se encuentran divididos según las siguientes tipologías: Autopista libre y autovía, Autopista de peaje, Carretera convencional y Multicarri.

A modo resumen, se muestra una tabla con el número de estaciones de aforo por ámbito competencial y tipología.

TIPO DE RED	Permanentes	Semipermanentes	Primarias	Secundarias	Cobertura	Peaje	Total
Nacional	3	3	9	9	28	7	59
Autonómica	4	-	28	58	73	-	163

Tabla 1 –Estaciones de aforo por ámbito competencial y tipología

Fuente: Plan de Aforos de La Rioja (2018) y Mapa de Tráfico Ministerio (2018)

Dentro del ámbito de estudio, se cuenta con 59 estaciones de aforo de Red Nacional y 163 de Red Autonómica.

2.2 Descripción del tráfico por tipología de la Red

La siguiente tabla, representa la IMD, los km de la Red y la demanda, expresada en miles de vehículos-kilómetro de la Red Nacional, disgregando la Autopista de peaje, y de la Red Autonómica (año 2018).

TIPO DE RED	IMD (veh/día)	Km Red	Veh-km (miles)
Nacional (excluyendo Autopista Peaje)	15.493	314,3	2.297.018
Autopista Peaje	11.949	119,10	1.423.178
Autonómica	825	1.449,42	541.522

Tabla 2 – IMD, km Red y demanda en miles de vehículos kilómetro/año

Fuente: Plan de Aforos de La Rioja (2018) y Mapa de Tráfico Ministerio (2018)

En términos porcentuales, la demanda de tráfico de la Red Nacional (excluyendo la Autopista de Peaje) representa un 53,90 % de la demanda total, la de la Red Nacional (Autopista de Peaje) un 33,39%, y la Red Autonómica un 12,71%.

La siguiente tabla, representa la IMD, los km de la Red y la demanda, expresada en miles de vehículos-kilómetro, de la Red Autonómica (año 2018).

TIPO DE RED	IMD (veh/día)	Km Red	Veh-km (miles)
Básica	2.179	287,39	304.464
Comarcal	981	479,19	171.534
Local Itinerarios	232	352,00	29.842
Local Accesos	274	295,07	29.522
Local Travesías	595	35,77	6.161
Total Red Autonómica	Promedio: 852	Suma: 1.449,42	Suma:541.522

Tabla 3 – IMD, km Red y demanda en miles de vehículos kilómetro/año

Fuente: Plan de Aforos de La Rioja (2018)

En ella puede observarse una IMD promedio de 852 veh/día y una demanda total de 541.522 miles de veh-km. Asimismo, se destaca que el tipo de Red con mayor demanda es la Red Regional Básica (304.464 miles de veh-km) seguida de la Comarcal (171.534 miles de veh-km).

La Red Local cuenta con menor demanda dado que tiene un carácter capilar y soporta principalmente la circulación correspondiente a los núcleos urbanos de menor tamaño.

En términos porcentuales, la demanda de tráfico de la Red Regional Básica representa un 56,22 % de la demanda total, la de la Comarcal un 31,68%, y la Local un 12,10%, correspondiendo un 5,51% a itinerarios locales, un 5,45% a accesos y un 1,14% a travesías surgidas como consecuencia de la construcción de variantes.

La siguiente tabla, representa en términos porcentuales, la longitud de Red clasificada según diferentes intervalos de IMD y según administración, dentro del ámbito de estudio.

IMD (veh/día)	% Red Autonómica	% Red Nacional
< 500	61,22	2,73
[500 – 1.000)	18,67	0,58
[1.000 – 2.000)	8,08	7,70
[2.000 – 4.000)	11,3	16,73
[4.000 – 8.000)	1,79	23,36
[8.000 – 15.000)	0,79	41,46
>= 15.000	0,14	7,44

Tabla 4 – Porcentaje de Red (km) clasificada según intervalos de IMD

Fuente: Plan de Aforos de La Rioja (2018) y Mapa de Tráfico Ministerio (2018)

Red Autonómica: Se destaca que sobre un 61,22 % de km de la Red Autonómica discurren menos de 500 veh/día y el siguiente intervalo, de 500 a 1.000 veh/día, representa un 18,68% de la Red Autonómica total. Por lo tanto, el porcentaje de la Red Autonómica que supera los 1.000 veh/diarios supone únicamente un 20,11 %.

Red Nacional: Se destaca que sobre un 41,46 % de km de Red Nacional discurren entre 8.000 y 15.000 veh/día y sobre un 23,36 % de km de Red Nacional discurren entre 4.000 y 8.000 veh/día.

2.3 Evolución del tráfico por tipo de Red en el periodo 2012-2015-2018

La siguiente ilustración muestra la demanda de tráfico para los años 2012, 2015 y 2018, de la totalidad de Red autonómica, expresada en miles de vehículos-km.

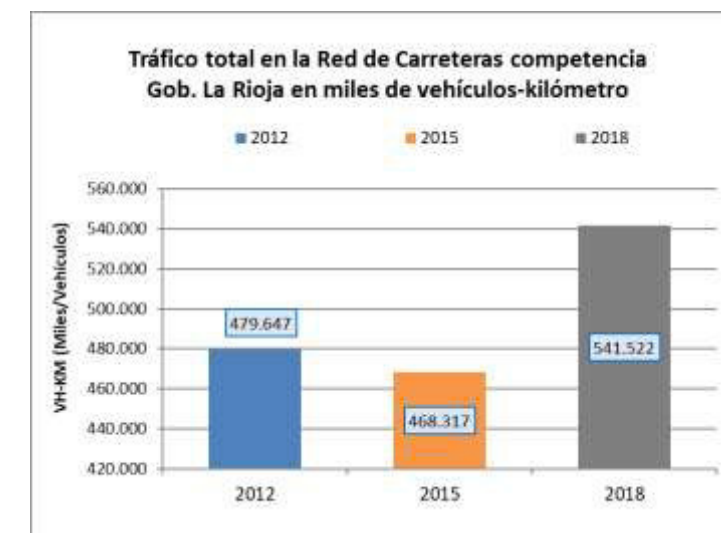


Ilustración 1 – Red carreteras competencia Gobierno La Rioja

Fuente: Plan de Aforos de La Rioja (2012, 2015 y 2018)

En el gráfico superior se aprecia un descenso de la demanda de movilidad entre los años 2012 y 2015, pasando de 479.645 a 468.315 miles de veh-km y un aumento entre los años 2015 y 2018. Siendo la demanda para este último año (2018) de 541.520 miles de veh-km. Asimismo, la demanda entre los años 2015 y 2018 se ha incrementado en aproximadamente un 15%.

En la tabla que se incluye a continuación se muestra la evolución de la demanda de tráfico para los años 2012, 2015 y 2018, en cada tipo de Red y expresada en miles de veh-km.

TIPO DE RED	2012 Veh-km (miles)	2015 Veh-km (miles)	2018 Veh-km (miles)
Básica	226.492	227.270	304.464
Comarcal	182.726	166.691	171.533
Local Itinerarios	30.998	29.805	29.841
Local Accesos	20.985	22.753	29.522
Local Travesías	18.444	21.796	6.160
Total autonómica	479.645	468.315	541.520

Tabla 5 – Evolución del tráfico por tipo de Red en el periodo 2012-2015-2018

Fuente: Plan de Aforos de La Rioja (2012, 2015 y 2018)

3 NIVELES DE SERVICIO

A partir de los datos de intensidad, el porcentaje de pesados y las velocidades de cada una de las secciones obtenidas del escenario base del modelo de transportes calibrado, y con las características geométricas, se determinan los niveles de servicio de cada sección de acuerdo con el Highway Capacity Manual (HCM) 2016.

El nivel de servicio expresa la relación entre el volumen de vehículos que discurren por un tramo viario y su capacidad, es decir, se trata de un indicador sobre el funcionamiento actual de la vía.

Este indicador nos permite analizar los troncos principales o secciones con capacidad inadecuada según la norma de trazado, así como la capacidad estructural del firme.

3.1 Descripción

La determinación del Nivel de Servicio de una infraestructura viaria surge de la necesidad de precisar la relación entre la oferta viaria y la demanda que canaliza.

El cálculo del Nivel de Servicio de los diferentes tramos se ha realizado de acuerdo con los criterios establecidos en la versión HCM 2016 en el que se define como capacidad de una vía, el máximo flujo de vehículos que se puede, razonablemente, esperar que atravesase un punto o sección uniforme de un carril o una carretera durante un periodo de tiempo dado y sometido a las condiciones predominantes de la carretera, la circulación y los sistemas de control.

El concepto de Niveles de Servicio utiliza medidas cualitativas que caracterizan las condiciones de explotación del tráfico vial y la percepción de los conductores y pasajeros. La descripción de los niveles de servicio individuales caracteriza estas condiciones en términos de factores tales como la velocidad y el tiempo recorrido, la libertad de maniobra, las interrupciones a la circulación y el confort y la conveniencia. Para cada tipo de infraestructura se definen 6 Niveles de Servicio (NS).

- Nivel de servicio A

Describe el funcionamiento a flujo libre. La circulación de los vehículos no se encuentra perturbada por la presencia de otros vehículos ni restringida por las condiciones geométricas. Los efectos de incidentes menores o averías son fácilmente absorbidos en este nivel sin cambiar la velocidad.

- Nivel de servicio B

Este nivel de servicio indica el flujo libre, aunque se vuelve notable la presencia de otros vehículos. Las velocidades medias de viaje son iguales a las del nivel de servicio A, pero los conductores tienen menos libertad para maniobrar. Todavía se absorben fácilmente los incidentes menores o colapsos.

- Nivel de servicio C

El nivel de servicio C marca la influencia de densidad de tráfico en el funcionamiento de la vía. La habilidad de maniobrar dentro de la corriente de tráfico está claramente afectada por la presencia de otros vehículos.

- Nivel de servicio D

En el nivel de servicio D, la habilidad de maniobrar se restringe severamente por la congestión de tráfico. La velocidad de viaje está reducida por el aumento del volumen creciente. Sólo pueden absorberse rupturas menores sin que se formen colas extensas; el servicio se deteriora seriamente.

- Nivel de servicio E

Este nivel de servicio representa el funcionamiento cercano de la capacidad de la vía; es un nivel inestable. Las densidades varían, mientras dependan de la velocidad a flujo libre que experimenta la corriente de tráfico. Los vehículos se encuentran operando con un mínimo espaciamiento. Los incidentes no pueden disiparse rápidamente, causando colas que llegan a deteriorar al nivel de servicio a F.

- Nivel de servicio F

Representa condiciones de flujo forzado o de colapso. Ocurre cuando el volumen de vehículos que entra es mayor que el volumen de vehículos que sale o cuando la demanda de previsión excede la capacidad planificada. Aunque los funcionamientos en estos puntos y en las secciones inmediatas corriente arriba parecen estar dentro de la capacidad, las colas de retención se forman tras estas secciones.

En las colas, el funcionamiento es muy inestable, con vehículos que experimentan períodos breves de movimientos seguidos por bloqueos.

3.2 Fuente de datos

Para determinar los niveles de servicio ha sido necesario, por un lado, la recopilación de datos de intensidad de vehículos, porcentaje de pesados y velocidades del modelo de transportes realizado, y por otro lado, las características geométricas de la red actual de carreteras de la Rioja obtenidas del Anejo del Inventario de la Red del presente Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030.

Las intensidades recopiladas corresponden a las intensidades medias diarias de un día laborable tipo de octubre de 2019. Se han obtenido a partir de las estaciones de aforo que se encuentran en la red del ámbito de estudio, partiendo de datos de tres fuentes:

- Gobierno de La Rioja: El gobierno ha proporcionado datos de aforos del año 2015 y 2018. Estos datos se han crecido al año 2019 con coeficientes y un factor de crecimiento, de acuerdo con Orden FOM/3317/2010.
- DGT: Los datos proporcionados han sido tratados previamente para dar valores representativos de la realidad, obteniendo como resultados valores de un día laborable tipo

de octubre de 2018. Además, se ha aplicado el factor de crecimiento de la Orden FOM/3317/2010 para crecer los datos al año 2019.

- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana: Se ha empleado el Mapa de Tráfico de 2018 para obtener datos de estaciones de aforo que se localizan en la provincia de La Rioja. Estos valores han sido crecidos mediante coeficientes y el factor de crecimiento según de la Orden FOM/3317/2010. Los datos vienen dados para vehículos ligeros y vehículos pesados.

Con respecto a las velocidades, estas han sido obtenidas de datos de navegadores y corresponden a velocidades en un día laborable tipo de octubre de 2019 en periodo punta, a las 8 y media de la mañana.

Para el cálculo de los niveles de servicio son necesarias las intensidades horarias, por lo que, a los valores recogidos de intensidad se le ha aplicado el coeficiente de estacionalidad, obteniendo de esta manera la IMD anual, y el porcentaje de vehículos que circula en la hora de punta, de 8 a 9 horas de la mañana.

Tanto el coeficiente de estacionalidad (L) como el porcentaje horario de intensidad de 8 a 9 de la mañana se han recogido de los datos disponibles del Mapa de Tráfico del año 2018 del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Realizando un promedio de los datos de las estaciones de aforos más significativas en el ámbito de estudio se obtienen los siguientes resultados que se muestran en la tabla.

ESTACIÓN	CARRETERA	P.K.	L	% INT. HORARIA (8-9)
LO-15-0	N-232	366,2	0,91	5,86
LO-78-1	N-232	397,4	0,96	6,89
LO-255-2	LO-20	6,2	1,11	8,09
LO-136-2	LO-20	11,1	1,06	7,3
LO-1-1	LO-20	15,9	1,08	6,34
			1,02	6,90

Tabla 6 – Coeficiente de estacionalidad y porcentaje de intensidad horaria de 8 a 9

Fuente: Elaboración propia a partir del Mapa de Tráfico 2018.

- Coeficiente de estacionalidad (L): 1,02
- Porcentaje de intensidad horaria: 6,90

3.3 Análisis de los resultados

Se ha analizado el nivel de servicio de 726 tramos de la actual red de carreteras de La Rioja, de los cuales se han identificado dos tramos que presentan nivel de servicio D.

Carretera	Tramo	Tipo de carretera	Intensidad Total 24H	IH-100	Nivel de Servicio
LR134	LR-134_04	Convencional	18607	1314	D
LR250	LR-250_02	Convencional	19503	1378	D

Tabla 7 – Tramos de la red de carreteras de La Rioja con nivel de servicio D

Fuente: Elaboración propia.

Tramo LR-134_04: Tramo de 340 metros de la carretera convencional LR-134 de un carril por sentido de circulación localizado en el enlace de la AP-68, donde se encuentra localizado el peaje de Calahorra.



Ilustración 2 – Tramo LR-134_04

Fuente: Elaboración propia.

Este tramo es el segundo con más tráfico de toda la red con una IH-100 de 1.314 vehículos. El tramo anterior y posterior cuenta con un nivel de servicio C y se encuentran entre los 10 tramos más cargados.

Tramo LR-250_02: Tramo convencional de un carril por sentido de 2.860 metros de la carretera LR-250 que transcurre por la localidad de Villamediana de Iregua.



Ilustración 3 – Tramo LR-250_02

Fuente: Elaboración propia.

Es el tramo más cargado de toda la red de carreteras de La Rioja con una IH-100 de 1.378 vehículos.

4 CONCLUSIONES

- La IMD promedio, de la Red Autonómica, es de 852 veh/día y su demanda total de 541.522 miles de veh-km. Asimismo, se destaca que el tipo de Red con mayor demanda es la Red básica (304.464 miles de veh-km) seguida de la Red comarcal (171.534 miles de veh-km).
- La Red Local cuenta con menor demanda dado que tiene un carácter capilar y soporta principalmente la circulación vinculada a los núcleos urbanos menos poblados.
- En términos porcentuales, la demanda de tráfico de la Red Básica representa un 56,22 % de la demanda total, la de la Red Comarcal un 31,68%, y la Red Local un 12,10%.
- En términos porcentuales, la demanda de tráfico de la Red Nacional (excluyendo la Autopista de Peaje) representa un 53,90 % de la demanda total, la de la Red Nacional (Autopista de Peaje) un 33,39%, y la Red Autonómica un 12,71%.
- Sobre un 61,22 % de km de la Red Autonómica discurren menos de 500 veh/día y el siguiente intervalo, de 500 a 1.000 veh/día, representa un 18,68% de la Red Autonómica total. El porcentaje de la Red Autonómica que supera los 1.000 veh/diarios supone únicamente un 20,11 %. En el caso de la Red de titularidad Nacional que discurre en el ámbito de estudio: se destaca que sobre un 41,46 % de km de la Red discurren entre 8.000 y 15.000 veh/día y sobre un 23,36 % de km de la Red discurren entre 4.000 y 8.000 veh/día.
- La demanda de tráfico, expresada en miles de vehículos-km, entre los años 2015 y 2018 se ha incrementado en aproximadamente un 15%, habiéndose recuperado los niveles previos a la crisis económica anterior.
- Uno de los criterios más relevantes para de planificación y programación de inversiones es el nivel de servicio, que deberá ser tenido en cuenta en la toma de decisiones de inversiones en materia de infraestructuras.
- Se analiza el Nivel de Servicio del Anejo del Inventario de la Red de Carreteras de La Rioja.
- La Intensidad Horaria analizada es de 8-9 horas para los valores obtenidos en el año 2019.
- En general los resultados son niveles de servicio A, B o C, por lo que no se muestran tramos o zonas con problemas de capacidad asociados a la demanda actual.
- Los tramos LR-134_04 y LR-250_02 muestran niveles de servicio D, siendo dos de los tramos más cargados de toda la red analizada, por lo que estos niveles de servicio son consecuencia de una demanda alta.

APENDICE A: TABLA DE RESULTADOS NIVELES DE SERVICIO

Carretera	Tramo	Tipo de carretera	Intensidad Total 24H	IH-100	Nivel de Servicio
LR111	LR-111_01	Convencional	288	21	A
LR111	LR-111_02	Convencional	288	21	A
LR111	LR-111_03	Convencional	542	39	A
LR111	LR-111_04	Convencional	542	39	A
LR111	LR-111_05	Convencional	753	54	A
LR111	LR-111_06	Convencional	2172	154	A
LR111	LR-111_07	Convencional	2984	211	A
LR111	LR-111_08	Convencional	2984	211	A
LR111	LR-111_09	Convencional	3334	236	A
LR111	LR-111_10	Convencional	3508	248	A
LR111	LR-111_11	Convencional	3998	283	A
LR111	LR-111_12	Convencional	3428	243	A
LR111	LR-111_13	Convencional	4534	321	A
LR111	LR-111_14	Convencional	5413	383	B
LR111	LR-111_15	Convencional	8301	587	B
LR111	LR-111_16	Convencional	8017	567	B
LR113	LR-113_01	Convencional	136	10	A
LR113	LR-113_02	Convencional	128	10	A
LR113	LR-113_03	Convencional	129	10	A
LR113	LR-113_04	Convencional	129	10	A
LR113	LR-113_05	Convencional	144	11	A
LR113	LR-113_06	Convencional	144	11	A
LR113	LR-113_07	Convencional	159	12	A
LR113	LR-113_08	Convencional	153	11	A
LR113	LR-113_09	Convencional	208	15	A
LR113	LR-113_10	Convencional	208	15	A
LR113	LR-113_11	Convencional	208	15	A
LR113	LR-113_12	Convencional	322	23	A
LR113	LR-113_13	Convencional	402	29	A
LR113	LR-113_14	Convencional	430	31	A
LR113	LR-113_15	Convencional	430	31	A
LR113	LR-113_16	Convencional	2126	151	A
LR113	LR-113_17	Convencional	2371	168	A
LR113	LR-113_18	Convencional	2419	171	A
LR113	LR-113_19	Convencional	3158	224	A
LR113	LR-113_20	Convencional	3158	224	A
LR113	LR-113_21	Convencional	3027	214	A
LR113	LR-113_22	Convencional	3458	245	A
LR113	LR-113_23	Convencional	3458	245	A
LR113	LR-113_24	Convencional	3458	245	A
LR113	LR-113_25	Convencional	4885	345	B

LR113	LR-113_26	Convencional	5142	364	B
LR113	LR-113_27	Convencional	5186	367	B
LR113	LR-113_28	Convencional	2081	147	A
LR113	LR-113_29	Convencional	2954	209	A
LR113	LR-113_30	Convencional	2066	146	A
LR113	LR-113_31	Convencional	2890	205	A
LR113	LR-113_32	Convencional	1449	103	A
LR113	LR-113_33	Convencional	1955	139	A
LR113	LR-113_34	Convencional	2596	184	A
LR115	LR-115_01	Convencional	955	68	A
LR115	LR-115_02	Convencional	1396	99	A
LR115	LR-115_03	Convencional	1396	99	A
LR115	LR-115_04	Convencional	1625	115	A
LR115	LR-115_05	Convencional	2285	162	A
LR115	LR-115_06	Convencional	3614	256	A
LR115	LR-115_07	Convencional	3614	256	A
LR115	LR-115_08	Convencional	3394	240	A
LR115	LR-115_09	Convencional	4062	287	A
LR115	LR-115_10	Convencional	4381	310	B
LR115	LR-115_11	Convencional	4381	310	B
LR115	LR-115_12	Convencional	4377	310	B
LR115	LR-115_13	Convencional	10078	712	C
LR115	LR-115_14	Convencional	11241	794	C
LR115	LR-115_15	Convencional	8170	577	B
LR115	LR-115_16	Convencional	3542	251	A
LR115	LR-115_17	Convencional	3491	247	A
LR115	LR-115_18	Convencional	2823	200	A
LR115	LR-115_19	Convencional	2823	200	A
LR115	LR-115_20	Convencional	3288	233	A
LR115	LR-115_21	Convencional	3818	270	A
LR115	LR-115_22	Convencional	2033	144	A
LR115	LR-115_23	Convencional	3310	234	A
LR123	LR-123_01	Convencional	578	41	A
LR123	LR-123_02	Convencional	482	35	A
LR123	LR-123_03	Convencional	635	45	A
LR123	LR-123_04	Convencional	574	41	A
LR123	LR-123_05	Convencional	1151	82	A
LR123	LR-123_06	Convencional	2109	149	A
LR123	LR-123_07	Convencional	1576	112	A
LR123	LR-123_08	Convencional	314	23	A
LR123	LR-123_09	Convencional	380	27	A
LR123	LR-123_10	Convencional	420	30	A

LR123	LR-123_11	Convencional	527	38	A
LR123	LR-123_12	Convencional	1034	74	A
LR123	LR-123_13	Convencional	1140	81	A
LR123	LR-123_14	Convencional	1140	81	A
LR123	LR-123_15	Convencional	1140	81	A
LR123	LR-123_16	Convencional	1034	74	A
LR123	LR-123_17	Convencional	4902	347	B
LR123	LR-123_18	Convencional	7161	506	B
LR123	LR-123_19	Convencional	4680	331	B
LR123	LR-123_20	Convencional	4068	288	A
LR123	LR-123_21	Convencional	3548	251	A
LR123	LR-123_22	Convencional	3810	270	A
LR123	LR-123_23	Convencional	1232	87	A
LR123	LR-123_24	Convencional	662	47	A
LR123	LR-123_25	Convencional	1842	131	A
LR124_1	LR-124_1_01	Convencional	7252	513	A
LR124_1	LR-124_1_02	Convencional	7252	513	A
LR124_2	LR-124_2_01	Convencional	1611	114	A
LR124_2	LR-124_2_02	Convencional	1611	114	A
LR124_2	LR-124_2_03	Convencional	1565	111	A
LR124_2	LR-124_2_04	Convencional	1271	90	A
LR124_2	LR-124_2_05	Convencional	2525	179	A
LR124_3	LR-124_3_01	Convencional	904	64	A
LR124_3	LR-124_3_02	Convencional	904	64	A
LR124_3	LR-124_3_03	Convencional	2140	152	A
LR131_1	LR-131_1_01	Convencional	7916	559	B
LR131_1	LR-131_1_02	Convencional	8376	592	B
LR131_1	LR-131_1_03	Desdoblada	5416	383	A
LR131_1A	LR-131_1A_01	Desdoblada	10173	719	B
LR131_2	LR-131_2_01	Convencional	2787	197	A
LR132	LR-132_01	Convencional	2400	170	A
LR134	LR-134_01	Convencional	2579	183	A
LR134	LR-134_02	Convencional	6382	451	B
LR134	LR-134_03	Convencional	9936	702	C
LR134	LR-134_04	Convencional	18607	1314	D
LR134	LR-134_05	Convencional	15728	1111	C
LR134	LR-134_06	Convencional	9492	671	B
LR134_A	LR-134_A_01	Convencional	2723	193	A
LR134_R1	LR-134_R1_01	Convencional	5576	394	B
LR134_R2	LR-134_R2_01	Convencional	3584	254	A
LR136	LR-136_01	Convencional	5206	368	B
LR136	LR-136_02	Convencional	2848	202	A

LR136	LR-136_03	Convencional	3112	220	A
LR137	LR-137_01	Convencional	2282	162	A
LR137	LR-137_02	Convencional	1834	130	A
LR137	LR-137_03	Convencional	1377	98	A
LR137	LR-137_04	Convencional	1158	82	A
LR137	LR-137_05	Convencional	2429	172	A
LR137	LR-137_06	Convencional	624	45	A
LR137	LR-137_07	Convencional	6204	439	B
LR137	LR-137_08	Convencional	4333	306	A
LR137	LR-137_09	Convencional	1742	124	A
LR137	LR-137_10	Convencional	1742	124	A
LR200	LR-200_01	Convencional	885	63	A
LR200	LR-200_02	Convencional	885	63	A
LR200	LR-200_03	Convencional	689	49	A
LR200	LR-200_04	Convencional	689	49	A
LR200	LR-200_05	Convencional	247	18	A
LR200	LR-200_06	Convencional	168	12	A
LR201	LR-201_01	Convencional	1132	80	A
LR201	LR-201_02	Convencional	935	67	A
LR201	LR-201_03	Convencional	1166	83	A
LR201	LR-201_04	Convencional	851	61	A
LR201	LR-201_05	Convencional	1052	75	A
LR201	LR-201_06	Convencional	1191	85	A
LR201	LR-201_07	Convencional	1191	85	A
LR201	LR-201_08	Convencional	1120	80	A
LR202	LR-202_01	Convencional	1935	137	A
LR202	LR-202_02	Convencional	1935	137	A
LR202	LR-202_03	Convencional	1653	117	A
LR202	LR-202_04	Convencional	1685	119	A
LR202	LR-202_05	Convencional	1228	87	A
LR202	LR-202_06	Convencional	782	56	A
LR202	LR-202_07	Convencional	668	48	A
LR203	LR-203_01	Convencional	2036	144	A
LR203	LR-203_02	Convencional	1158	82	A
LR203	LR-203_03	Convencional	1248	89	A
LR203	LR-203_04	Convencional	1222	87	A
LR203	LR-203_05	Convencional	585	42	A
LR203	LR-203_06	Convencional	860	61	A
LR203	LR-203_07	Convencional	860	61	A
LR203	LR-203_08	Convencional	654	47	A
LR203	LR-203_09	Convencional	981	70	A
LR203	LR-203_10	Convencional	506	36	A

LR203	LR-203_11	Convencional	2941	208	A
LR203	LR-203_12	Convencional	3784	268	A
LR203	LR-203_13	Convencional	3784	268	A
LR203_R	LR-203_R_01	Convencional	2068	147	A
LR204	LR-204_01	Convencional	326	24	A
LR204	LR-204_02	Convencional	331	24	A
LR204	LR-204_03	Convencional	1292	92	A
LR204	LR-204_04	Convencional	847	60	A
LR204	LR-204_05	Convencional	847	60	A
LR204	LR-204_06	Convencional	545	39	A
LR204	LR-204_07	Convencional	455	33	A
LR204	LR-204_08	Convencional	461	33	A
LR204	LR-204_09	Convencional	461	33	A
LR204	LR-204_10	Convencional	927	66	A
LR204	LR-204_11	Convencional	377	27	A
LR204	LR-204_12	Convencional	377	27	A
LR205	LR-205_01	Convencional	1445	103	A
LR205	LR-205_02	Convencional	1445	103	A
LR205	LR-205_03	Convencional	1428	101	A
LR205	LR-205_04	Convencional	1851	131	A
LR205	LR-205_05	Convencional	981	70	A
LR205	LR-205_06	Convencional	754	54	A
LR206	LR-206_01	Convencional	1643	117	A
LR206	LR-206_02	Convencional	1643	117	A
LR206	LR-206_03	Convencional	1574	112	A
LR206	LR-206_04	Convencional	1364	97	A
LR206	LR-206_05	Convencional	1119	80	A
LR206	LR-206_06	Convencional	971	69	A
LR206	LR-206_07	Convencional	971	69	A
LR206	LR-206_08	Convencional	971	69	A
LR206	LR-206_09	Convencional	641	46	A
LR206	LR-206_10	Convencional	320	23	A
LR206	LR-206_11	Convencional	1074	76	A
LR206	LR-206_12	Convencional	566	40	A
LR206	LR-206_13	Convencional	305	22	A
LR207	LR-207_01	Convencional	1737	123	A
LR207	LR-207_02	Convencional	737	53	A
LR207	LR-207_03	Convencional	560	40	A
LR207	LR-207_04	Convencional	309	22	A
LR207	LR-207_05	Convencional	618	44	A
LR207	LR-207_06	Convencional	598	43	A
LR207	LR-207_07	Convencional	569	41	A

LR207	LR-207_08	Convencional	652	47	A
LR207	LR-207_09	Convencional	423	30	A
LR207	LR-207_10	Convencional	699	50	A
LR207	LR-207_11	Convencional	189	14	A
LR207	LR-207_12	Convencional	459	33	A
LR207	LR-207_13	Convencional	300	22	A
LR207	LR-207_14	Convencional	424	30	A
LR208	LR-208_01	Convencional	1732	123	A
LR208	LR-208_02	Convencional	1365	97	A
LR208	LR-208_03	Convencional	1376	98	A
LR208	LR-208_04	Convencional	702	50	A
LR208	LR-208_05	Convencional	3207	227	A
LR209	LR-209_01	Convencional	261	19	A
LR209	LR-209_02	Convencional	927	66	A
LR209	LR-209_03	Convencional	1250	89	A
LR209	LR-209_04	Convencional	1192	85	A
LR209	LR-209_05	Convencional	723	52	A
LR209	LR-209_06	Convencional	859	61	A
LR209	LR-209_07	Convencional	737	53	A
LR209	LR-209_08	Convencional	739	53	A
LR209	LR-209_09	Convencional	618	44	A
LR209	LR-209_10	Convencional	764	54	A
LR210	LR-210_01	Convencional	1308	93	A
LR210	LR-210_02	Convencional	1226	87	A
LR210	LR-210_03	Convencional	1651	117	A
LR210	LR-210_04	Convencional	1116	79	A
LR211	LR-211_01	Convencional	1824	129	A
LR211	LR-211_02	Convencional	1824	129	A
LR212	LR-212_01	Convencional	1735	123	A
LR232	LR-232_01	Convencional	411	30	A
LR232	LR-232_02	Convencional	502	36	A
LR232	LR-232_03	Convencional	473	34	A
LR232	LR-232_04	Convencional	442	32	A
LR232	LR-232_05	Convencional	442	32	A
LR232	LR-232_06	Convencional	66	5	A
LR232	LR-232_07	Convencional	91	7	A
LR232	LR-232_08	Convencional	91	7	A
LR245	LR-245_01	Convencional	106	8	A
LR245	LR-245_02	Convencional	108	8	A
LR245	LR-245_03	Convencional	118	9	A
LR245	LR-245_04	Convencional	118	9	A
LR245	LR-245_05	Convencional	242	18	A

LR245	LR-245_06	Convencional	325	23	A
LR250	LR-250_01	Desdoblada	4302	304	A
LR250	LR-250_02	Convencional	19503	1378	D
LR250	LR-250_03	Convencional	4291	304	A
LR250	LR-250_04	Convencional	4947	350	B
LR250	LR-250_05	Convencional	2731	193	A
LR250	LR-250_06	Convencional	3350	237	A
LR250	LR-250_07	Convencional	792	56	A
LR250	LR-250_08	Convencional	844	60	A
LR250	LR-250_09	Convencional	598	43	A
LR250	LR-250_10	Convencional	586	42	A
LR250	LR-250_11	Convencional	497	36	A
LR250	LR-250_12	Convencional	497	36	A
LR250	LR-250_13	Convencional	492	35	A
LR250	LR-250_14	Convencional	492	35	A
LR250	LR-250_15	Convencional	460	33	A
LR250	LR-250_16	Convencional	424	30	A
LR250	LR-250_17	Convencional	361	26	A
LR250	LR-250_18	Convencional	361	26	A
LR250	LR-250_19	Convencional	324	23	A
LR250	LR-250_20	Convencional	277	20	A
LR250	LR-250_21	Convencional	285	21	A
LR250	LR-250_22	Convencional	236	17	A
LR250	LR-250_23	Convencional	240	17	A
LR250	LR-250_24	Convencional	63	5	A
LR250	LR-250_25	Convencional	161	12	A
LR250	LR-250_26	Convencional	253	18	A
LR250_A	LR-250_A_01	Desdoblada	5137	363	A
LR251	LR-251_01	Convencional	3655	259	A
LR251	LR-251_02	Convencional	2220	157	A
LR251	LR-251_03	Convencional	2220	157	A
LR251	LR-251_04	Convencional	2220	157	A
LR253	LR-253_01	Convencional	325	23	A
LR253	LR-253_02	Convencional	250	18	A
LR253	LR-253_03	Convencional	255	19	A
LR253	LR-253_04	Convencional	322	23	A
LR254	LR-254_01	Convencional	3558	252	A
LR254	LR-254_02	Convencional	5233	370	B
LR254	LR-254_03	Convencional	258	19	A
LR254	LR-254_04	Convencional	4820	341	B
LR254	LR-254_05	Convencional	6237	441	B
LR254	LR-254_06	Convencional	6688	473	B

LR255	LR-255_01	Convencional	4925	348	A
LR255	LR-255_02	Convencional	774	55	A
LR255	LR-255_03	Convencional	1177	84	A
LR255	LR-255_04	Convencional	1714	122	A
LR255	LR-255_05	Convencional	3297	233	A
LR255	LR-255_06	Convencional	2165	153	A
LR256	LR-256_01	Convencional	5013	354	B
LR256	LR-256_02	Convencional	5013	354	B
LR259_1	LR-259_1_01	Convencional	2528	179	A
LR259_1	LR-259_1_02	Convencional	2383	169	A
LR259_1	LR-259_1_03	Convencional	899	64	A
LR259_1	LR-259_1_04	Convencional	697	50	A
LR259_1	LR-259_1_05	Convencional	697	50	A
LR259_1	LR-259_1_06	Convencional	773	55	A
LR259_1	LR-259_1_07	Convencional	916	65	A
LR259_1	LR-259_1_08	Convencional	621	44	A
LR259_1	LR-259_1_09	Convencional	478	34	A
LR259_1	LR-259_1_10	Convencional	1105	79	A
LR259_2	LR-259_2_01	Convencional	221	16	A
LR260	LR-260_01	Convencional	301	22	A
LR260	LR-260_02	Convencional	439	32	A
LR260	LR-260_03	Convencional	669	48	A
LR260	LR-260_04	Convencional	890	63	A
LR260	LR-260_05	Convencional	492	35	A
LR260	LR-260_06	Convencional	2053	145	A
LR261	LR-261_01	Convencional	6931	490	B
LR261	LR-261_02	Convencional	461	33	A
LR261	LR-261_03	Convencional	461	33	A
LR261	LR-261_04	Convencional	929	66	A
LR261	LR-261_05	Convencional	967	69	A
LR261	LR-261_06	Convencional	664	47	A
LR261	LR-261_07	Convencional	512	37	A
LR261	LR-261_08	Convencional	369	27	A
LR261	LR-261_09	Convencional	225	16	A
LR261	LR-261_10	Convencional	153	11	A
LR261	LR-261_11	Convencional	113	8	A
LR261	LR-261_12	Convencional	113	8	A
LR261	LR-261_13	Convencional	41	3	A
LR280	LR-280_01	Convencional	3742	265	A
LR280	LR-280_02	Convencional	1291	92	A
LR280	LR-280_03	Convencional	1181	84	A
LR281	LR-281_01	Convencional	3803	269	A

LR281	LR-281_02	Convencional	3803	269	A
LR282	LR-282_01	Convencional	2530	179	A
LR282	LR-282_02	Convencional	3139	222	A
LR283	LR-283_01	Convencional	979	70	A
LR283	LR-283_02	Convencional	885	63	A
LR283	LR-283_03	Convencional	816	58	A
LR283	LR-283_04	Convencional	425	31	A
LR283	LR-283_05	Convencional	144	11	A
LR283	LR-283_06	Convencional	337	24	A
LR283	LR-283_07	Convencional	406	29	A
LR283	LR-283_08	Convencional	394	28	A
LR283	LR-283_09	Convencional	1450	103	A
LR284	LR-284_01	Convencional	1203	85	A
LR284	LR-284_02	Convencional	1220	87	A
LR284	LR-284_03	Convencional	892	63	A
LR284	LR-284_04	Convencional	823	59	A
LR284	LR-284_05	Convencional	22	2	A
LR284	LR-284_06	Convencional	49	4	A
LR285_1	LR-285_1_01	Convencional	2780	197	A
LR285_1	LR-285_1_02	Convencional	2731	193	A
LR285_2	LR-285_2_01	Convencional	2276	161	A
LR285_2	LR-285_2_02	Convencional	2206	156	A
LR285_2	LR-285_2_03	Convencional	2776	197	A
LR286	LR-286_01	Convencional	239	17	A
LR286	LR-286_02	Convencional	239	17	A
LR286	LR-286_03	Convencional	239	17	A
LR286	LR-286_04	Convencional	204	15	A
LR286	LR-286_05	Convencional	176	13	A
LR286	LR-286_06	Convencional	149	11	A
LR286	LR-286_07	Convencional	149	11	A
LR287	LR-287_01	Convencional	2199	156	A
LR287	LR-287_02	Convencional	1686	120	A
LR288	LR-288_01	Convencional	644	46	A
LR288	LR-288_02	Convencional	1850	131	A
LR289	LR-289_01	Convencional	563	40	A
LR289	LR-289_02	Convencional	757	54	A
LR289	LR-289_03	Convencional	965	69	A
LR289	LR-289_04	Convencional	965	69	A
LR289	LR-289_05	Convencional	965	69	A
LR289	LR-289_06	Convencional	680	49	A
LR301	LR-301_01	Convencional	178	13	A
LR301	LR-301_02	Convencional	18	2	A

LR301	LR-301_03	Convencional	61	5	A
LR302	LR-302_01	Convencional	939	67	A
LR302	LR-302_02	Convencional	939	67	A
LR302	LR-302_03	Convencional	115	9	A
LR302	LR-302_04	Convencional	132	10	A
LR302	LR-302_05	Convencional	137	10	A
LR303	LR-303_01	Convencional	115	9	A
LR303	LR-303_02	Convencional	379	27	A
LR303	LR-303_03	Convencional	62	5	A
LR304	LR-304_01	Convencional	22	2	A
LR304	LR-304_02	Convencional	22	2	A
LR304	LR-304_03	Convencional	71	6	A
LR304	LR-304_04	Convencional	122	9	A
LR304	LR-304_05	Convencional	2	1	A
LR304	LR-304_06	Convencional	11	1	A
LR304	LR-304_07	Convencional	1007	72	A
LR304	LR-304_08	Convencional	5	1	A
LR304	LR-304_09	Convencional	40	3	A
LR305	LR-305_01	Convencional	50	4	A
LR305	LR-305_02	Convencional	50	4	A
LR306	LR-306_01	Convencional	917	65	A
LR306	LR-306_02	Convencional	917	65	A
LR306	LR-306_03	Convencional	326	24	A
LR306	LR-306_04	Convencional	326	24	A
LR306	LR-306_05	Convencional	8	1	A
LR307	LR-307_01	Convencional	728	52	A
LR307	LR-307_02	Convencional	555	40	A
LR308	LR-308_01	Convencional	64	5	A
LR308	LR-308_02	Convencional	108	8	A
LR308	LR-308_03	Convencional	129	10	A
LR308	LR-308_04	Convencional	323	23	A
LR308	LR-308_05	Convencional	210	15	A
LR308	LR-308_06	Convencional	107	8	A
LR308	LR-308_07	Convencional	107	8	A
LR308	LR-308_08	Convencional	1096	78	A
LR309	LR-309_01	Convencional	1204	86	A
LR309	LR-309_02	Convencional	432	31	A
LR309	LR-309_03	Convencional	432	31	A
LR309	LR-309_04	Convencional	128	10	A
LR309	LR-309_05	Convencional	449	32	A
LR310	LR-310_01	Convencional	689	49	A
LR310	LR-310_02	Convencional	689	49	A

LR310	LR-310_03	Convencional	569	41	A
LR310	LR-310_04	Convencional	569	41	A
LR310	LR-310_05	Convencional	487	35	A
LR311	LR-311_01	Convencional	242	18	A
LR311	LR-311_02	Convencional	242	18	A
LR311	LR-311_03	Convencional	213	16	A
LR311	LR-311_04	Convencional	512	37	A
LR312	LR-312_01	Convencional	235	17	A
LR312	LR-312_02	Convencional	5	1	A
LR313	LR-313_01	Convencional	1980	140	A
LR313	LR-313_02	Convencional	32	3	A
LR313	LR-313_03	Convencional	388	28	A
LR313	LR-313_04	Convencional	649	46	A
LR313	LR-313_05	Convencional	453	32	A
LR313	LR-313_06	Convencional	418	30	A
LR314	LR-314_01	Convencional	196	14	A
LR315	LR-315_01	Convencional	261	19	A
LR316	LR-316_01	Convencional	208	15	A
LR317	LR-317_01	Convencional	72	6	A
LR317	LR-317_02	Convencional	72	6	A
LR317	LR-317_03	Convencional	174	13	A
LR318	LR-318_01	Convencional	587	42	A
LR318	LR-318_02	Convencional	207	15	A
LR318	LR-318_03	Convencional	29	3	A
LR318	LR-318_04	Convencional	371	27	A
LR319	LR-319_01	Convencional	179	13	A
LR319	LR-319_02	Convencional	179	13	A
LR320	LR-320_01	Convencional	299	22	A
LR320	LR-320_02	Convencional	299	22	A
LR321	LR-321_01	Convencional	1012	72	A
LR321	LR-321_02	Convencional	1084	77	A
LR321	LR-321_03	Convencional	137	10	A
LR322	LR-322_01	Convencional	315	23	A
LR322	LR-322_02	Convencional	598	43	A
LR322	LR-322_03	Convencional	1125	80	A
LR322	LR-322_04	Convencional	94	7	A
LR323	LR-323_01	Convencional	52	4	A
LR323	LR-323_02	Convencional	69	5	A
LR323	LR-323_03	Convencional	69	5	A
LR323	LR-323_04	Convencional	230	17	A
LR323	LR-323_05	Convencional	430	31	A
LR323	LR-323_06	Convencional	430	31	A

LR325	LR-325_01	Convencional	59	5	A
LR325	LR-325_02	Convencional	73	6	A
LR325	LR-325_03	Convencional	402	29	A
LR325	LR-325_04	Convencional	402	29	A
LR326	LR-326_01	Convencional	1294	92	A
LR326	LR-326_02	Convencional	538	38	A
LR326	LR-326_03	Convencional	538	38	A
LR327	LR-327_01	Convencional	90	7	A
LR327	LR-327_02	Convencional	113	8	A
LR328	LR-328_01	Convencional	773	55	A
LR330	LR-330_01	Convencional	1396	99	A
LR330	LR-330_02	Convencional	497	36	A
LR330	LR-330_03	Convencional	202	15	A
LR331	LR-331_01	Convencional	528	38	A
LR331	LR-331_02	Convencional	160	12	A
LR331	LR-331_03	Convencional	160	12	A
LR331	LR-331_04	Convencional	97	7	A
LR331	LR-331_05	Convencional	86	7	A
LR331	LR-331_06	Convencional	37	3	A
LR331	LR-331_07	Convencional	42	3	A
LR331	LR-331_08	Convencional	33	3	A
LR331_2	LR331_2_01	Convencional	262	19	A
LR333_1	LR-333_1_01	Convencional	684	49	A
LR333_1	LR-333_1_02	Convencional	469	34	A
LR333_1	LR-333_1_03	Convencional	250	18	A
LR333_2	LR-333_2_01	Convencional	65	5	A
LR333_3	LR-333_3_01	Convencional	64	5	A
LR333_3	LR-333_3_02	Convencional	64	5	A
LR333_3	LR-333_3_03	Convencional	60	5	A
LR333_3	LR-333_3_04	Convencional	60	5	A
LR333_3	LR-333_3_05	Convencional	119	9	A
LR333_3	LR-333_3_06	Convencional	163	12	A
LR334	LR-334_01	Convencional	16	2	A
LR340_1	LR-340_1_01	Convencional	3677	260	A
LR340_1	LR-340_1_02	Convencional	2815	199	A
LR340_1	LR-340_1_03	Convencional	2331	165	A
LR340_1	LR-340_1_04	Convencional	684	49	A
LR340_1	LR-340_1_05	Convencional	246	18	A
LR340_1	LR-340_1_06	Convencional	246	18	A
LR340_2	LR-340_2_01	Convencional	3	1	A
LR340_2	LR-340_2_02	Convencional	900	64	A
LR341	LR-341_01	Convencional	2666	189	A

LR341	LR-341_02	Convencional	249	18	A
LR341	LR-341_03	Convencional	317	23	A
LR341	LR-341_04	Convencional	58	5	A
LR341	LR-341_05	Convencional	137	10	A
LR341	LR-341_06	Convencional	494	35	A
LR341	LR-341_07	Convencional	494	35	A
LR341	LR-341_08	Convencional	494	35	A
LR341	LR-341_09	Convencional	484	35	A
LR341	LR-341_10	Convencional	489	35	A
LR341	LR-341_11	Convencional	489	35	A
LR341	LR-341_12	Convencional	439	32	A
LR341	LR-341_13	Convencional	417	30	A
LR341	LR-341_14	Convencional	130	10	A
LR341	LR-341_15	Convencional	1084	77	A
LR342	LR-342_01	Convencional	1828	130	A
LR342	LR-342_02	Convencional	1305	93	A
LR342	LR-342_03	Convencional	1305	93	A
LR344	LR-344_01	Convencional	621	44	A
LR344	LR-344_02	Convencional	2853	202	A
LR345	LR-345_01	Convencional	2218	157	A
LR345	LR-345_02	Convencional	2579	183	A
LR345	LR-345_03	Convencional	2580	183	A
LR345	LR-345_04	Convencional	726	52	A
LR345	LR-345_05	Convencional	1028	73	A
LR345	LR-345_06	Convencional	1028	73	A
LR346	LR-346_01	Convencional	39	3	A
LR380	LR-380_01	Convencional	428	31	A
LR381	LR-381_01	Convencional	278	20	A
LR381	LR-381_02	Convencional	235	17	A
LR381	LR-381_03	Convencional	520	37	A
LR382	LR-382_01	Convencional	220	16	A
LR382	LR-382_02	Convencional	648	46	A
LR382	LR-382_03	Convencional	648	46	A
LR382	LR-382_04	Convencional	97	7	A
LR382	LR-382_05	Convencional	96	7	A
LR384	LR-384_01	Convencional	2153	153	A
LR384	LR-384_02	Convencional	2153	153	A
LR385	LR-385_01	Convencional	209	15	A
LR385	LR-385_02	Convencional	209	15	A
LR387	LR-387_01	Convencional	67	5	A
LR387	LR-387_02	Convencional	24	2	A
LR390	LR-390_01	Convencional	130	10	A

LR390	LR-390_02	Convencional	130	10	A
LR390	LR-390_03	Convencional	66	5	A
LR390	LR-390_04	Convencional	41	3	A
LR390	LR-390_05	Convencional	41	3	A
LR390	LR-390_06	Convencional	12	1	A
LR391	LR-391_01	Convencional	65	5	A
LR401	LR-401_01	Convencional	593	42	A
LR401	LR-401_02	Convencional	593	42	A
LR403	LR-403_01	Convencional	80	6	A
LR403	LR-403_02	Convencional	80	6	A
LR404	LR-404_01	Convencional	242	18	A
LR404	LR-404_02	Convencional	330	24	A
LR405	LR-405_01	Convencional	82	6	A
LR405	LR-405_02	Convencional	82	6	A
LR406	LR-406_01	Convencional	469	34	A
LR406	LR-406_02	Convencional	425	31	A
LR408	LR-408_01	Convencional	375	27	A
LR408	LR-408_02	Convencional	675	48	A
LR408	LR-408_03	Convencional	675	48	A
LR409	LR-409_01	Convencional	367	26	A
LR409	LR-409_02	Convencional	333	24	A
LR409	LR-409_03	Convencional	333	24	A
LR410	LR-410_01	Convencional	20	2	A
LR410	LR-410_02	Convencional	32	3	A
LR410	LR-410_03	Convencional	32	3	A
LR412	LR-412_01	Convencional	45	4	A
LR412	LR-412_02	Convencional	13	1	A
LR412	LR-412_03	Convencional	13	1	A
LR413	LR-413_01	Convencional	491	35	A
LR413	LR-413_02	Convencional	615	44	A
LR413	LR-413_03	Convencional	557	40	A
LR413	LR-413_04	Convencional	136	10	A
LR414	LR-414_01	Convencional	125	9	A
LR414	LR-414_02	Convencional	422	30	A
LR414	LR-414_03	Convencional	422	30	A
LR415	LR-415_01	Convencional	0	0	A
LR415	LR-415_02	Convencional	447	32	A
LR415	LR-415_03	Convencional	60	5	A
LR415	LR-415_04	Convencional	45	4	A
LR415	LR-415_05	Convencional	45	4	A
LR415	LR-415_06	Convencional	30	3	A
LR415	LR-415_07	Convencional	15	2	A

LR415	LR-415_08	Convencional	15	2	A
LR415	LR-415_09	Convencional	15	2	A
LR416	LR-416_01	Convencional	387	28	A
LR417	LR-417_01	Convencional	15	2	A
LR417	LR-417_02	Convencional	15	2	A
LR418	LR-418_01	Convencional	15	2	A
LR419	LR-419_01	Convencional	72	6	A
LR419	LR-419_02	Convencional	72	6	A
LR419	LR-419_03	Convencional	87	7	A
LR420	LR-420_01	Convencional	128	10	A
LR420	LR-420_02	Convencional	128	10	A
LR421	LR-421_01	Convencional	17	2	A
LR422	LR-422_01	Convencional	61	5	A
LR422	LR-422_02	Convencional	61	5	A
LR424	LR-424_01	Convencional	111	8	A
LR427	LR-427_01	Convencional	766	55	A
LR427	LR-427_02	Convencional	2329	165	A
LR427	LR-427_03	Convencional	2279	161	A
LR428	LR-428_01	Convencional	136	10	A
LR429	LR-429_01	Convencional	879	63	A
LR429	LR-429_02	Convencional	353	25	A
LR429	LR-429_03	Convencional	1522	108	A
LR429	LR-429_04	Convencional	1401	99	A
LR430	LR-430_01	Convencional	83	6	A
LR430	LR-430_02	Convencional	174	13	A
LR430	LR-430_03	Convencional	538	38	A
LR431	LR-431_01	Convencional	380	27	A
LR431	LR-431_02	Convencional	380	27	A
LR432	LR-432_01	Convencional	410	29	A
LR432	LR-432_02	Convencional	410	29	A
LR432	LR-432_03	Convencional	140	10	A
LR432	LR-432_04	Convencional	140	10	A
LR433	LR-433_01	Convencional	57	5	A
LR434	LR-434_01	Convencional	279	20	A
LR435	LR-435_01	Convencional	31	3	A
LR436	LR-436_01	Convencional	65	5	A
LR437	LR-437_01	Convencional	8	1	A
LR440	LR-440_01	Convencional	1819	129	A
LR441	LR-441_01	Convencional	1902	135	A
LR441	LR-441_02	Convencional	1902	135	A
LR442	LR-442_01	Convencional	523	37	A
LR442	LR-442_02	Convencional	523	37	A

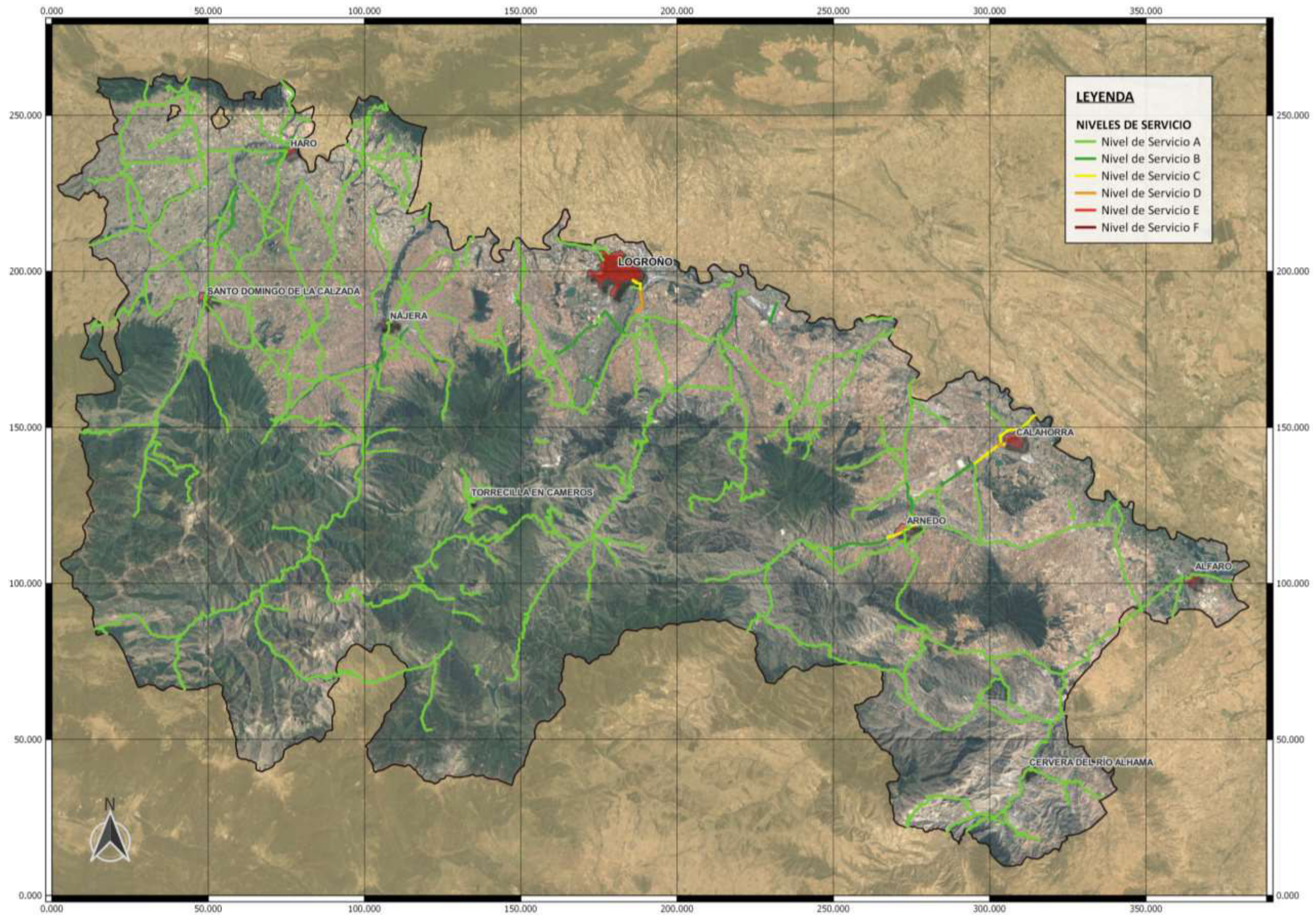
LR443	LR-443_01	Convencional	9862	697	C
LR444	LR-444_01	Convencional	371	27	A
LR444	LR-444_02	Convencional	897	64	A
LR445	LR-445_01	Convencional	1129	80	A
LR445	LR-445_02	Convencional	1129	80	A
LR445	LR-445_03	Convencional	1099	78	A
LR445	LR-445_04	Convencional	1099	78	A
LR446	LR-446_01	Convencional	1435	102	A
LR447	LR-447_01	Convencional	152	11	A
LR447	LR-447_02	Convencional	152	11	A
LR448	LR-448_01	Convencional	5	1	A
LR450	LR-450_01	Convencional	169	12	A
LR451	LR-451_01	Convencional	57	5	A
LR451	LR-451_02	Convencional	57	5	A
LR452	LR-452_01	Convencional	34	3	A
LR453	LR-453_01	Convencional	93	7	A
LR453	LR-453_02	Convencional	93	7	A
LR454	LR-454_01	Convencional	63	5	A
LR454	LR-454_02	Convencional	63	5	A
LR455	LR-455_01	Convencional	5	1	A
LR456	LR-456_01	Convencional	319	23	A
LR456	LR-456_02	Convencional	319	23	A
LR457	LR-457_01	Convencional	107	8	A
LR457	LR-457_02	Convencional	107	8	A
LR458	LR-458_01	Convencional	1026	73	A
LR459	LR-459_01	Convencional	6593	466	B
LR459	LR-459_02	Convencional	6813	482	B
LR460	LR-460_01	Convencional	247	18	A
LR461	LR-461_01	Convencional	8	1	A
LR462	LR-462_01	Convencional	16	2	A
LR463	LR-463_01	Convencional	24	2	A
LR464	LR-464_01	Convencional	17	2	A
LR464	LR-464_02	Convencional	6	1	A
LR465	LR-465_01	Convencional	11	1	A
LR466	LR-466_01	Convencional	90	7	A
LR466	LR-466_02	Convencional	74	6	A
LR466	LR-466_03	Convencional	42	3	A
LR466	LR-466_04	Convencional	2	1	A
LR467	LR-467_01	Convencional	73	6	A
LR468	LR-468_01	Convencional	160	12	A
LR468	LR-468_02	Convencional	160	12	A
LR468	LR-468_03	Convencional	160	12	A

LR469	LR-469_01	Convencional	146	11	A
LR469	LR-469_02	Convencional	146	11	A
LR470	LR-470_01	Convencional	73	6	A
LR471	LR-471_01	Convencional	286	21	A
LR471	LR-471_02	Convencional	122	9	A
LR472	LR-472_01	Convencional	453	32	A
LR472	LR-472_02	Convencional	506	36	A
LR472	LR-472_03	Convencional	569	41	A
LR472	LR-472_04	Convencional	447	32	A
LR472	LR-472_05	Convencional	325	23	A
LR472	LR-472_06	Convencional	325	23	A
LR472	LR-472_07	Convencional	219	16	A
LR472	LR-472_08	Convencional	109	8	A
LR472	LR-472_09	Convencional	125	9	A
LR472	LR-472_10	Convencional	244	18	A
LR473	LR-473_01	Convencional	122	9	A
LR474	LR-474_01	Convencional	106	8	A
LR474	LR-474_02	Convencional	11	1	A
LR475	LR-475_01	Convencional	122	9	A
LR475	LR-475_02	Convencional	122	9	A
LR476	LR-476_01	Convencional	41	3	A
LR477	LR-477_01	Convencional	73	6	A
LR478	LR-478_01	Convencional	37	3	A
LR479	LR-479_01	Convencional	73	6	A
LR480	LR-480_01	Convencional	309	22	A
LR480	LR-480_02	Convencional	5	1	A
LR481	LR-481_01	Convencional	262	19	A
LR481	LR-481_02	Convencional	262	19	A
LR482	LR-482_01	Convencional	713	51	A
LR483	LR-483_01	Convencional	993	71	A
LR483	LR-483_02	Convencional	993	71	A
LR483	LR-483_03	Convencional	216	16	A
LR483	LR-483_04	Convencional	26	2	A
LR483	LR-483_05	Convencional	36	3	A
LR484	LR-484_01	Convencional	289	21	A
LR484	LR-484_02	Convencional	289	21	A
LR484	LR-484_03	Convencional	32	3	A
LR485	LR-485_01	Convencional	761	54	A
LR486	LR-486_01	Convencional	10	1	A
LR486	LR-486_02	Convencional	10	1	A
LR487	LR-487_01	Convencional	335	24	A
LR488	LR-488_01	Convencional	6	1	A

LR489	LR-489_01	Convencional	90	7	A
LR490	LR-490_01	Convencional	74	6	A
LR491	LR-491_01	Convencional	365	26	A
LR492	LR-492_01	Convencional	110	8	A
LR493_1	LR-493_1_01	Convencional	70	5	A
LR493_2	LR-493_2_01	Convencional	73	6	A
LR494	LR-494_01	Convencional	164	12	A
LR495	LR-495_01	Convencional	2776	197	A
LR495	LR-495_02	Convencional	31	3	A
LR495	LR-495_03	Convencional	1278	91	A
LR496	LR-496_01	Convencional	427	31	A
LR496	LR-496_02	Convencional	4	1	A
LR501	LR-501_01	Convencional	275	20	A
LR502	LR-502_01	Convencional	172	13	A
LR504	LR-504_01	Convencional	536	38	A
LR504	LR-504_02	Convencional	354	25	A
LR504	LR-504_03	Convencional	532	38	A
LR506	LR-506_01	Convencional	131	10	A
LR507	LR-507_01	Convencional	0	0	A
LR509	LR-509_01	Convencional	100	8	A
LR509	LR-509_02	Convencional	9	1	A
LR514	LR-514_01	Convencional	947	67	A
LR515	LR-515_01	Convencional	674	48	A
LR515	LR-515_02	Convencional	861	61	A
LR515	LR-515_03	Convencional	2574	182	A
LR541	LR-541_01	Convencional	458	33	A
LR541	LR-541_02	Convencional	209	15	A
LR541	LR-541_03	Convencional	1546	110	A
LR542	LR-542_01	Convencional	3340	236	A
LR543	LR-543_01	Convencional	824	59	A
LR547	LR-547_01	Convencional	177	13	A
LR548	LR-548_01	Convencional	28	2	A
LR549	LR-549_01	Convencional	33	3	A
LR553	LR-553_01	Convencional	283	20	A
LR583	LR-583_01	Convencional	181	13	A
LR584	LR-584_01	Convencional	5078	359	A
LR585	LR-585_01	Convencional	859	61	A
LR585	LR-585_02	Convencional	2523	179	A
LR586	LR-586_01	Convencional	888	63	A
LR590	LR-590_01	Convencional	32	3	A
LR591	LR-591_01	Convencional	334	24	A
LR593	LR-593_01	Convencional	110	8	A

LR594	LR-594_01	Convencional	433	31	A
-------	-----------	--------------	-----	----	---

APENDICE B: PLANO



**PLAN REGIONAL DE CARRETERAS
DE LA RIOJA 2022-2030**

ANEJO 08. SEGURIDAD VIAL



La Rioja



ANEJO 08. **SEGURIDAD VIAL**

ÍNDICE

ANEJO DE SEGURIDAD VIAL	1
1 SEGURIDAD VIAL	1
1.1 ANÁLISIS DE LA ACCIDENTALIDAD	1
1.1.1 Campaña de identificación de TCA en el año 2019	2
1.1.2 Actuaciones de mejora de la seguridad vial	2

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 - Accidentes con víctimas.	1
Ilustración 2 - Número total de víctimas.....	1
Ilustración 3 - Víctimas mortales.	1
Ilustración 4 - Relación entre la suma de víctimas mortales y heridos graves y el número total de accidentes con víctimas.	2

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 – Índice de peligrosidad.....	2
Tabla 2 - Índice de mortalidad.....	2

1 SEGURIDAD VIAL

1.1 Análisis de la accidentalidad

De acuerdo con los Informes de Seguridad Vial llevados a cabo en los últimos años por la Dirección General de Infraestructuras de la Consejería de Sostenibilidad y Transición Ecológica, se han registrado en 2020 un total de 105 accidentes con víctimas, 5 de ellos mortales, que han acarreado 6 fallecidos, 22 heridos graves y 104 heridos leves.

El número de accidentes con víctimas se mantiene en el promedio registrado desde el año 2011. La tendencia en los últimos años es descendente.

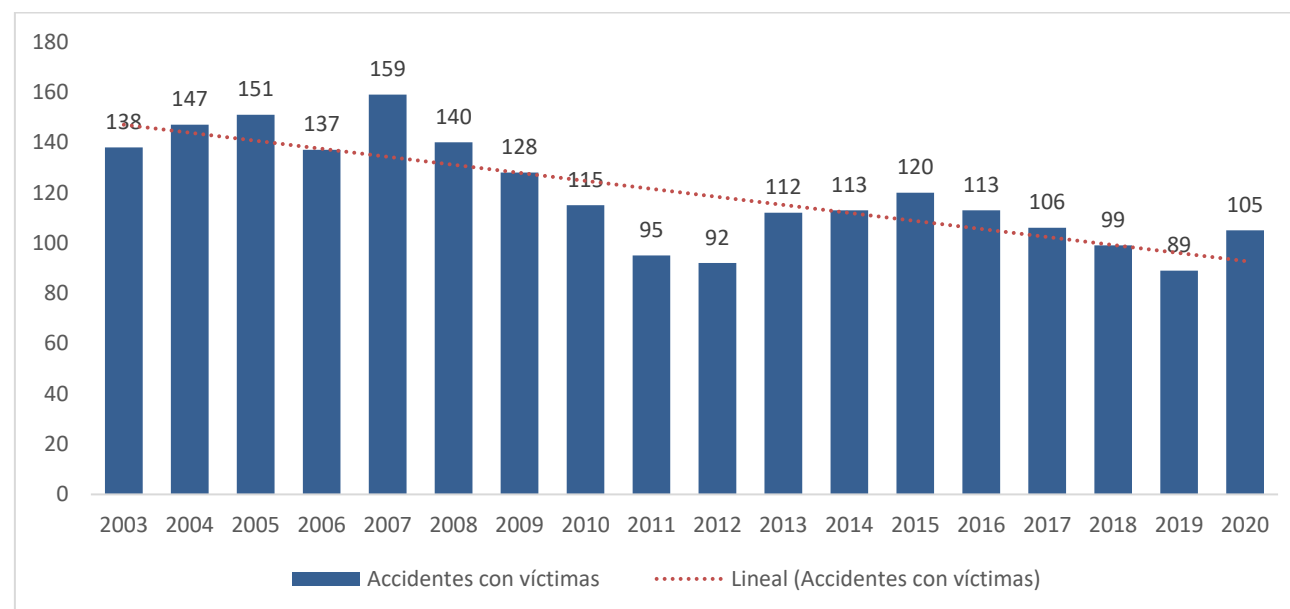


Ilustración 1 - Accidentes con víctimas.

Esta misma tendencia se aprecia en el número total de víctimas.

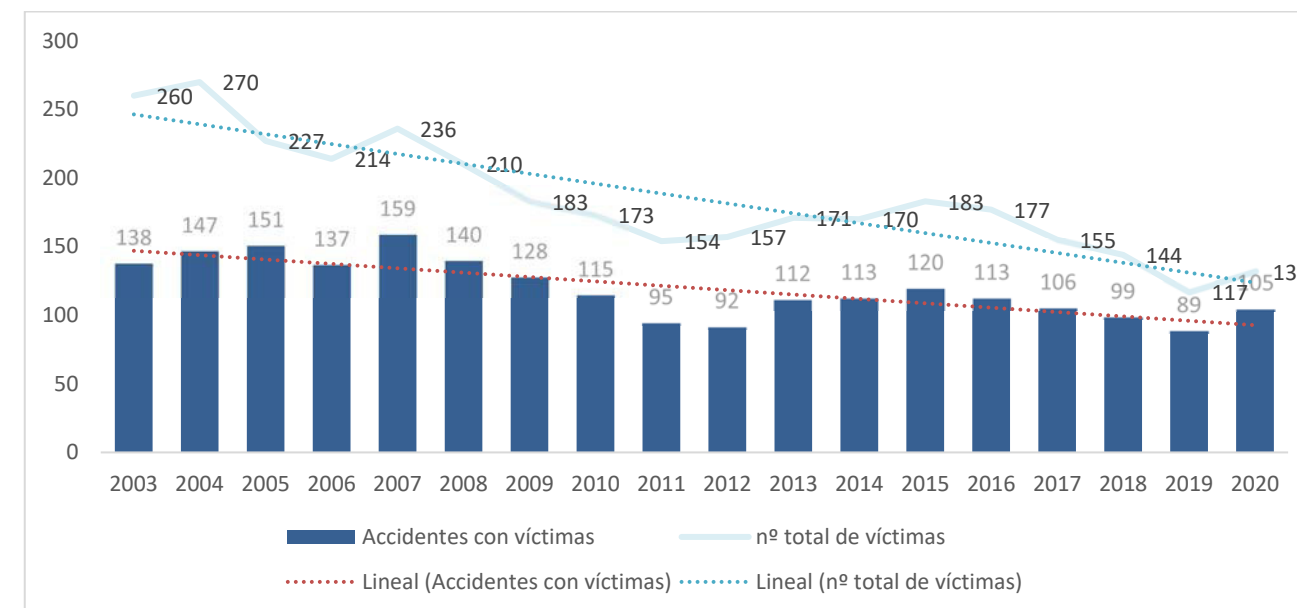


Ilustración 2 - Número total de víctimas.

En cuanto a las víctimas mortales, se repite en número de fallecidos del año 2019, con seis fallecidos en accidente de tráfico, manteniendo los valores que se registran desde 2010.

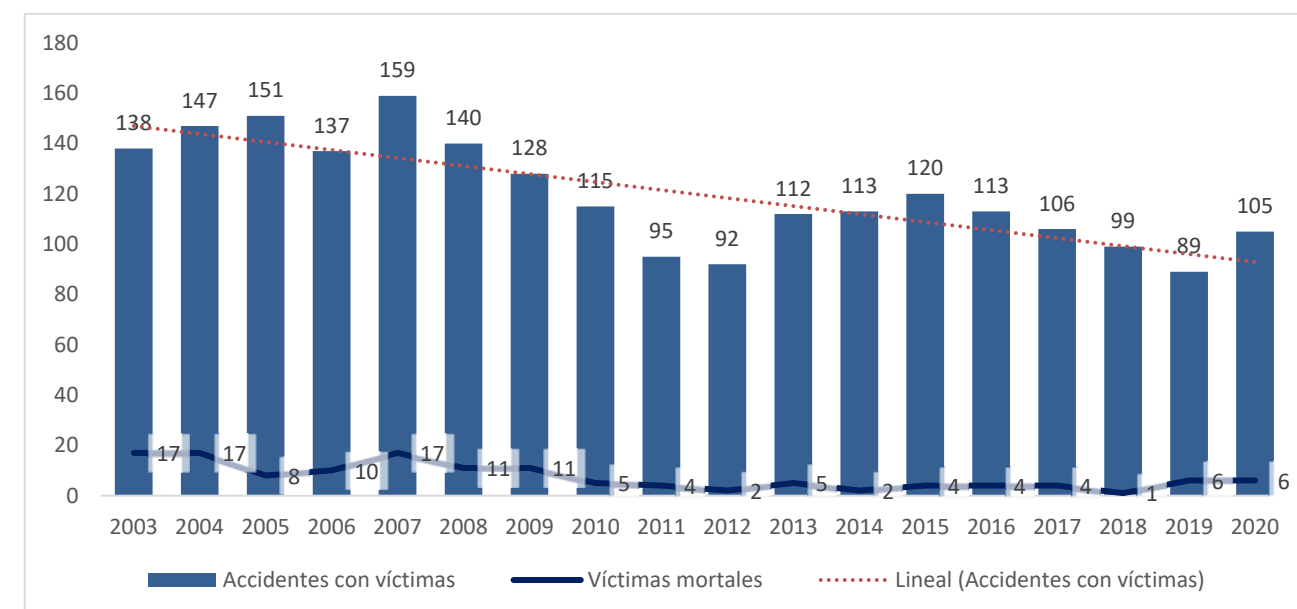


Ilustración 3 - Víctimas mortales.

Calculando la relación entre la suma de víctimas mortales y heridos graves y el número total de accidentes con víctimas, la tendencia también es descendente en los últimos años, con lo que la gravedad de los accidentes va disminuyendo en la red.

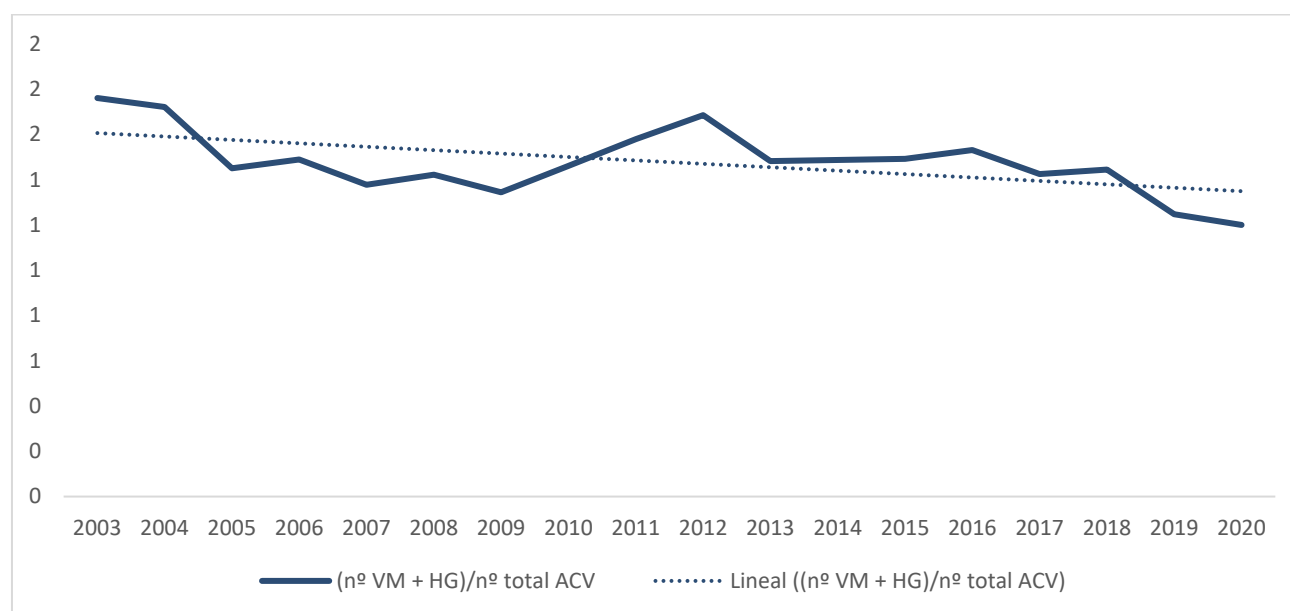


Ilustración 4 - Relación entre la suma de víctimas mortales y heridos graves y el número total de accidentes con víctimas.

A continuación, se deducen los **índices de peligrosidad** y de **mortalidad de 2020**. El primero tiene un valor medio de **19,39** en toda la Red autonómica que, aunque supone un leve aumento respecto a 2019 y 2018, sigue por debajo de los índices con anterioridad a 2017. De hecho, en la Red Básica el índice es el menor del quinquenio, con un valor de 12,81. Por otro lado, el índice de mortalidad alcanza un valor medio de **1,11**, inferior al de 2019 con una importante reducción en la red comarcal de tres fallecidos en 2019, a una sola víctima mortal en 2020.

	ÍNDICE DE PELIGROSIDAD					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Red Básica	18,14	18,54	17,28	20,13	15,30	12,81
Red Comarcal	31,03	30,59	23,62	20,98	24,40	28,57
Red Local	49,2	23,20	32,44	40,26	20,11	33,51
Red Accesos	35,71	29,28	32,25	6,78	16,94	16,94
Red de travesías	4,84	0	8,74	12,47	0,00	32,46
TOTAL	25,13	20,09	19,61	16,98	18,63	19,39

Tabla 1 – Índice de peligrosidad

Igualmente, durante el año 2020, en lo que se refiere a los accidentes con víctimas en los que se han visto implicados usuarios vulnerables, se han contabilizado **16 accidentes con bicicletas**, **26 accidentes con motocicletas** y **4 con implicación de peatones**.

	ÍNDICE DE MORTALIDAD					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Red Básica	0,88	0,81	0,39	0,00	1,28	1,31
Red Comarcal	1,15	1,18	0,58	0,58	1,74	0,58
Red Local	0	0,00	3,24	0,00	0,00	3,35
Red Accesos	0	0,00	0	0	0,00	0,00
Red de travesías	0	0	4,37	0,00	0,00	0,00
TOTAL	0,84	0,80	0,78	0,17	1,26	1,11

Tabla 2 - Índice de mortalidad.

Respecto a los accidentes con implicación de **animales**, ha habido **188 accidentes con presencia de animales**, cuando la media de los últimos años superaba los 264 accidentes. Prácticamente todos los accidentes presentan únicamente daños materiales.

1.1.1 Campaña de identificación de TCA en el año 2019

En el año 2019 se llevó a cabo un estudio de los tramos de concentración de accidentes (TCA), definidos como aquéllos con longitud aproximada de 1 km (puede aumentar en función de los accidentes que se registran en sus cercanías) en los que se han registrado un número mayor de accidentes con víctimas en los tres últimos años, teniendo en cuenta para ello el número de accidentes con víctimas y el índice de peligrosidad.

En efecto, se localizaron un total de nueve TCA's en 2019, cinco de ellos ya identificados en campañas anteriores (dos en el año 2018). Los resultados de los estudios de accidentalidad, se plasman en la propuesta de una serie de actuaciones, que durante los últimos años han contribuido a la reducción del número de accidentes y a la mejora continua de las condiciones de seguridad.

1.1.2 Actuaciones de mejora de la seguridad vial

En cuanto a seguridad vial se prevé necesario llevar a cabo las actuaciones en todos los TCAs y TAPMs identificados en los informes anuales de Seguridad Vial, especialmente en los TCAs ya identificados en informes anteriores.

Se trata de actuaciones tanto reactivas como preventivas de mejora de la seguridad vial de la Red, tales como:

- Acondicionamientos de intersecciones.
- Construcción de glorietas
- Canalización de accesos
- Actuaciones en travesías.
- Ensanchamientos de calzada
- Variantes de población.
- Desdoblamientos.

- Mejoras de trazado.
- Etc.

Por otro lado, se prevén actuaciones sistémicas de mejora de la seguridad vial que incluyen la instalación de equipamientos, señalización y balizamiento en diversas intersecciones y puntos singulares, el acondicionamiento y protección de accesos, la instalación de sistemas continuos de protección de motoristas SPM, la instalación de señales y carteles indicadores de presencia de fauna silvestre, etc. y actuaciones derivadas igualmente de informes trimestrales e informes anuales de seguridad vial para la mejora de la seguridad vial.

Por último, se prevén actuaciones destinadas a resolver los problemas detectados en el Estudio de *“Auscultación, valoración y planificación de las actuaciones de conservación en la Red de carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja”* llevado a cabo en 2014 por la Dirección General de Infraestructuras, como son:

- Rehabilitación y refuerzos de firme.
- Instalación de sistemas de contención.
- Instalación de señalización horizontal, señalización vertical y balizamiento.

**PLAN REGIONAL DE CARRETERAS
DE LA RIOJA 2022-2030**

ANEJO 09. MOVILIDAD CICLISTA



La Rioja



ANEJO 09. MOVILIDAD CICLISTA

ÍNDICE

1	INTRODUCCIÓN	1
2	RUTAS CICLISTAS PARA MOVILIDAD DIARIA ENTRE MUNICIPIOS	1
3	RUTAS CICLISTAS DEPORTIVAS Y DE OCIO.....	3
4	POSIBLES SECCIONES PARA CANALIZAR LA MOVILIDAD CICLISTA.....	12
5	PRESUPUESTO ESTIMADO PARA LA RED CICLISTA	14
	APÉNDICE A. ESTRATEGIA REGIONAL DE LA BICICLETA EN LA RIOJA	15

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 – Ruta ciclista DGT LR-115.....	3
Ilustración 2 – Ruta ciclista DGT LR-137.....	4
Ilustración 3 – Ruta ciclista DGT LR-254.....	4
Ilustración 4 – Ruta ciclista DGT LR-255.....	5
Ilustración 5 – Ruta ciclista DGT LR-259.....	5
Ilustración 6 – Ruta ciclista DGT LR-261.....	6
Ilustración 7 – Ruta ciclista DGT LR-344.....	6
Ilustración 8 – Ruta ciclista DGT LR-346.....	7
Ilustración 9 – Ruta ciclista DGT LR-415.....	7
Ilustración 10 – Ruta ciclista Miranda de Ebro y Haro.....	8
Ilustración 11 – Ruta ciclista Haro y Santo Domingo de la Calzada.....	8
Ilustración 12 – Ruta ciclista Santo Domingo de la Calzada.....	9
Ilustración 13 – Ruta ciclista Ezcaray y Posadas.....	9
Ilustración 14 – Ruta ciclista Ezcaray y Valdezcaray.....	10
Ilustración 15 – Ruta ciclista Tirgo, Haro, Rivas de Tereso, San Vicente de la Sonsierra, Briones y Ollauri.....	10
Ilustración 16 – Ruta ciclista Logroño, Fuenmayor y Lardero.....	11
Ilustración 17 – Ruta ciclista Logroño, Nalda, Alberite y Lardero.....	11
Ilustración 18 – Ruta ciclista Aldeanueva del Ebro y Enciso.....	12
Ilustración 19 – Ruta ciclista Logroño, Lardero, Alberite.....	12
Ilustración 20 – Tramo Estrada Rapadoira Llas – Sin elemento de contención.....	12
Ilustración 21 – Sección tipo de la solución N°1.....	13
Ilustración 22 – Tramo CV-333 – Separación doble bionda.....	13
Ilustración 23 – Sección tipo de la solución N°2.....	14

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 – Posibles rutas ciclistas de la red de Carreteras de La Rioja.....	2
---	---

1 INTRODUCCIÓN

El presente anejo tiene como objetivo analizar las rutas ciclistas existentes, así como las rutas que se puedan desarrollar en el futuro.

De esta manera, a lo largo del documento se describirán las posibles rutas ciclistas a desarrollar entre municipios de la región, las rutas existentes en la Red de Carreteras de La Rioja y las posibles secciones para canalizar la movilidad ciclista.

En relación a las rutas existentes, se hará uso de la información facilitada por la DGT y la plataforma Strava, una aplicación móvil destinada a ciclistas y corredores que registra el seguimiento deportivo efectuado, ayudándose de dispositivos GPS.

2 RUTAS CICLISTAS PARA MOVILIDAD DIARIA ENTRE MUNICIPIOS

En este apartado se estudiarán las rutas situadas en las carreteras de conexión entre municipios y que, desde un punto de vista teórico, pueden realizarse en bicicleta. Estas posibles rutas estarían mayoritariamente motivadas por una demanda de movilidad que responde a la necesidad de realizar desplazamientos obligados, tales como desplazamiento al centro de trabajo, por motivo de estudio, etc.

Para ello, a partir de los datos de población municipal, la demanda de movilidad y las distancias entre núcleos de población, se han establecido las relaciones de movilidad en aquellos municipios que generan una demanda global de viajes mayor a 50 viajes diarios y en un radio de distancia entre ellos menor a 5 kilómetros. Igualmente, se han incorporado tramos que, aunque no cumplan con estos criterios, se consideran relevantes en este estudio, ya sea por tener gran demanda o por encontrarse la ruta ciclista en proyecto.

En este análisis de las rutas existentes y futuras, también se ha determinado la ID de cada carretera, que se corresponde con el identificador de cada una, y la Intensidad media diaria (IMD) de ese tramo de carretera entre los municipios (la IMD se corresponde con el número de vehículos diarios que circulan por una carretera).

En la siguiente tabla se describe lo explicado anteriormente, mostrándose: la demanda global, calculada en base a los viajes origen – destino; la distancia en kilómetros entre los dos municipios en cuestión; la ID de la carretera (algunos municipios tienen varios tramos y, por tanto, varios valores de ID); y la IMD del tramo. Cabe mencionar que aquellos tramos en los que no se especifica la IMD, es debido a que no pertenecen a la Red de Carreteras de La Rioja, pudiendo tratarse de infraestructuras viarias de titularidad municipal o estatal.

La existencia de carriles bici se ha comprobado con la información de Google Maps.

En las vías posteriormente analizadas sería conveniente la implantación de carriles bici seguros anexos a la carretera para canalizar este tráfico ciclista y mejorar la seguridad vial ciclista.

ORIGEN - DESTINO		DEMANDA GLOBAL	DISTANCIA (KM)	ID CARRETERA	IMD TRAMO	CARRIL BICI EXISTENTE	COMENTARIOS
MUNICIPIO 1	MUNICIPIO 2						
Albelda de Iregua	Alberite	865,97	6,50	LR-255_03	4.052	NO	
Albelda de Iregua	Nalda	947,01	4,72	LR-255_05	3.297	NO	
Alberite	Lardero	3.859,43	3,40	LR-254_05	4.618	NO	
				LR-254_06	4.618	NO	
Alberite	Logroño	6.601,41	8,20	Vía Romana del Iregua	-	NO	*
Alberite	Villamediana de Iregua	2.740,90	3,00	LR-255_01	4.052	NO	
Aldeanueva de Ebro	Rincón de Soto	3.465,53	4,33	LR-115_21	3.818	NO	
Alesón	Nájera	177,11	4,78	N-120a, Calle San Fernando		SI	Titularidad municipal
Alesón	Huércanos	122,64	4,38	LR-427_01	766	NO	
				LR-427_02	2.329	NO	
Arnedo	Quel	1.072,27	4,32	LR-115_15	8.170	SI	
Baños del Río Tobía	Bobadilla	-	1,90	LR-113_20	2.107	NO	En proyecto
Briñas	Haro	134,73	4,99	N-124		SI	Titularidad municipal y estatal
Briones	Gimileo	145,00	4,08	N-232		NO	
Casalarreina	Tirgo	275,07	3,05	Av. La Paz		NO	
Cuzcurrita de Río Tirón	Tirgo	299,00	2,44	LR-201_07	1.191	NO	
Gimileo	Ollauri	112,80	2,25	LR-207_01	1.737	SI	Titularidad municipal
Haro	Gimileo	463,92	4,69	N-124		NO	
Huércanos	Uruñuela	299,47	3,55	LR-322_03	1.125	NO	
Huércanos	Tricio	398,53	4,90	LR-427_02	2.329	NO	
				LR-136_01	5.206	NO	
Huércanos	Nájera	1.933,72	4,41	LR-321_01	1.012	NO	
Lardero	Logroño	4.336,22	3,46	Av. Madrid		NO	
Logroño	Villamediana de Iregua	1.266,33	4,22	LR-250_01	4.302	NO	
				LR-250_02	19.503	NO	
Nájera	Tricio	2.059,80	3,76	LR-113_29	2.954	NO	
				LR-429_01	879	NO	
Navarrete	Fuenmayor	2.844,60	5,00	LR-137_08	2.136	NO	
				LR-137_09	2.136	NO	
Pradejón	Villar de Arnedo, El	1.739,19	3,87	LR-123_24	662	Parcial	Titularidad municipal y regional**
Sotés	Ventosa	157,53	2,58	LR-341_03	317	NO	
Tudelilla	Villar de Arnedo, El	574,80	4,62	LR-123_22	3.810	NO	
				LR-481_01	262	NO	

*: la mejor forma de transitar entre Logroño y Alberite sería utilizar la Vía Romana del Iregua, una pista sin pavimentar que discurre por la orilla izquierda del río y ofrece la ruta más corta y más atractiva. Sin embargo, también sería una opción la ruta Logroño-Lardero-Alberite o Logroño-Villamediana de Iregua-Alberite.

**:: En el origen – destino Pradejón y El Villar de Arnedo existe un tramo con titularidad municipal y otro tramo estimado de un kilómetro titularidad del Gobierno de La Rioja.

Tabla 1 – Posibles rutas ciclistas de la red de Carreteras de La Rioja

Fuente: Elaboración propia

Debe también señalarse la reciente elaboración de una propuesta para la Estrategia Regional de la Bicicleta en La Rioja (*Apéndice A*) en la que se proponen una serie de itinerarios de uso ciclista, para potenciar el uso de la bicicleta en La Rioja. Los itinerarios contemplados en la Estrategia son parcialmente coincidentes con el trazado de algunas carreteras de titularidad autonómica, siendo necesario dotar a dichas carreteras de las características necesarias para su implantación en los tramos afectados. El presente Plan asume dichas propuestas, con el fin último de mejorar la movilidad ciclista y la seguridad vial en las carreteras autonómicas.

3 RUTAS CICLISTAS DEPORTIVAS Y DE OCIO

En este apartado se han identificado las rutas ciclistas deportivas y las rutas de ocio existentes en La Rioja. Estas vías son utilizadas especialmente por ciclistas deportivos los fines de semana y festivos, transcurriendo en la mayoría de los casos por zonas de montaña. Estas rutas han sido identificadas a través de la información existente de rutas ya identificadas por la DGT y han sido completadas mediante la aplicación “Strava Metro”.

Las rutas ciclistas de la DGT, son las siguientes:

- LR-115. Desde LR-484 a Arnedo. Pk 9 al 26.

VÍA	
VÍA:	LR-115
PK INICIO:	9,000 (Intersección con LR-484)
PK FIN:	26,000 (Arnedo)
TIPO DE VÍA:	Convencional - Red Regional Básica
TITULAR:	Comunidad Autónoma
LIMITACIÓN DE VELOCIDAD	
GENÉRICA EXISTENTE:	90 Km/h
TEMPORAL PROPUESTA:	80 Km/h
ÁMBITO TEMPORAL	
MESES:	DESDE: JUNIO HASTA: SEPTIEMBRE
HORARIO:	DESDE: 09:00 HASTA: 15:00
OBSERVACIONES	
Sábados, domingos y festivos.	

Ilustración 1 – Ruta ciclista DGT LR-115

Fuente: Dirección General de Tráfico

- LR-137. Desde N-111 a Fuenmayor. Pk del 0 al 15,9.

VÍA	
VÍA:	LR-137
PK INICIO:	0,000 (N-111)
PK FIN:	15,920 (Fuenmayor)
TIPO DE VÍA:	Convencional - Red Regional Básica
TITULAR:	Comunidad Autónoma
LIMITACIÓN DE VELOCIDAD	
GENÉRICA EXISTENTE:	90 Km/h
TEMPORAL PROPUESTA:	80 Km/h
ÁMBITO TEMPORAL	
MESES:	DESDE: JUNIO HASTA: SEPTIEMBRE
HORARIO:	DESDE: 09:00 HASTA: 15:00
OBSERVACIONES	
Sábados, domingos y festivos.	

Ilustración 2 – Ruta ciclista DGT LR-137

Fuente: Dirección General de Tráfico

- LR-254. Desde Entrena a Lardero. Del pk 0 al 8.

VÍA	
VÍA:	LR-254
PK INICIO:	0,000 (Entrena)
PK FIN:	8,000 (Lardero)
TIPO DE VÍA:	Convencional - Red Comarcal
TITULAR:	Comunidad Autónoma
LIMITACIÓN DE VELOCIDAD	
GENÉRICA EXISTENTE:	90 Km/h
TEMPORAL PROPUESTA:	70 Km/h
ÁMBITO TEMPORAL	
MESES:	DESDE: JUNIO HASTA: SEPTIEMBRE
HORARIO:	DESDE: 09:00 HASTA: 15:00
OBSERVACIONES	
Sábados, domingos y festivos.	

Ilustración 3 – Ruta ciclista DGT LR-254

Fuente: Dirección General de Tráfico

- LR-255. Desde Villamediana a N-111 Albelda. Del pk 0 al 12,470.

VÍA	
VÍA:	LR-255
PK INICIO:	0,000 (Villamediana de Iregua)
PK FIN:	12,470 (N-111, Albelda de Iregua)
TIPO DE VÍA:	Convencional - Red Comarcal
TITULAR:	Comunidad Autónoma
LIMITACIÓN DE VELOCIDAD	
GENÉRICA EXISTENTE:	90 Km/h
TEMPORAL PROPUESTA:	70 Km/h
ÁMBITO TEMPORAL	
MESES:	DESDE: JUNIO HASTA: SEPTIEMBRE
HORARIO:	DESDE: 09:00 HASTA: 15:00
OBSERVACIONES	
Sábados, domingos y festivos.	

Ilustración 4 – Ruta ciclista DGT LR-255

Fuente: Dirección General de Tráfico

- LR-259. Desde Villamediana a Murillo del pk 0 al 9.

VÍA	
VÍA:	LR-259
PK INICIO:	0,000 (LR-250, Villamediana de Iregua)
PK FIN:	9,000 (Murillo de Río Leza)
TIPO DE VÍA:	Convencional - Red Comarcal
TITULAR:	Comunidad Autónoma
LIMITACIÓN DE VELOCIDAD	
GENÉRICA EXISTENTE:	90 Km/h
TEMPORAL PROPUESTA:	70 Km/h
ÁMBITO TEMPORAL	
MESES:	DESDE: JUNIO HASTA: SEPTIEMBRE
HORARIO:	DESDE: 09:00 HASTA: 15:00
OBSERVACIONES	
Sábados, domingos y festivos.	

Ilustración 5 – Ruta ciclista DGT LR-259

Fuente: Dirección General de Tráfico

- LR-261. Desde Murillo a Ventas Blancas pk 5 al 12.

VÍA	
VÍA:	LR-261
PK INICIO:	5,000 (Murillo de Río Leza)
PK FIN:	12,000 (Ventas Blancas)
TIPO DE VÍA:	Convencional - Red Comarcal
TITULAR:	Comunidad Autónoma
LIMITACIÓN DE VELOCIDAD	
GENÉRICA EXISTENTE:	90 Km/h
TEMPORAL PROPUESTA:	70 Km/h
ÁMBITO TEMPORAL	
MESES:	DESDE: JUNIO HASTA: SEPTIEMBRE
HORARIO:	DESDE: 09:00 HASTA: 15:00
OBSERVACIONES	
Sábados, domingos y festivos.	

Ilustración 6 – Ruta ciclista DGT LR-261

Fuente: Dirección General de Tráfico

- LR-344. Desde Alberite (LR-250) a Alberite (LR-255) del pk 0 al 3,01.

VÍA	
VÍA:	LR-344
PK INICIO:	0,000 (LR-250, Alberite)
PK FIN:	3,010 (LR-255, Alberite)
TIPO DE VÍA:	Convencional - Red Local
TITULAR:	Comunidad Autónoma
LIMITACIÓN DE VELOCIDAD	
GENÉRICA EXISTENTE:	90 Km/h
TEMPORAL PROPUESTA:	70 Km/h
ÁMBITO TEMPORAL	
MESES:	DESDE: JUNIO HASTA: SEPTIEMBRE
HORARIO:	DESDE: 09:00 HASTA: 15:00
OBSERVACIONES	
Sábados, domingos y festivos.	

Ilustración 7 – Ruta ciclista DGT LR-344

Fuente: Dirección General de Tráfico

- LR-346. Desde Ribafrecha a Ventas Blancas. Del pk 0 al 8,54.

VÍA	
VÍA:	LR-346
PK INICIO:	0,000 (LR-250, Ribafrecha)
PK FIN:	8,540 (LR-261, Ventas Blancas)
TIPO DE VÍA:	Convencional - Red Local
TITULAR:	Comunidad Autónoma
LIMITACIÓN DE VELOCIDAD	
GENÉRICA EXISTENTE:	90 Km/h
TEMPORAL PROPUESTA:	70 Km/h
ÁMBITO TEMPORAL	
MESES:	DESDE: JUNIO HASTA: SEPTIEMBRE
HORARIO:	DESDE: 09:00 HASTA: 15:00
OBSERVACIONES	
Sábados, domingos y festivos.	

Ilustración 8 – Ruta ciclista DGT LR-346

Fuente: Dirección General de Tráfico

- LR-415. Desde Ezcaray a Posadas. Del pk 0 al 10,37.

VÍA	
VÍA:	LR-415
PK INICIO:	0,000 (LR-111, Ezcaray)
PK FIN:	10,370 (Posadas)
TIPO DE VÍA:	Convencional - Red Local - Accesos
TITULAR:	Comunidad Autónoma
LIMITACIÓN DE VELOCIDAD	
GENÉRICA EXISTENTE:	90 Km/h
TEMPORAL PROPUESTA:	70 Km/h
ÁMBITO TEMPORAL	
MESES:	DESDE: JUNIO HASTA: SEPTIEMBRE
HORARIO:	DESDE: 09:00 HASTA: 15:00
OBSERVACIONES	
Sábados, domingos y festivos.	

Ilustración 9 – Ruta ciclista DGT LR-415

Fuente: Dirección General de Tráfico

Como se explicaba anteriormente, en este apartado se ha utilizado la información procedente de la aplicación “Strava Metro” para obtener rutas ciclistas que discurren por la red de carretera de La Rioja. Esta aplicación consiste en una red social enfocada a ciclistas y corredores que, a través de una aplicación móvil, registra el seguimiento deportivo efectuado ayudándose de dispositivos GPS.

Los ciclistas deportivos no suelen utilizar carriles bici por la idiosincrasia de la actividad misma. Por ello, las actuaciones más adecuadas para este tipo de rutas es la señalización adecuada con el objetivo de alertar al conductor del vehículo privado y así reducir la siniestralidad ciclista.

Las rutas ciclistas identificadas con la aplicación “Strava Metro”, son las siguientes:

- Desde límite de provincia por LR-209 hasta LR-202, a la altura de la localidad de Haro y después por LR-306 hasta el límite provincial.

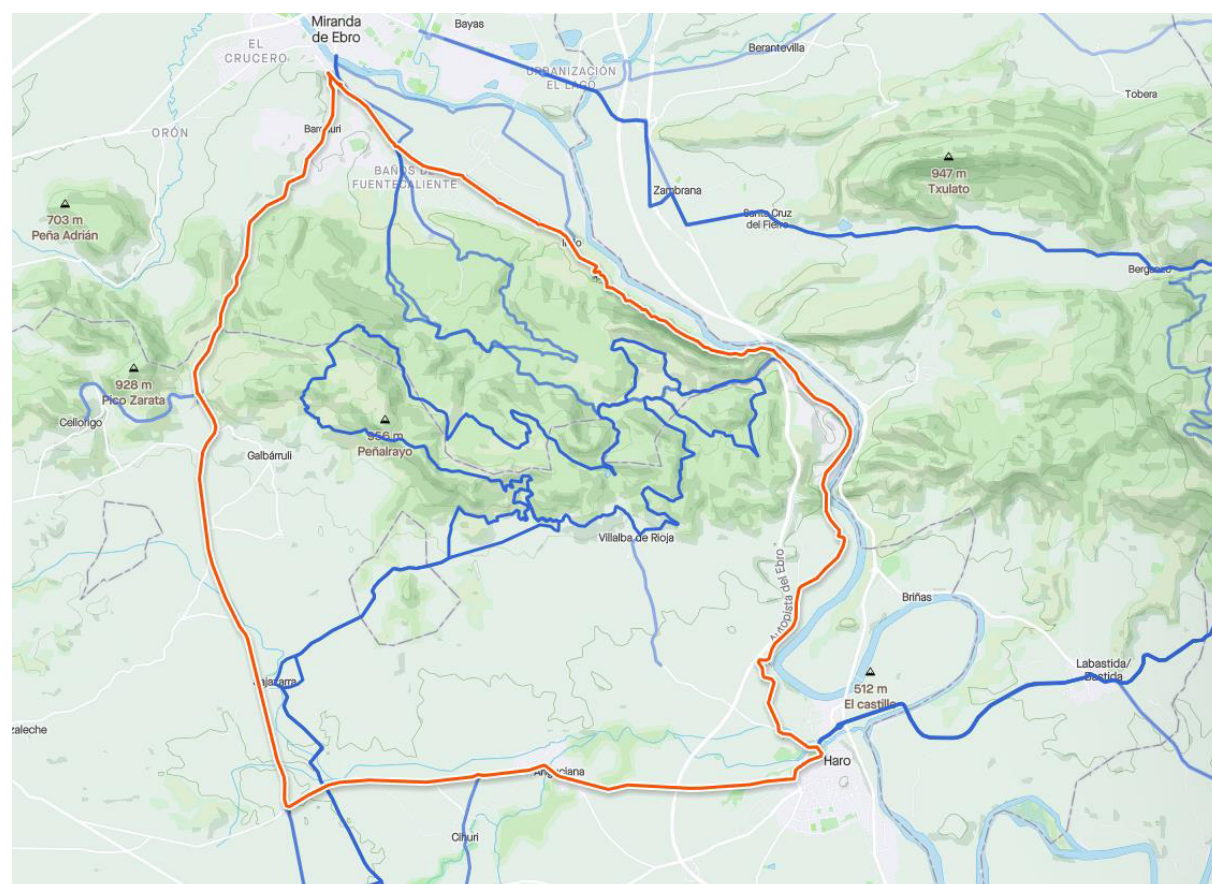


Ilustración 10 – Ruta ciclista Miranda de Ebro y Haro

Fuente: Aplicación “Strava Metro”

- De Haro a Haro pasando por LR-202, LR-209, LR-201, llegando a Santo Domingo de la Calzada y después LR-203 hasta llegar de nuevo a Haro.

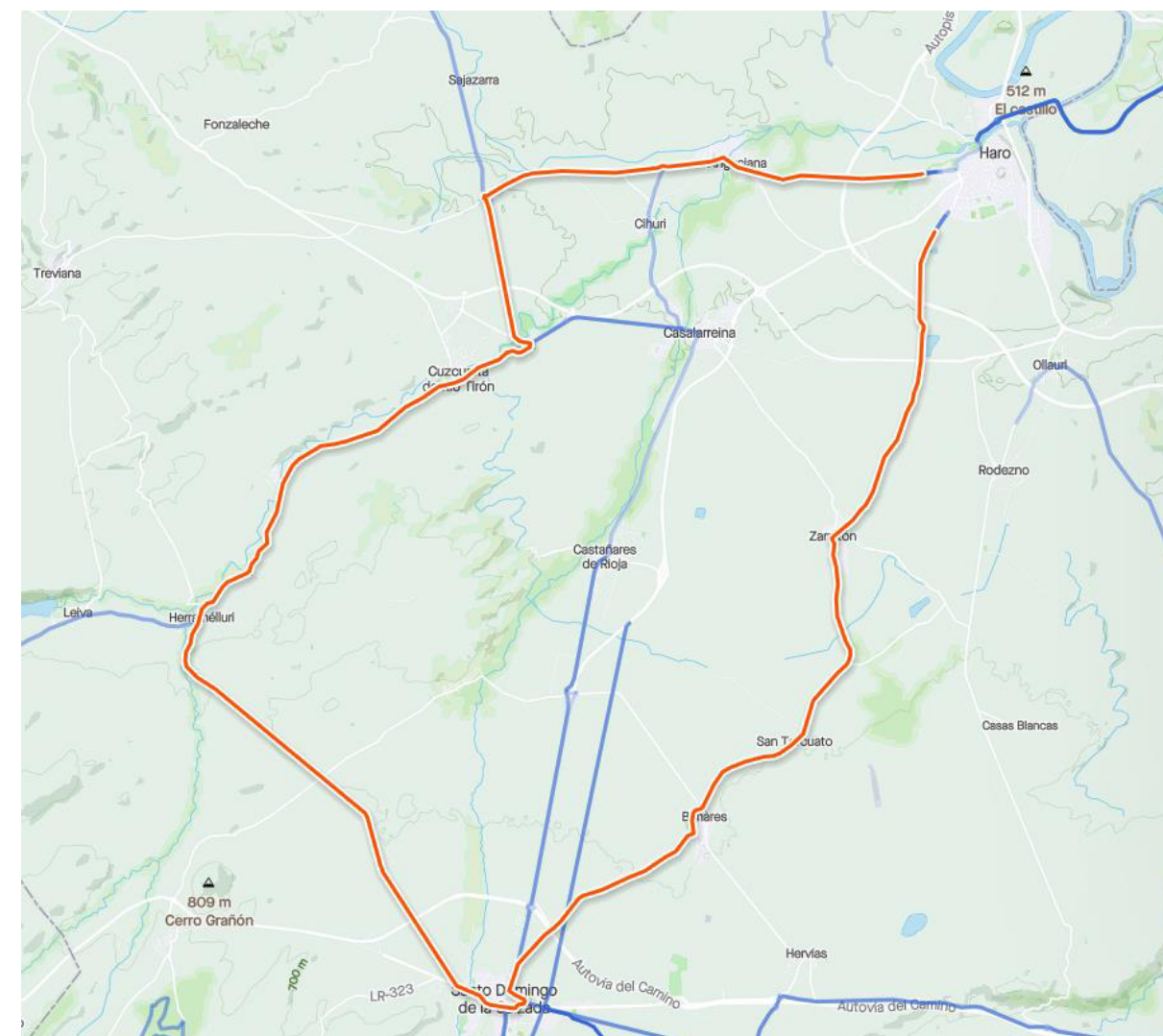


Ilustración 11 – Ruta ciclista Haro y Santo Domingo de la Calzada

Fuente: Aplicación “Strava Metro”

- Desde Santo Domingo de la Calzada por LR-111 hasta el límite de provincia.

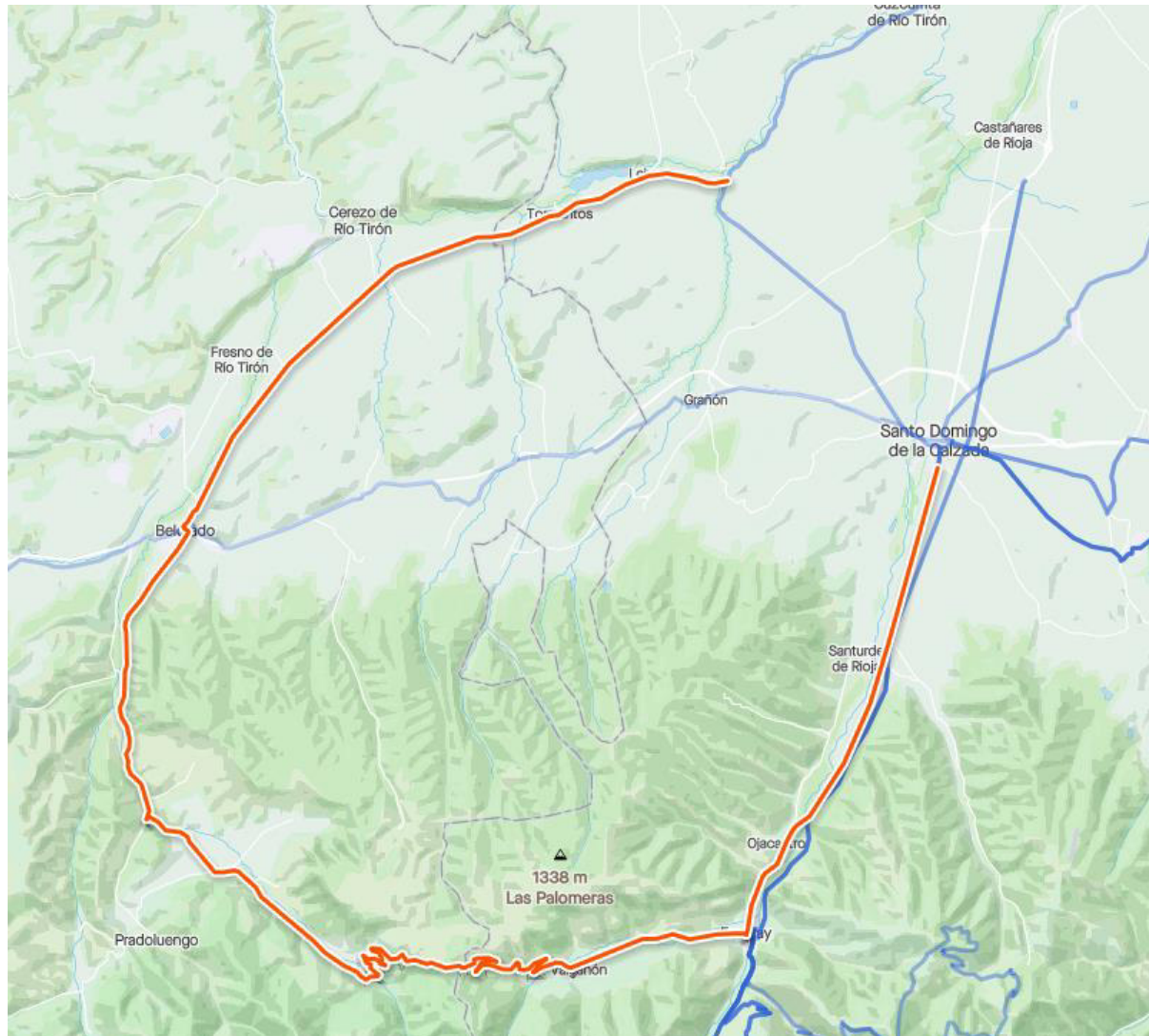


Ilustración 12 – Ruta ciclista Santo Domingo de la Calzada

Fuente: Aplicación “Strava Metro”

- LR-415 desde Ezcaray hasta Posadas. Coincide con la ruta de la DGT.

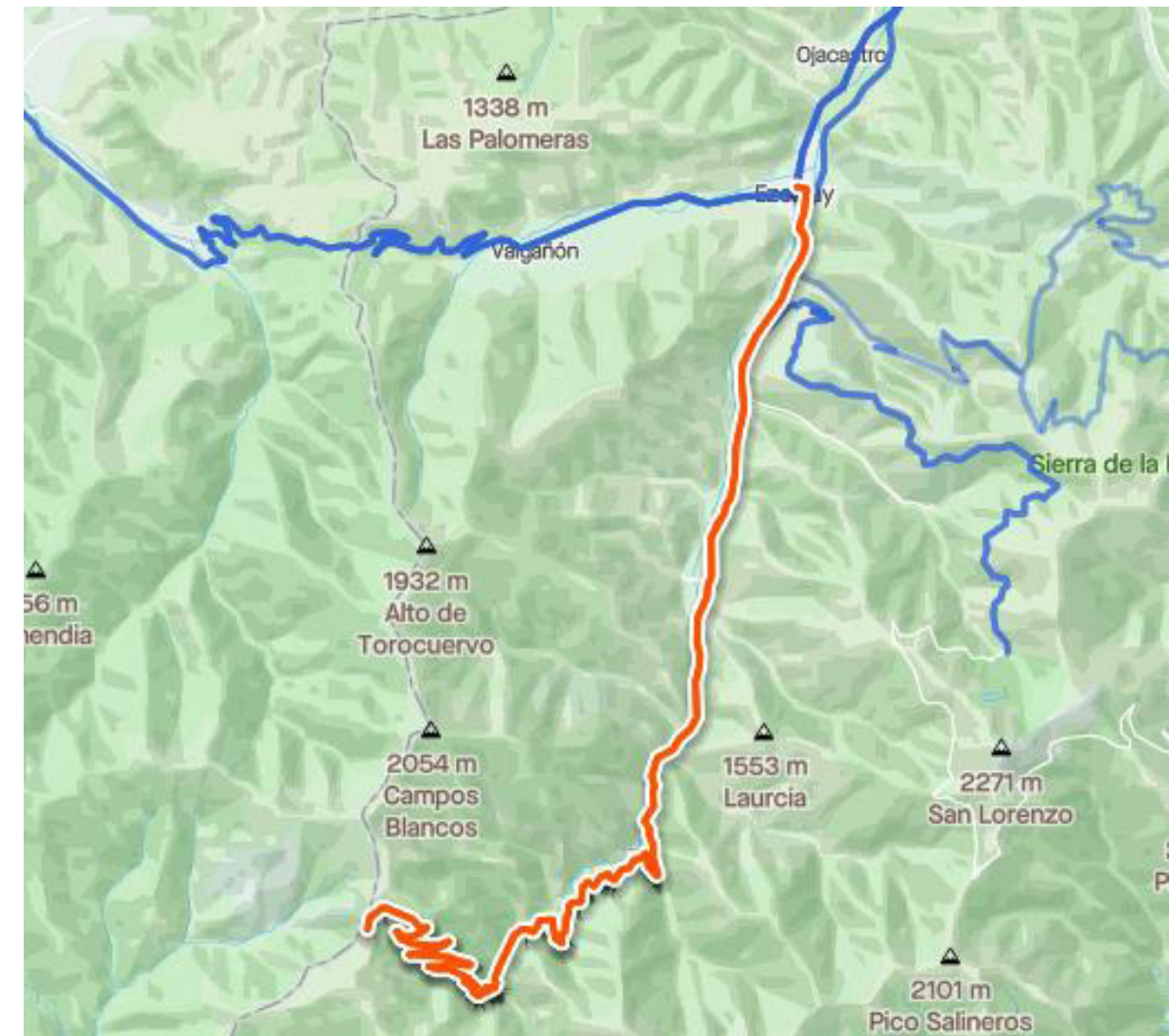


Ilustración 13 – Ruta ciclista Ezcaray y Posadas

Fuente: Aplicación “Strava Metro”

- LR-416 hasta Ezcaray pasando por LR-415 y LR-111 hasta el límite de provincia.

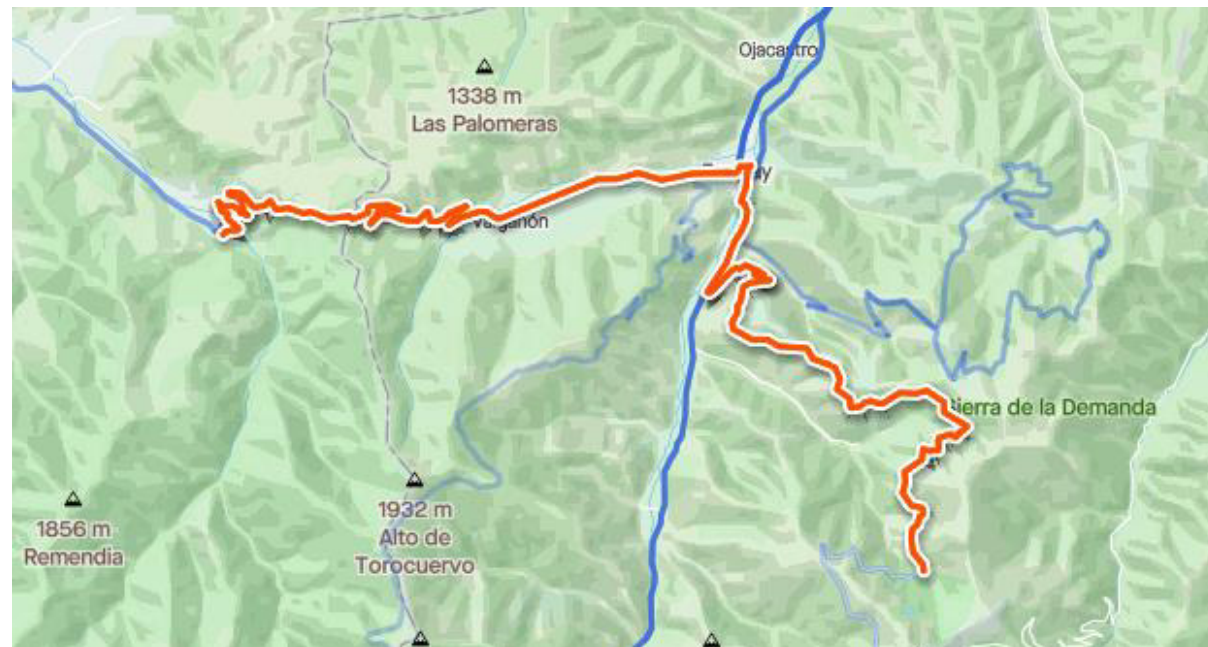


Ilustración 14 – Ruta ciclista Ezcaray y Valdezcaray

Fuente: “Aplicación “Strava Metro”

- Desde Tirgo por LR-209 y después por LR-202 hasta Haro. Desde L.P. por LR-316 hasta Rivas de Tereso. De Rivas de Tereso por LR-317 hasta San Vicente de la Sonsierra y por LR-210 hasta Briones. Finalmente, de Briones por LR-314 hasta LR-313 a la altura de Ollauri.

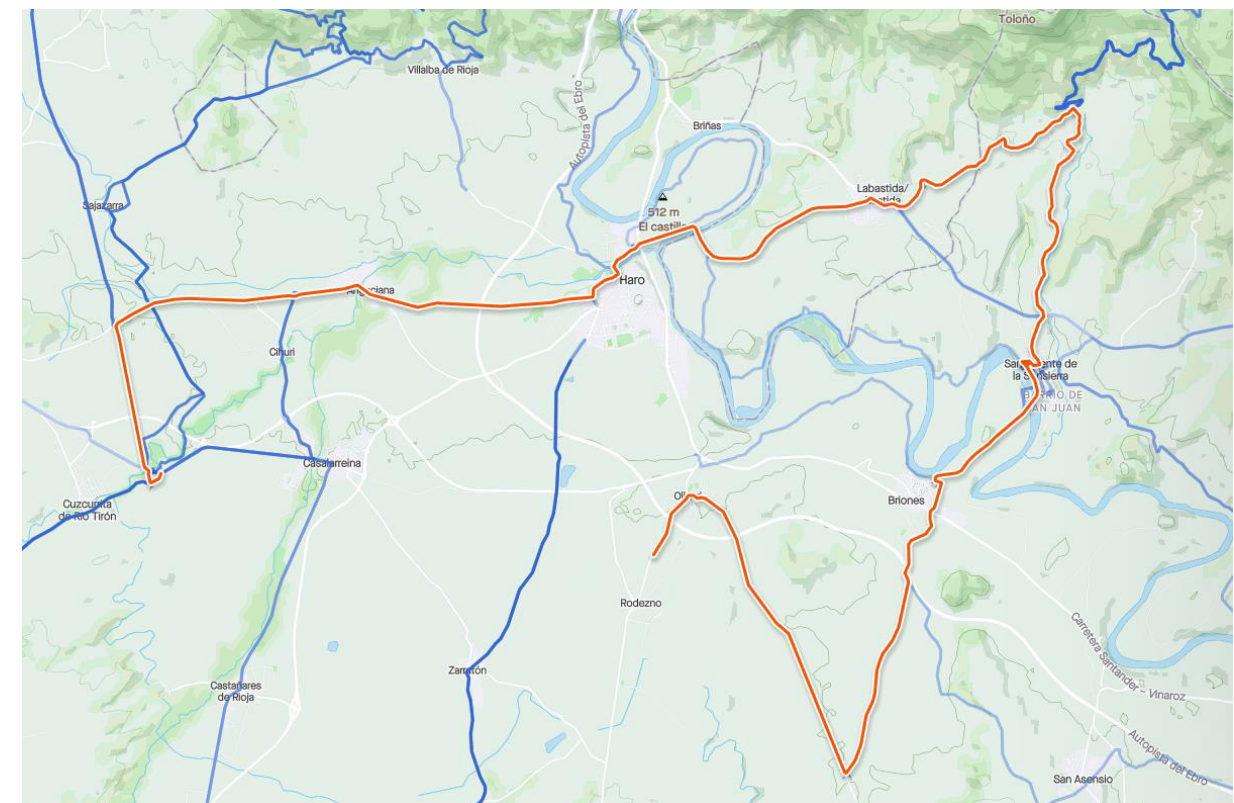


Ilustración 15 – Ruta ciclista Tirgo, Haro, Rivas de Tereso, San Vicente de la Sonsierra, Briones y Ollauri.

Fuente: “Aplicación “Strava Metro”

- Desde Logroño por LR-124 hasta el límite provincial. Del L.P. por LR-251 hasta Fuenmayor. De Fuenmayor por LR-542, LR-137 y N-111 hasta Lardero.

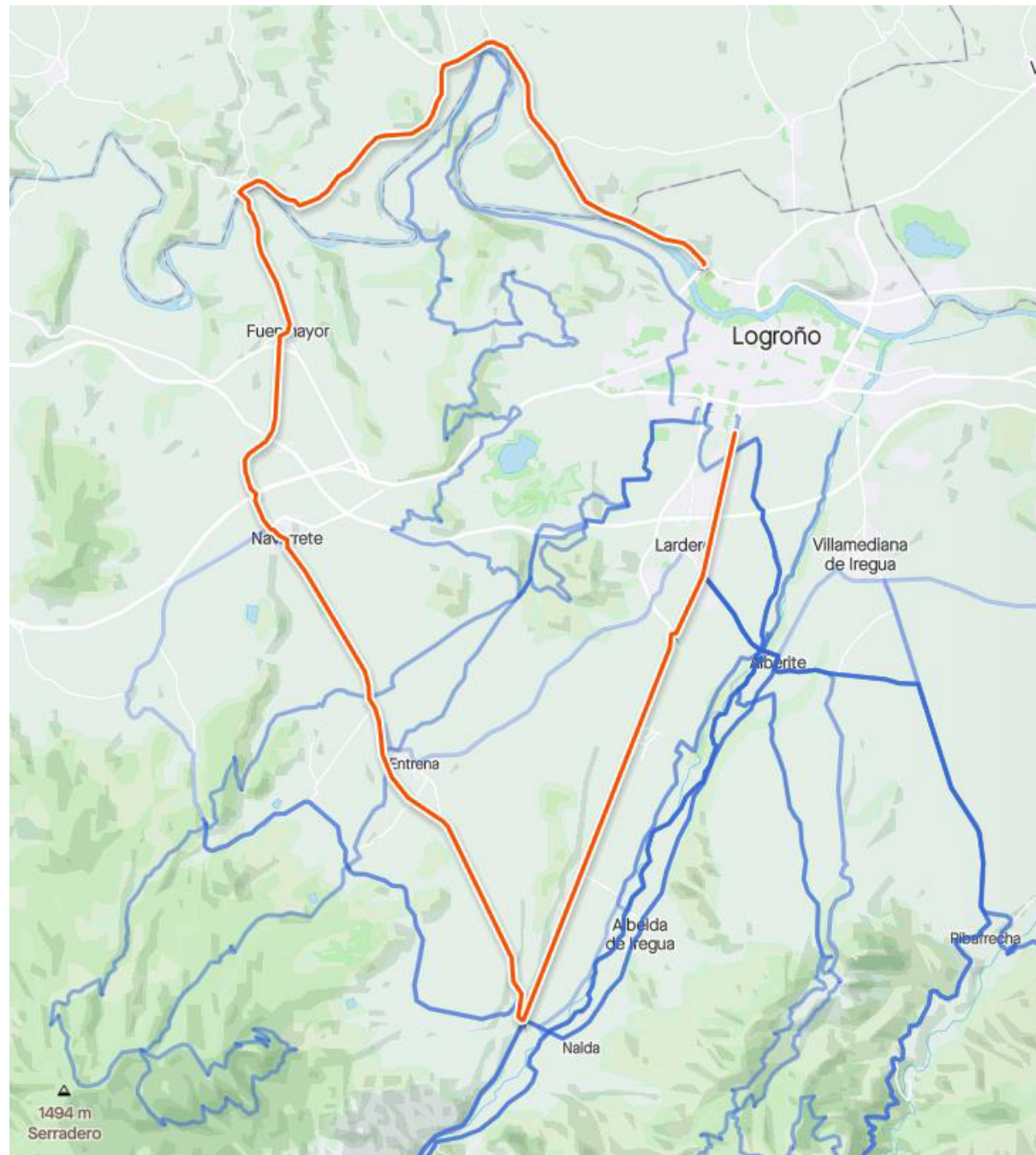


Ilustración 16 – Ruta ciclista Logroño, Fuenmayor y Lardero

Fuente: “Aplicación “Strava Metro”

- Desde Logroño por N-111 y LR-255 hasta Nalda. Desde Nalda por LR-255 hasta Alberite y de Alberite a Lardero por LR-254.

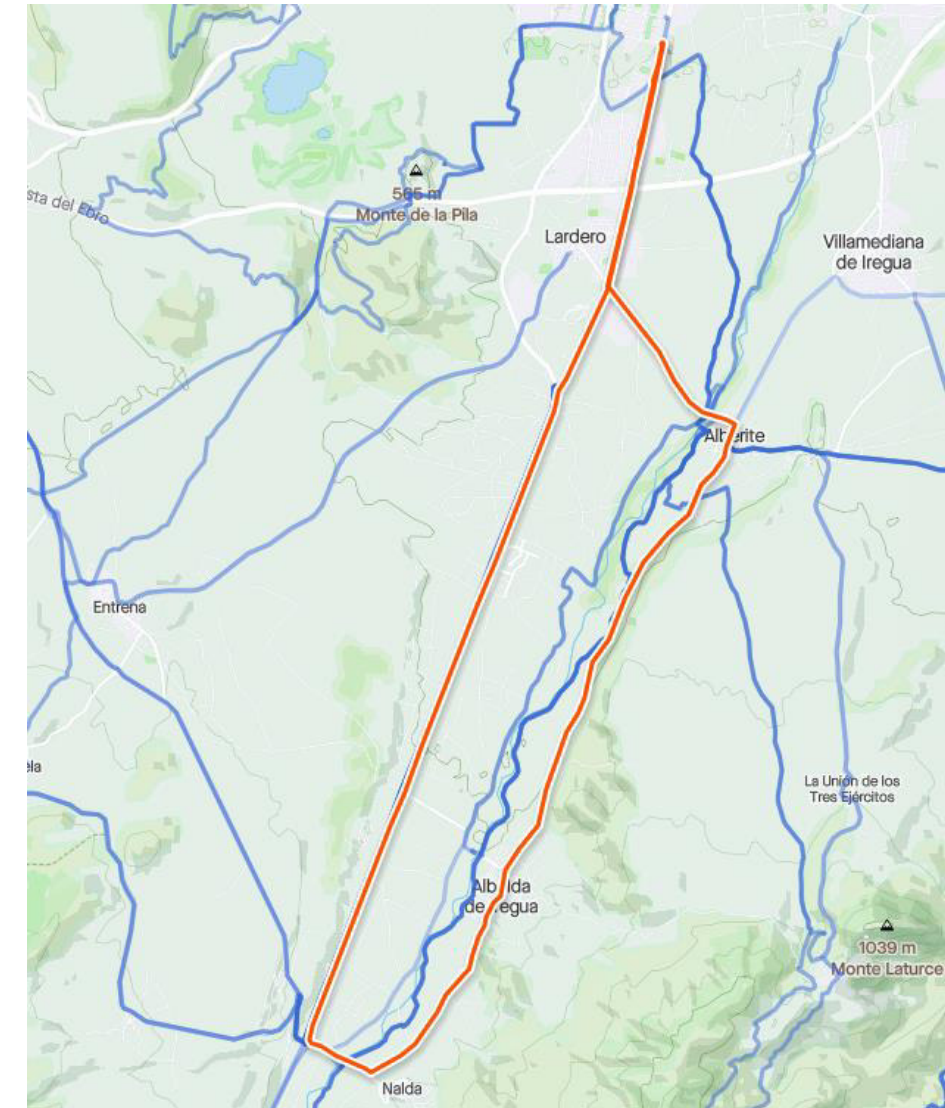


Ilustración 17 – Ruta ciclista Logroño, Nalda, Alberite y Lardero

Fuente: “Aplicación “Strava Metro”

- Desde Aldeanueva del Ebro hasta Enciso por LR-115.

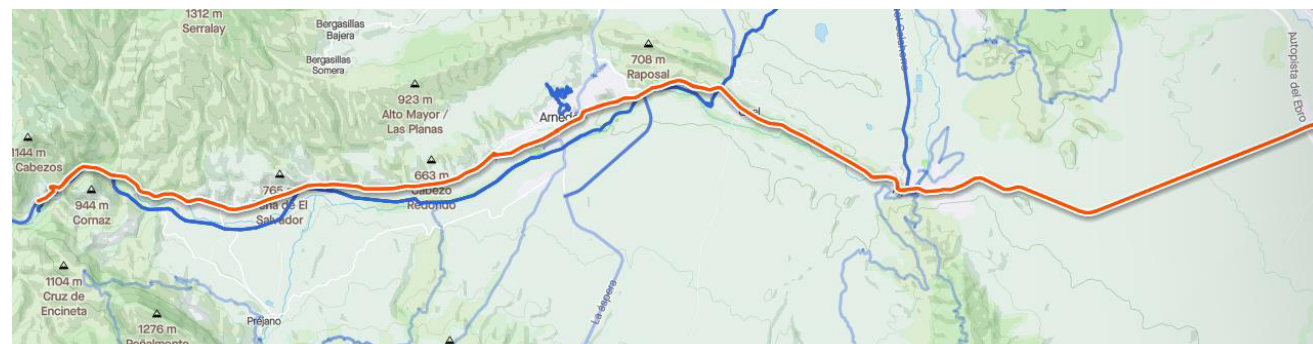


Ilustración 18 – Ruta ciclista Aldeanueva del Ebro y Enciso

Fuente: “Aplicación “Strava Metro”

- Desde Logroño por N-111 hasta Lardero. Desde Lardero por LR-254 hasta Alberite. De Alberite por LR-344 hasta LR-250. Por la LR-250 hasta aproximadamente la intersección con LR-462.

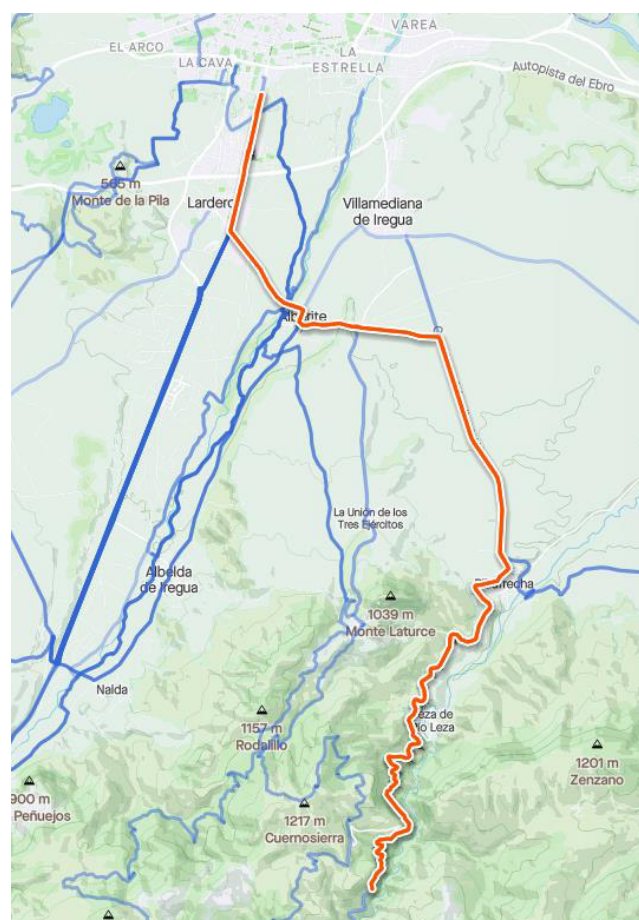


Ilustración 19 – Ruta ciclista Logroño, Lardero, Alberite

Fuente: “Aplicación “Strava Metro”

4 POSIBLES SECCIONES PARA CANALIZAR LA MOVILIDAD CICLISTA

En este apartado se describirán algunas de las diferentes opciones de sección de carretera con carril bici anexo. Se realizará una descripción de ellas, estableciendo las ventajas y desventajas de cada una, especialmente desde el punto de vista de la seguridad vial ciclista:

En fase de proyecto, también se tendrán en cuenta las directrices del documento *“Hacia una movilidad más sostenible en las carreteras del Estado. Integración de vías ciclistas y humanización de las travesías”* del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, publicado en noviembre de 2021. En él, se hace hincapié en la seguridad vial, la movilidad, tanto longitudinal como transversal, y la habitabilidad del entorno, así como pautas para diseñar diferentes soluciones.

• Solución N°1

Consiste en una calzada de doble sentido y con dos carriles de circulación. En uno de los márgenes de la calzada se encuentra el carril bici, separado del resto de tráfico rodado por una cuneta, pero sin presencia de elementos de contención.

En esta solución, en caso de salida de vía, no hay ningún sistema de contención que proteja a los usuarios del carril bici. Sin embargo, el espacio por donde circulan los ciclistas al estar pintado, queda muy bien delimitado y da una mayor percepción de alerta para el resto de usuarios de la vía.



Ilustración 20 – Tramo Estrada Rapadoira Llas – Sin elemento de contención

Fuente: Google Maps

La sección tipo recomendada para la solución propuesta N°1 es la que se muestra a continuación:

- Carril bici bidireccional separado con cuneta:

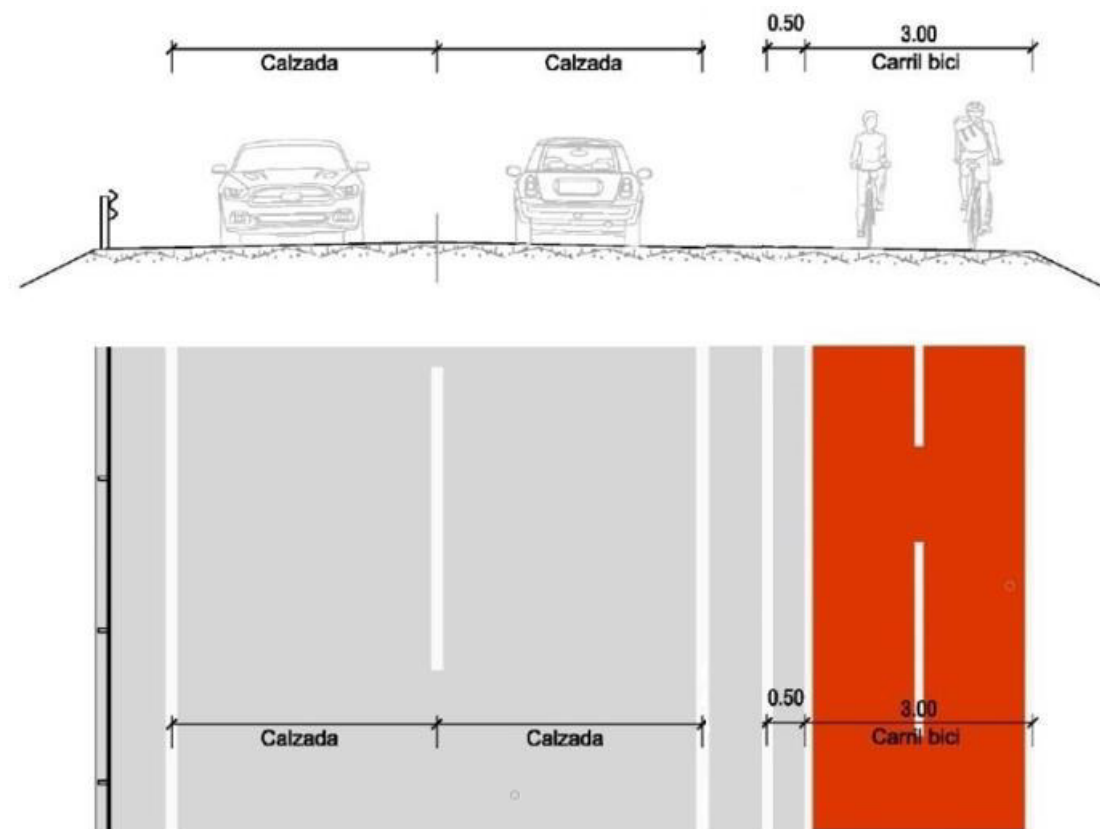


Ilustración 21 – Sección tipo de la solución N°1

Fuente: Estudio de viabilidad para la instalación de vías ciclistas entre los municipios del Área Metropolitana de Logroño

- **Solución N°2**

Calzada de doble sentido y dos carriles de circulación. En la misma plataforma se encuentra el carril bici segregado del resto de tráfico rodado y protegido mediante elementos de contención (bordillo elevado o biondas).

En esta solución el tráfico rodado queda canalizado y bien delimitado. Además, cuenta con elementos de contención que protegen al ciclista en caso de accidente.



Ilustración 22 – Tramo CV-333 – Separación doble bionda

Fuente: Google Maps

La sección tipo recomendada para la solución propuesta N°2 es la siguiente:

- *Carril bici bidireccional segregado:*

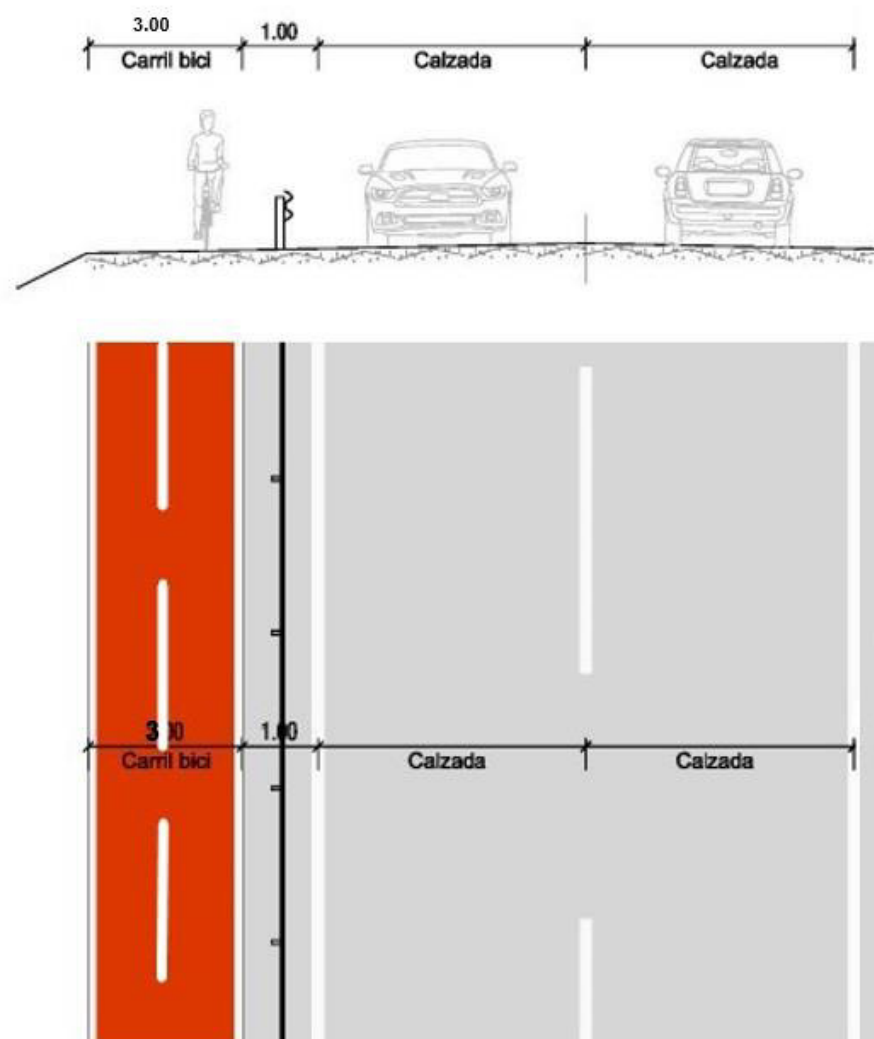


Ilustración 23 – Sección tipo de la solución N°2

Fuente: Estudio de viabilidad para la instalación de vías ciclistas entre los municipios del Área Metropolitana de Logroño

5 PRESUPUESTO ESTIMADO PARA LA RED CICLISTA

Las necesidades de actuación relacionadas con la movilidad ciclista en las carreteras cuya titularidad corresponde al Gobierno de La Rioja, tiene una longitud total estimada de 61 km a lo largo de los diferentes itinerarios mostrados en el apartado 2. El total de esta longitud es la suma de los tramos situados junto a carreteras cuya titularidad corresponde al Gobierno de La Rioja.

En base a otros proyectos similares, de la misma tipología y envergadura, se ha estimado un coste de 90.000,00 € por cada nuevo kilómetro de carril bici.

De esta manera, se obtiene un coste aproximado de 5.490.000,00 € necesario para llevar a cabo actuaciones de movilidad ciclista en la Red de Carreteras de La Rioja. Igualmente, este importe se ajustará en la programación de inversiones del Plan, en función del presupuesto disponible.

APÉNDICE A. ESTRATEGIA REGIONAL DE LA BICICLETA EN LA RIOJA

ESTRATEGIA REGIONAL DE LA BICICLETA EN LA RIOJA

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN

2. LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

3. LA BICICLETA COMO MODO DE TRANSPORTE

4. OBJETIVOS

5. EJES ESTRATÉGICOS DE ACTUACIÓN

- 5.1. INFRAESTRUCTURAS
- 5.2. URBANISMO Y VIVIENDA
- 5.3. EDUCACIÓN
- 5.4. SALUD
- 5.5. NORMATIVA
- 5.6. SEGURIDAD VIAL
- 5.7. SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL
- 5.8. TURISMO Y OCIO
- 5.9. DEPORTE
- 5.10. PROMOCIÓN Y DIFUSIÓN
- 5.11. PARTICIPACIÓN Y COLABORACIÓN
- 5.12. PLANIFICACIÓN, GESTIÓN Y SEGUIMIENTO

6. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

- 6.1. DISEÑO DE UNA RED CICLABLE EN EL ÁREA METROPOLITANA DE LOGROÑO
- 6.2. RED REGIONAL DE VÍAS CICLISTAS
- 6.3. INFRAESTRUCTURAS COMPLEMENTARIAS
- 6.4. ACTUACIONES EN SEGURIDAD VIAL
- 6.5. INTERMODALIDAD CON EL TRANSPORTE PÚBLICO
- 6.6. TRANSPORTE DE ÚLTIMA MILLA
- 6.7. APARCAMIENTOS EN ZONAS COMUNITARIAS RESIDENCIALES
- 6.8. APLICACIONES MÓVILES
- 6.9. PARTICIPACIÓN CIUDADANA
- 6.10. FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA EN LOS CENTROS EDUCATIVOS

- 6.11. FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA EN EMPRESAS PRIVADAS
- 6.12. FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA PARA LOS FUNCIONARIOS PÚBLICOS
- 6.13. AYUDAS PARA LA ADQUISICIÓN DE BICICLETAS
- 6.14. APOYO A EMPRESAS DE ALQUILER DE BICICLETAS
- 6.15. SUBVENCIONES A ASOCIACIONES DE PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD CICLISTA
- 6.16. CAMPAÑAS DE SENSIBILIZACIÓN

7. CONCLUSIONES

APÉNDICE: RED REGIONAL DE VÍAS CICLISTAS

1. INTRODUCCIÓN

2. METODOLOGÍA

3. DESCRIPCIÓN DE ITINERARIOS

4. PLANO DE ITINERARIOS PROPUESTOS

ESTRATEGIA REGIONAL DE LA BICICLETA EN LA RIOJA

MEMORIA

1. INTRODUCCIÓN

El Gobierno de La Rioja, en su voluntad de impulsar la movilidad sostenible, aspira a mejorar la oferta de transporte sostenible y avanzar en una política que potencie el uso de la bicicleta, tanto para los desplazamientos cotidianos como para el turismo y el ocio.

La bicicleta proporciona una movilidad eficiente y respetuosa con el medio ambiente, barata, versátil y compatible con otros modos de transporte, con una mínima ocupación del espacio urbano, favorece la salud personal y comunitaria, con el consiguiente ahorro en el gasto público sanitario, es un buen ejercicio deportivo, fácil y accesible para todas las edades y proporciona un mejor conocimiento del territorio.

Además, fomentando su utilización se impulsará el sector económico relacionado con la fabricación y comercialización de bicicletas y accesorios.

favorece el sector económico en cuanto que supone un impulso a la industria de la bicicleta.

Entre las actuaciones que aquí se proponen hay un conjunto de acciones dirigidas a sensibilizar a la sociedad sobre la movilidad ciclista. Todo ello se engloba en el presente documento denominado “**ESTRATEGIA REGIONAL DE LA BICICLETA EN LA RIOJA**”, con el que se buscan los siguientes objetivos:

- Concienciar a los responsables políticos y técnicos de las distintas administraciones responsables del ámbito de la movilidad sobre la necesidad de reducir los desplazamientos motorizados individuales y potenciar el uso cotidiano de la bicicleta.
- Establecer unos criterios de aplicación para implementar actuaciones de mejora de la movilidad ciclista, exponiendo las actuaciones que pueden llevarse a cabo para hacerla más competitiva frente al automóvil.
- Conocer las necesidades y problemas particulares relacionados con la movilidad ciclista y buscar su resolución.
- Convertir la bicicleta en un emblema de sostenibilidad, de vida saludable, concienciando a los ciudadanos de los importantes perjuicios del uso masivo del automóvil.

La presente Estrategia es un instrumento que debe impulsar la participación de diferentes Consejerías del Gobierno de La Rioja, de las administraciones públicas locales, del tejido social y empresarial de nuestra Comunidad y de las asociaciones ciclistas, para poder lograr una transformación cultural de la movilidad.

Debe considerarse como un **documento inicial abierto a incorporar iniciativas** que fomenten el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, o potencien sus otras modalidades con fines deportivos, turísticos o recreativos, siendo finalmente el fruto de un proceso participativo que se inicia con la presentación de esta Estrategia.

2. LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

La movilidad sostenible es un término que se utiliza con mucha frecuencia en el ambiente político y social, aunque quizás no siempre con oportunidad o acierto.

Para investigar mejor su sentido y significación recurramos a estudiar por separado ambos vocablos.

La movilidad se refiere a los desplazamientos, tanto de personas como de mercancías. En la mayoría de los contextos actuales sustituye a los términos tráfico o tránsito, palabras que han quedado un tanto relegadas y referidas casi en exclusividad al movimiento de vehículos automóviles, entendidos éstos como las máquinas capaces de generar su propia fuerza motriz para funcionar.

La movilidad amplía por tanto el significado de estos conceptos con la incorporación de otros modos de transporte, como los desplazamientos a pie o en bicicleta. También añade un matiz nuevo al enfocar más a las personas que se mueven que a los vehículos que los transportan.

La sostenibilidad también es un término de reciente aparición. La característica sostenible aplicada a cualquier proceso se refiere a un modo de desarrollo en el que se aseguran las necesidades presentes sin comprometer las de las generaciones futuras.

Juntando ambos términos podemos llegar a la definición de movilidad sostenible como aquel modelo de desplazamientos en los que predominan los medios activos (peatonal y ciclista) y los colectivos, reduciendo al máximo la dependencia del automóvil.

La elevada frecuencia con que se emplea el término movilidad sostenible es debida principalmente al reconocimiento cada vez más universal de que se deben emplear medios de transporte que favorezcan la calidad ambiental, reduciendo la dependencia respecto al automóvil.

Si en el ámbito urbano la movilidad sostenible debe ir dirigida al fomento de los usos peatonal, ciclista y colectivo (por este orden), parece claro que, en los movimientos interurbanos, debido a las distancias más largas, las capacidades de la bicicleta deben imponerse al resto.

Es precisamente en este ámbito interurbano en el que la Dirección General de Infraestructuras del Gobierno de La Rioja, como gestora de la competencia de Transportes en la Comunidad Autónoma, debe asumir el papel de coordinar y armonizar las acciones destinadas a la mejora de la infraestructura viaria, así como el fomento y desarrollo de la movilidad ciclista.



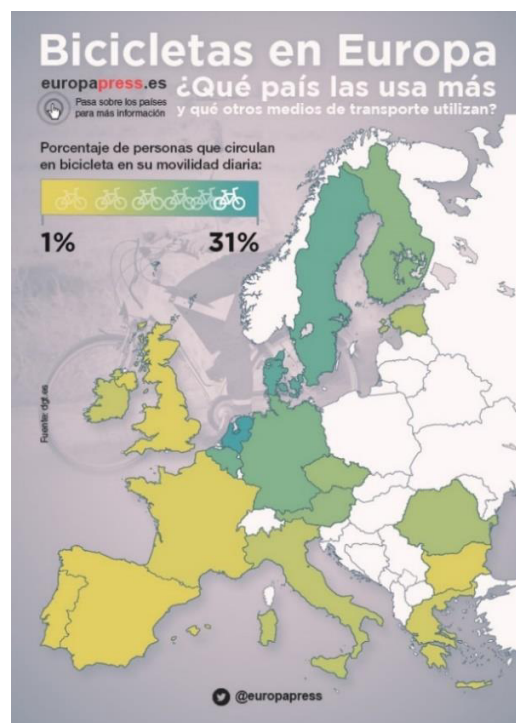
3. LA BICICLETA COMO MODO DE TRANSPORTE

El invento de la bicicleta se atribuye al alemán Karl Drais en 1817. Tras algo más de dos siglos de vida, se estima que existen más de mil millones de bicicletas en el mundo.

Su utilización no ha crecido uniformemente, coincidiendo los periodos de mayor auge con las crisis económicas. Actualmente, la conjunción del alto precio del combustible, la amenaza de un deterioro irreversible del medio ambiente y las ventajas que supone su uso, están provocando una de las mayores escaladas en su fabricación y empleo.

El uso de la bici beneficia la salud, la economía y reduce la contaminación. Esto es indiscutible si nos fijamos en los datos reflejados en una publicación de la ONU (mayo de 2021), relacionada con la puesta en marcha del Plan Director Paneuropeo para el Fomento de la Bicicleta:

- **Economía:** se calcula que en la región paneuropea hay unos 750.000 puestos de trabajo relacionados con la bicicleta. Duplicar la cuota de uso de la bicicleta en la Unión Europea crearía 400.000 puestos de trabajo adicionales y un volumen de negocio adicional de 3.500 millones de euros en ventas al por menor de bicicletas”.
- **Contaminación:** el uso de la bicicleta contribuirá a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el transporte. Duplicar el nivel actual de uso de la bicicleta reduciría las emisiones de gases de efecto invernadero en ocho millones de toneladas de dióxido de carbono equivalente (CO2e), con unos beneficios económicos indirectos de 1.100 millones de euros al año en la región.
- **Salud:** duplicar el nivel actual de uso de la bicicleta evitaría 30.000 muertes prematuras: principalmente por el aumento de la actividad física. Pero es que además, mejorando la calidad del aire se reduciría sustancialmente las enfermedades y muertes vinculadas con la contaminación ambiental. La Agencia Europea del Medio Ambiente (AEMA) calcula que la contaminación causa 31.600 muertes prematuras en España.



El simple gesto de coger la bicicleta al salir de casa mejora nuestro entorno medio ambiental, es saludable, nos permite disfrutar del paseo, ahorra recursos, no contamina, no genera ruido ni residuos.

Algunos estudios establecen que en España entre el 1 y el 3% de los desplazamientos cotidianos se realizan en bicicleta, muy lejos de los valores que se obtienen en países como Holanda, Dinamarca o Suecia, donde más de un tercio de los desplazamientos utilizan la bici.

No obstante, no debemos cegarnos con los datos de estos países, en los que la densidad poblacional o la topografía más propicia han facilitado el auge de este medio de transporte.

Según el último barómetro de la bicicleta realizado por la Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB), casi 20 millones de españoles utilizan la bicicleta con alguna frecuencia (50,7 % población), alrededor de **9 millones de españoles utiliza la bicicleta semanalmente y más de 4 millones la utiliza alguna vez** en los desplazamientos por trabajo o estudios (datos de 2019).

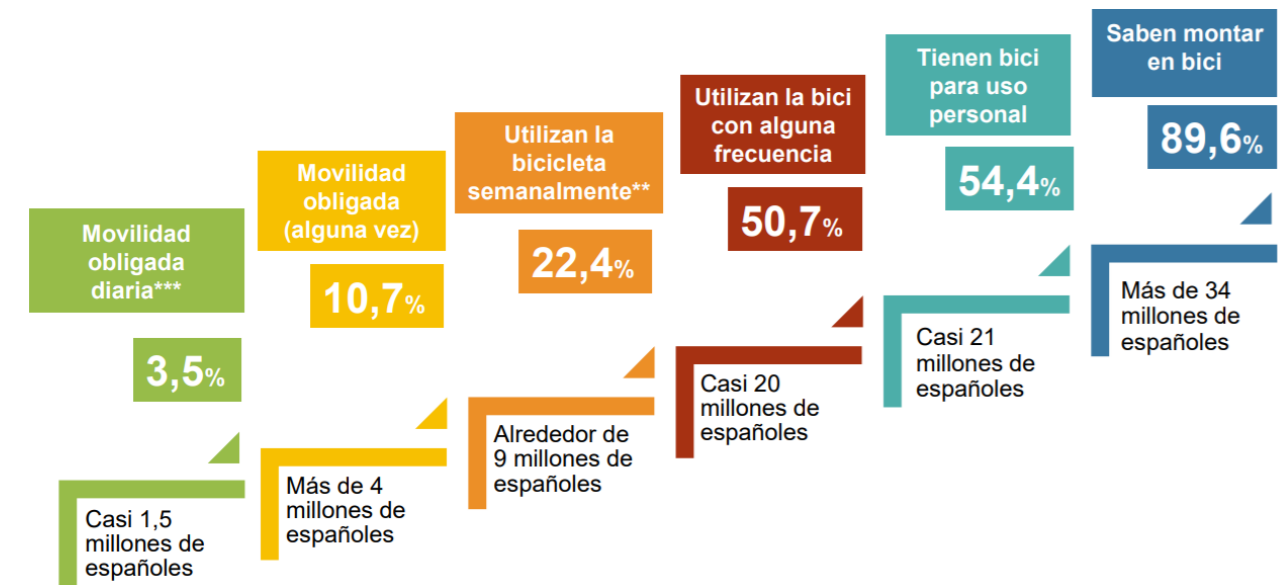


Gráfico obtenido de la Red de ciudades por la bicicleta

Sin duda estas cifras han aumentado tras la crisis sanitaria provocada por la pandemia, cuya aparición ha disparado las cifras de ventas de las bicicletas. Según la AMBE (Asociación de Marcas y Bicicletas de España), en 2020 se vendieron más de 1,5 millones bicis, lo que supuso un incremento del 24% respecto al año anterior.

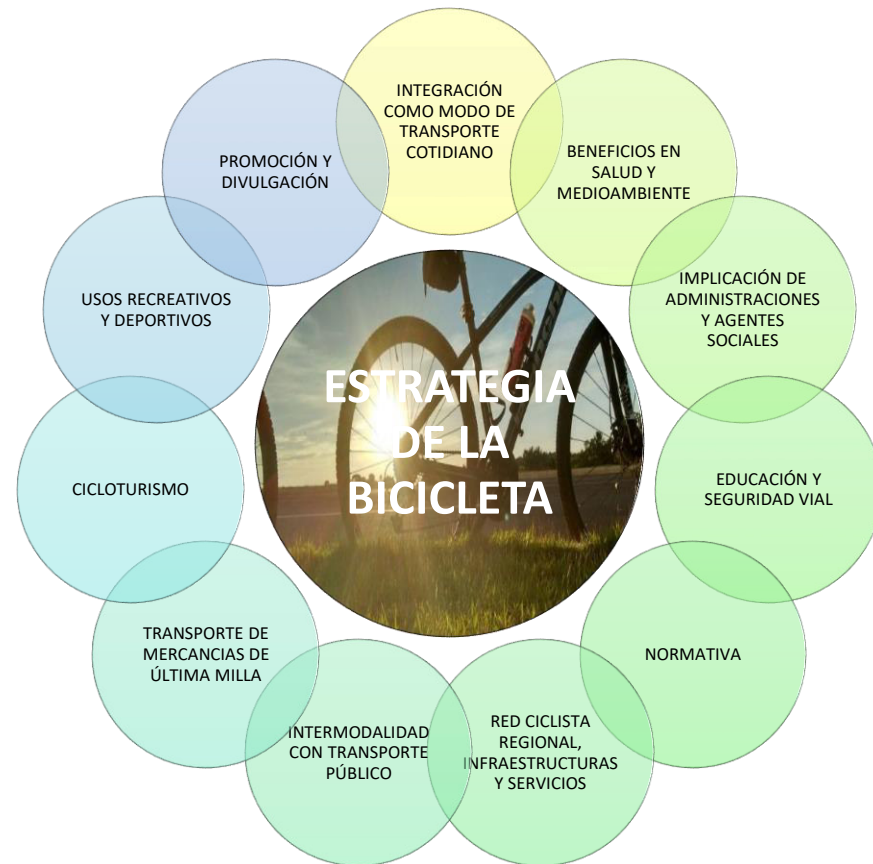
Los usuarios de la bicicleta se reparten de forma más o menos homogénea en todo el país, tanto en ciudades grandes como pequeñas. Por comunidades autónomas, Madrid, Cataluña y Andalucía son las que presentan mayores porcentajes de usuarios, seguidas por Canarias, País Vasco y la Comunidad Valenciana.

La Rioja cuenta con una superficie de poco más de 5.000 km² y una población de 319.000 habitantes distribuidos en 174 municipios y decenas de aldeas, en su mayoría núcleos compactos. Junto con la capital, que alberga casi al 50% de la población riojana, otros **27 tienen una población superior a 1.000 habitantes** y en su conjunto concentran el 91% de la población total.

Con estos datos, parece indicado dirigir el foco principal de actuaciones a estos núcleos más importantes, no olvidando por ello las buenas opciones que para la movilidad ciclista pueden presentar municipios más pequeños situados en el entorno de los principales.

4. OBJETIVOS

La **ESTRATEGIA REGIONAL DE LA BICICLETA EN LA RIOJA** persigue los objetivos siguientes:



1. Integrar la bicicleta como medio de transporte sostenible, aumentando su presencia en relación con otros modos de transporte privados motorizados, fomentando su uso para los desplazamientos cotidianos en detrimento del vehículo a motor.
2. Establecer la coordinación necesaria entre diferentes administraciones que estén de alguna manera involucradas con el fomento del uso de la bicicleta.
3. Difundir los beneficios para la salud, el medioambiente, la eficiencia energética y los beneficios para la economía doméstica vinculados al uso de la bicicleta.
4. Implicar a los agentes sociales en el desarrollo de una movilidad más sostenible.
5. Fomentar la educación vial para la convivencia de todos los medios de transporte.
6. Desarrollar una normativa que establezca unas adecuadas condiciones de seguridad física y jurídica para los diferentes usuarios de nuestras vías de comunicación.
7. Diseñar una red de ciclista para La Rioja, integrando los ámbitos urbanos, metropolitano, interurbanos y el medio rural.
8. Favorecer la creación de servicios e infraestructuras complementarias para la movilidad ciclista.
9. Coordinar el uso de la bici con las redes de transporte público colectivo, favoreciendo la intermodalidad.
10. Fomentar el transporte de mercancías de última milla basado en movilidad ciclista.

11. Incluir la bicicleta como una opción turística más, complementándose con otras más instauradas en nuestra región, como el enoturismo o el turismo asociado al disfrute de la Naturaleza.
 12. Implementar acciones para la promoción de la bicicleta como medio de transporte educativo, recreativo y deportivo.
 13. Apoyar iniciativas deportivas ciclistas, tanto competitivas como no competitivas.
 14. Potenciar canales de información y encuentro entre los agentes sociales y las administraciones.
- En definitiva, se pretende que esta Estrategia vaya más allá de diseñar una red ciclable regional, componente en cualquier caso esencial del plan, proponiendo un conjunto de medidas que consigan facilitar un uso seguro de la bicicleta y convencer a la población de su utilización.

Para ello, además de disponer de unas infraestructuras seguras y confortables para ir en bicicleta, es necesario trabajar en el campo de la educación y de la comunicación, darlas a conocer mediante campañas de difusión, ofreciendo estímulos a la ciudadanía.

Reseñar por último la importancia de que **los objetivo citados incorporen la perspectiva de género de forma transversal**, de manera que las medidas a implementar no supongan nuevas desigualdades entre hombres y mujeres, sino todo lo contrario, que ayuden en la medida de sus posibilidades a disminuir la brecha de género. Es más, se pueden implementar proyectos o programas específicos que fomenten el uso de la bicicleta por parte de las mujeres, que supongan un aumento de su autonomía y seguridad.

5. EJES ESTRATÉGICOS DE ACTUACIÓN

El fomento del uso de la bicicleta reporta múltiples beneficios a la sociedad que hacen que sea un elemento que debe ser impulsado de forma transversal.

La Estrategia incluye acciones en diversos ámbitos con el objetivo de avanzar en la implantación del uso de la bicicleta en el territorio riojano:



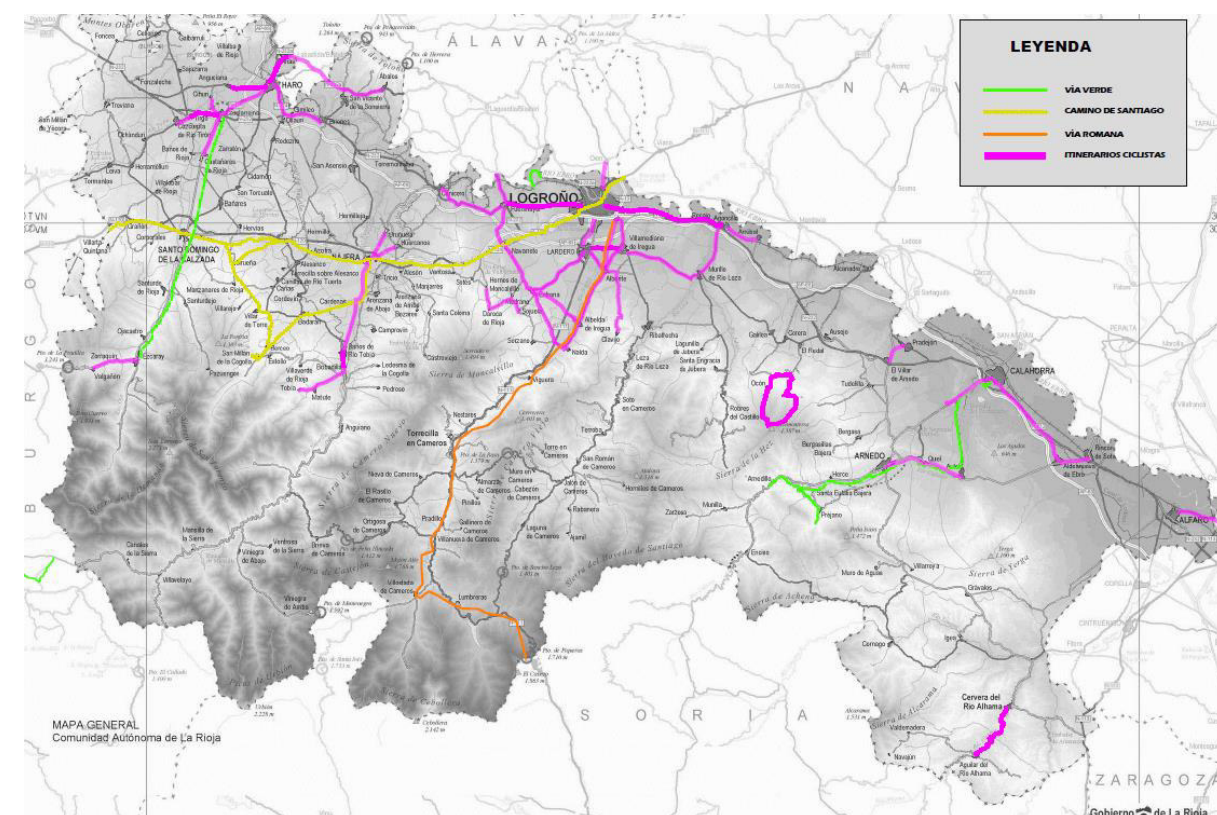
Por ello, se hace indispensable la implicación de todas las administraciones públicas que puedan aportar medidas para hacer efectiva la presente Estrategia (ayuntamientos, consejerías de Salud, Educación, Infraestructuras, Agricultura, Hacienda, etc., administración estatal), además de la colaboración de agentes sociales y empresariales.

Se exponen a continuación las medidas que pueden ponerse en marcha en cada campo.

5.1. INFRAESTRUCTURAS

El desarrollo de una red de vías ciclistas regional constituye una de las principales propuestas de la Estrategia regional de la bicicleta.

Esto se traduce en la incorporación en este documento de una propuesta para la creación de una **Red regional de vías ciclistas**, propuesta que se desarrolla en un **APÉNDICE**. Esta red establece diversos itinerarios para la conexión entre municipios riojanos, tanto del área metropolitana de Logroño como de otros municipios importantes que se extienden por toda la geografía riojana.



Plano de la Red Regional incluido en el APÉNDICE

La Red debe permitir la comunicación entre ellos mediante el uso de la bicicleta de una forma eficiente y segura, favoreciendo su utilización como medio de transporte individual de uso cotidiano, incorporando también otros usos relacionados con el turismo y el deporte.

Hay que tener en cuenta que el diseño de una red de infraestructuras ciclistas exige una importante coordinación con la planificación y diseño de las carreteras de la Región, en la medida, en que muchos de sus tramos pueden coincidir en un mismo corredor y requerir, en consecuencia, una concepción integrada de la movilidad automóvil-ciclista, así como el reconocimiento de esta como un medio de transporte más.

En estos casos habrá que buscar las fórmulas más adecuadas, lo que puede implicar en determinadas ocasiones la conveniencia de adoptar secciones de carreteras o regulaciones en su utilización que sean capaces de integrar a los ciclistas en las mismas en condiciones adecuadas de seguridad.

Se estima importante, también, llegar a definir modelos-tipo de intersecciones de vías ciclistas con carreteras, de cara a homogeneizar su diseño y señalización y así hacerlos más seguros para conductores y ciclistas.

Esto exige incorporar a las instituciones responsables de las carreteras (nacionales y regionales) en el desarrollo de esta Estrategia, con un alto nivel de colaboración entre los correspondientes servicios técnicos de carreteras.

Todo esto sugiere la conveniencia de considerar en las próximas revisiones del Plan de Carreteras la inclusión de las vías ciclistas como un elemento más de las infraestructuras viarias, incorporándola dentro de los objetivos y ámbitos de actuación.

En este sentido hay que reseñar que **ya se está avanzando en la inclusión de este tipo de movilidad en el Plan de Carreteras 2022-2030 que está en fase de desarrollo**. De hecho, dentro de sus objetivos se contemplará la incorporación, tanto en carreteras de nueva creación como en aquellas actuaciones de ensanche y mejora, un carril bici complementario a los nuevos viales que se construyan, especialmente para conectar localidades con servicios compartidos o que tengan poca distancia entre ellas.

En el diseño de la Red también hay que tener en consideración las conexiones con otros itinerarios relevantes de uso recreativo y turístico que tenemos en nuestra Comunidad, como son el Camino de Santiago, las Vías verdes, los Caminos Naturales o la Vía romana el Iregua. La mejora de estas vías junto con la recuperación de infraestructuras en desuso debe incluirse dentro del plan de infraestructuras ciclistas.

En cualquier caso, hay que tener claro que la existencia de esta red no garantiza por sí sola que se produzca un aumento relevante de la movilidad ciclista interurbana. Será necesario implementar otras actuaciones que “animen” a la población a utilizar la bicicleta como medio de transporte.

5.2. URBANISMO Y VIVIENDA

Hay un amplio repertorio de figuras de planificación en los que se pueden desarrollar políticas en favor de la movilidad ciclista. Existen planes de movilidad, planes urbanísticos o planes sectoriales, como los de Carreteras o Transportes, en los que incluir aspectos a favor de la bicicleta considerándola como un medio de transporte más.

El urbanismo incide en la movilidad, al mismo tiempo que el impulso de la movilidad activa deberá ser asumida por el urbanismo. La etapa de diseño y construcción de la infraestructura ciclista debe estar bien planificada y su desarrollo debe adelantarse al incremento esperado de ciclistas.



El urbanismo es una de las materias donde el Gobierno de La Rioja tiene competencias y puede jugar un papel clave recomendando a los municipios la consideración de la movilidad ciclista y sus infraestructuras en los planes urbanísticos que elaboran.

Su desarrollo, así como el de las infraestructuras, fomentarán el uso de la bicicleta. Desde el gobierno autonómico se debe trabajar para fomentar el desarrollo, impulso y seguimiento de las actuaciones que en este campo lleven a cabo las administraciones locales, sin perjuicio de sus competencias urbanísticas.

Los planes urbanísticos tanto de alcance global municipal (planes generales), como de escala de barrio (planes parciales y especiales) deben adoptar medidas para el diseño e implementación de

espacios que inviten a la circulación de bicicletas, favoreciendo aquellas que compatibilicen el uso de la misma con el resto de medios de transporte.

Es conveniente que los instrumentos de planeamiento sean capaces de identificar los flujos de desplazamientos cotidianos en el interior del municipio, localizando los principales elementos de atracción de los mismos, los itinerarios más concurridos de ocio, deporte o turismo de interés para los ciclistas, los movimientos hacia/desde otros municipios, etc. Así mismo, que sea capaz de conectar con las infraestructuras ciclistas existentes fuera del municipio, incluyendo la Red Regional de Vías Ciclistas.

Mencionamos a continuación algunas herramientas de planificación que podrían ser eficaces para la extensión de vías ciclistas en el ámbito municipal:

- Incluir normas o recomendaciones que promuevan la inclusión de redes de infraestructuras ciclistas en el planeamiento urbanístico, lo que podrían dotar a estas redes de la categoría de sistemas generales o locales, para garantizar la cesión del suelo necesario para su construcción o su obtención por el procedimiento de expropiación en estos ámbitos.
- Establecer la necesidad de proveer estacionamientos públicos para bicicletas, así como la dotación mínima de plazas de aparcamientos para bicicletas exigibles en edificios, tanto residenciales, como de actividades económicas, de equipamientos, etc., al igual que se hace con los estacionamientos de automóviles.
- Ordenar la creación de espacios de aparcamiento seguro y de fácil accesibilidad para bicicletas en edificios de nueva creación y en obras de reforma y rehabilitación de los existentes.

Facilitar un aparcamiento sencillo, eficaz y rápido, de forma que los usuarios no tengan que subir la bici a su vivienda o dejarla en la plaza de garaje o trastero (si la tienen), eliminará inconvenientes para el uso de su bicicleta. Para conseguirlo deben habilitarse zonas comunitarias protegidas de las inclemencias meteorológicas, seguras (con protecciones antirrobo), con sistemas de amarre sencillos, de dimensiones adecuadas, con buena accesibilidad y próximas a los accesos a las viviendas, bien iluminadas, etc.

- Coordinar con las empresas concesionarias de los aparcamientos públicos subterráneos la localización de zonas de estacionamiento para bicicletas dentro de mismos.
- Establecer una normativa para que las empresas y centros de equipamientos de cierta entidad (por ejemplo, más de 30 empleados) dispongan de vestuarios y duchas para los que se desplacen en bicicleta hasta su centro de trabajo.

El planeamiento urbanístico también tiene capacidad para utilizar instrumentos referidos a otros aspectos de la movilidad que pueden tener como efecto una cierta disuasión del uso del automóvil, como es la regulación de aparcamientos disuasorios de vehículos y, por tanto, colaborar indirectamente a potenciar el uso de otros medios de transporte, entre ellos la bicicleta.

Otra medida en este campo sería la elaboración de un catálogo de buenas prácticas con perspectiva ciclista para el calmadore y restricción del tráfico motorizado y disponer de un inventario de las actuaciones que se desarrollen en los distintos municipios y sus resultados, para potenciar el trasvase de unos a otros de las iniciativas exitosas en la promoción de la bicicleta.

Las posibilidades de implementación de recomendaciones en materia de planeamiento urbanístico pasan por:

- Incluir las como parte de las recomendaciones para promover una movilidad más sostenible en el proceso de evaluación ambiental de los planes en todas sus fases.
- Incluir las como criterios para la revisión del planeamiento en las fases en que es preceptivo el Informe de las instancias regionales.
- Proponerlas en la Comisión de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja como criterios regionales propios para la redacción del planeamiento.

5.3. EDUCACIÓN

Para poder lograr un cambio cultural y de hábitos en la población que generalice el uso de la bicicleta y convenza a los ciudadanos a usarla de forma sistemática es imprescindible trabajar en el campo de la educación, pensando en un horizonte a largo plazo.

Es necesario invertir en la re-educación de la población adulta y más aún en la educación de las nuevas generaciones. Los primeros niveles del sistema educativo son claves en la formación del sistema de valores de las personas.

La mejor forma de promocionar el uso de la bicicleta como medio de transporte, además de como deporte, pasa por que la población conozca los beneficios que reporta, tanto para su propia salud como para la mejora del territorio y del medioambiente, suponiendo un modo de transporte sostenible, eficiente y autónomo.

La población debe interiorizar estos aspectos para incluir el uso de la bicicleta en su día a día. Y esto se puede lograr en gran medida a través de la Educación, donde el gobierno autonómico es competente.

Fomentar el uso de la bicicleta en los centros educativos, desarrollar programas que difundan la cultura ciclista y la educación vial, formar a los equipos docentes para que sepan explicar sus beneficios y enseñar las normas básicas de su utilización, en convivencia con otros modos de transporte, promover premios en educación vial en colegios, etc. son medidas efectivas para lograr este objetivo.

En el apartado 6 de Propuestas de actuación se incluyen unas medidas concretas para el fomento del uso de la bicicleta en los centros educativos.

5.4. SALUD

La Organización Mundial de la Salud recomienda realizar un ejercicio físico moderado de 30 minutos diarios como hábito de vida saludable. El simple hecho de ir a trabajar o a estudiar en bici ya redonda en un beneficio para nuestra salud.

La contribución que el uso cotidiano de la bicicleta supone para la mejora de la salud general de la población radica en la consecución de una buena forma física, lo que reduce las enfermedades asociadas al sedentarismo basado en el automóvil, tales como la hipertensión, la obesidad y sus riesgos derivados, los accidentes cardio-vasculares, etc. Mejora de la forma física que se traduce, a su vez, en una mejor calidad de vida de los ciudadanos.

Los efectos positivos de un ejercicio físico como el que supone el uso de la bicicleta y la disminución de la contaminación que implica (tan perjudicial para nuestra salud) pueden convertirse en grandes argumentos para convencer a un número creciente de personas, progresivamente preocupadas por la salud, de que es posible aprovechar los desplazamientos cotidianos para mantener una forma física adecuada y mejorar la calidad del aire.



Por ello, es imprescindible la implicación de la Consejería de Salud, buscando su apoyo en la divulgación de los efectos beneficiosos para la salud que tiene el uso de la bicicleta, incluyendo este argumento en todas las campañas coordinadas por dicha Consejería encaminadas a potenciar la salud de los ciudadanos, transmitiéndose a través de los folletos y carteles habituales en los centros sanitarios, ambulatorios y consultorios, medios de comunicación, páginas web y las redes sociales en que participen.

El hecho de que pueda incluirse como una buena práctica más en la Estrategia de Promoción de la Salud y Prevención supondría un empuje importante en la impulso del uso de la bicicleta en la población de edad más avanzada, dentro de sus posibilidades, sector al cual es más difícil llegar.

También supondría un buen empuje la promoción de "**Rutas saludables en bicicleta**", a imagen y semejanza de lo que se viene haciendo en la campaña de "**Paseos saludables**" o apoyando iniciativas como *Ciclismo activo sin edad*, para lo que se podría contar con la colaboración de asociaciones o clubes ciclistas.

Otra medida que puede proponerse sería el desarrollo de un proyecto piloto para la promoción del uso de bicicleta en alguno de los dos centros hospitalarios de referencia de la Comunidad Autónoma, el Hospital San Pedro o la Fundación Hospital de Calahorra, que incluya la mejora de los itinerarios ciclistas de acceso, la instalación de aparcabicis, la disposición de vestuarios y duchas, la promoción del uso de la bicicleta entre el personal sanitario, etc.

5.5. NORMATIVA

El desarrollo normativo debe ser un instrumento en el que se apoye el fomento del uso de la bicicleta, que unifique las diversas normativas existentes. Los marcos normativos europeos y estatales han definido ya algunas directrices para incluir a la bici en las nuevas formas de movilidad, a las que se suman las diferentes normativas municipales.

La promoción de la movilidad ciclista requiere por parte de los diferentes ámbitos normativos la consideración de la bicicleta como un medio de transporte más. Por ejemplo, en la ley de carreteras resultaría muy importante la inclusión y reconocimiento de los diferentes tipos de vías ciclistas para permitir su planificación y ejecución.

Disponer de una Normativa específica, clara y concreta sirve como referente a los usuarios de la bicicleta, dotándoles de una confianza jurídica y normativa respecto a su uso.

También es conveniente que el desarrollo normativo no sólo abarque los aspectos correspondientes a los desplazamientos por las vías, sino que se conjugue con otras como la protección del medio ambiente, la accesibilidad al transporte, la adaptación de espacios o el deporte, etc.

Las administraciones públicas tienen la responsabilidad de legislar, dotar y mantener las infraestructuras y servicios óptimos para el uso de la bicicleta. Desde el Gobierno de La Rioja se puede impulsar y coordinar el desarrollo de ordenanzas y políticas locales de movilidad ciclista. En el ámbito municipal probablemente es donde más transcendencia tenga la aprobación de ordenanzas específicas.

El desarrollo de una movilidad sostenible en las ciudades requiere la incorporación de reglas que establezcan un reparto eficaz y equilibrado del uso del viario, tanto para vehículos, motorizados como no motorizados, y peatones. Todo ello con el fin de mejorar la convivencia de los diferentes modos y la reducción de conflictos que puedan producirse entre ellos y, en particular, la protección de los ciclistas.

Debido a las grandes diferencias existentes entre los municipios de La Rioja (tamaño, población, topografía, tipo de viario, recursos, etc.), puede resultar poco práctico proponer una regulación común a todos ellos, siendo probablemente más pertinente facilitar criterios y orientaciones que permitan a cada municipio establecer la regulación más adecuada a su problemática concreta.

5.6. SEGURIDAD VIAL

La seguridad física de los trayectos en bicicleta es fundamental para que ésta sea aceptada y usada. La generación de condiciones de seguridad, la adopción de medidas por parte de todas las personas usuarias de la vía, la información y la vigilancia por parte de las administraciones públicas son claves en el desarrollo de esta estrategia.



Es muy importante que los **Proyectos de carreteras incorporen criterios de seguridad ciclista** en cada una de las actuaciones de mejora y nueva construcción de carreteras del Gobierno de La Rioja, teniendo en cuenta la seguridad y la comodidad ciclista.

Se sugiere la aportación de propuestas de señalizaciones indicativas para futuros programas de mejora de seguridad vial en las carreteras regionales.

Hay que continuar reforzando los trabajos de mejora de la señalización y de la conservación de carreteras, incluyendo la inversión en la digitalización de la señalización, incorporando sistemas inteligentes de gestión del tráfico.

Así mismo, mantener una colaboración activa con el *Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT*, en la parte específica de la movilidad ciclista que se dedica a analizar y difundir información sobre riesgos, causas y consecuencias de los siniestros viales.

Diversas entidades como Fundación MAPFRE o la Asociación Española de la Carretera, también han mostrado su sensibilidad sobre la seguridad ciclista; Ésta última, en la presentación del Plan de

carreteras seguras, verdes y conectadas, mencionan aspectos relacionados con la seguridad, defendiendo las inversiones en actuaciones como la repavimentación de algunas carreteras interurbanas, la creación de carriles bici segregados del tráfico motorizado y la mejora de la funcionalidad de los accesos a poblaciones, con especial atención a usuarios vulnerables como los ciclistas.

Por otro lado, adoptar medidas que fomenten un uso mayor de la bicicleta conllevará una **disminución del tráfico de vehículos a motor privados y, por tanto, la mejora de las condiciones de seguridad de la circulación.**

Sin olvidar la influencia que tiene en la seguridad viaria de los ciclistas la educación de los conductores y su mentalización respecto a la necesidad de compartir el espacio que este modo de transporte mucho más vulnerable, mediante campañas de publicidad, jornadas o cursos a conductores de autobuses urbanos a través de los ayuntamientos, etc.

5.7. SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

El uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible supone una herramienta más en las diversas estrategias de sostenibilidad, tanto en la protección ambiental como en la de cambio climático.

Es indudable que el desarrollo de una estrategia que potencie el uso de la bicicleta favorece la protección del medio ambiente. Los beneficios del aumento del reparto modal de los desplazamientos en bicicleta serán tangibles en varios campos:

- Disminución de emisiones de gases de efecto invernadero y otros gases contaminantes.
- Disminución de ruidos, tanto del motor como los de rodadura.
- Disminución de generación de residuos, especialmente aceites y plásticos.
- Disminución del consumo de energía primaria que además hay que importar a otros países, al reducirse el uso de modos de transporte motorizados que son los que consumen dicha energía.

La materialización de medidas que supongan un aumento de los desplazamientos en bicicleta en detrimento del uso de modos de transporte motorizados contribuirá a reducir la huella de carbono. Cada kilómetro recorrido en bici, sin contar procesos de fabricación, emite 1,67 gramos de CO₂, mientras que cada kilómetro recorrido en coche con motor de gasoil emite 300 gramos de CO₂ (180 veces más).



5.8. TURISMO Y OCIO

Promocionar el cicloturismo como una opción turística más en nuestro territorio contribuirá sin duda a aumentar el atractivo de esta región. Este tipo de turismo se ha demostrado como un polo atractivo, representando un turismo de calidad y que cuida el territorio.

Además, el cicloturismo no es estacional puesto que se puede realizar en cualquier época del año, complementado de esta forma las ofertas invernales y estivales que ya están implantadas en nuestra región.

Hay que invertir en una “red de movilidad turística” que además va a beneficiar a pequeñas poblaciones, adecuando la red local y las travesías en entornos rurales, haciéndolas más atractivas a la movilidad ciclista.

Crear rutas turísticas en bicicleta, facilitar información sobre rutas y servicios cicloturistas en las oficinas de turismo, establecer ayudas para la adaptación de alojamientos rurales con servicios cicloturistas, etc. son medidas que favorecerán esta opción turística de la región.

Además, el cicloturismo es perfectamente compatible con otras modalidades ya consolidadas en La Rioja, como el enoturismo, el turismo gastronómico, el deportivo y de aventura, el turismo rural, etc. generando sinergias que aumentará la calidad de la oferta turística de La Rioja.

Hay que aprovechar el gran potencial que tiene nuestra región desde el punto de vista enológico y gastronómico para promocionar este tipo de turismo combinado.



Imagen de larioja.bike

Navegando por internet se encuentran agencias que organizan escapadas de este tipo, donde se combina rutas en bici con visitas a bodegas.

Por lo tanto, hay que promocionar esta vertiente, divulgándola y facilitando información sobre rutas y servicios cicloturistas en todas las oficinas de turismo.

5.9. DEPORTE

La práctica deportiva del ciclismo es una disciplina que está arraigando cada vez con más fuerza en nuestra Comunidad, especialmente en la modalidad de bicicleta de montaña (BTT). El fomento de esta práctica deportiva a veces es la forma de conocer sus otras vertientes.

El Gobierno de La Rioja debe encabezar y dirigir todos los impulsos que desde cualquier ámbito de la sociedad pretendan fomentar el deporte ciclista. La promoción y la regulación de eventos deportivos relacionados con la bicicleta se encuentran dentro de sus competencias.

También lo es el promover, mantener y mejorar instalaciones deportivas para la práctica del ciclismo. Hay que potenciar las instalaciones del complejo deportivo de Prado Salobre, que cuenta con un velódromo y un circuito de BTT, impulsando su utilización mediante la celebración de pruebas ciclistas. Lo anterior pasa también por mejorar el acceso viario a este complejo, que se hace a través de caminos en estado muy mejorable.

Por otro lado, hay que aprovechar la inestimable ayuda que pueden aportar para el desarrollo de la presente Estrategia tanto la **Federación Riojana de Ciclismo** como todas las asociaciones y clubes ciclistas de La Rioja. Por ejemplo, en la organización de eventos ciclistas, charlas en centros docentes, cursos de aprendizaje, competiciones populares, salidas recreativas, etc.

Así mismo, hay que volver a apostar por la organización de la vuelta ciclista a La Rioja, que quedó suspendida hace unos años, promoviendo su retorno, haciéndola más atractiva a la participación de los equipos profesionales.

Y seguir impulsando “La Rioja Bike Race” que ya se organiza gracias a la colaboración de varias administraciones, entre ellas el Gobierno de la Rioja.



Sin olvidarnos de otro tipo de pruebas ciclistas, similares a la que organiza el Club Ciclista de Cenicero Rioja y Pedal, “la clásica retro de La Rioja”.

También se puede proponer la celebración de Juegos deportivos en edad escolar en la modalidad deportiva de ciclismo. Por ejemplo, se podría crear una Liga Escolar de Ciclismo de La Rioja, como se ha hecho en otras provincias, implicando a las Escuelas y Clubes de Ciclismo, así como a la Federación Riojana de Ciclismo.

Revisar el sistema de solicitudes y permisos para facilitar pruebas deportivas, especialmente para el uso de vías públicas, es una medida que ayudaría a la organización de pruebas ciclistas populares.

También se puede actuar en la promoción del acceso en bicicleta a las instalaciones deportivas. Muchos municipios de La Rioja disponen de alguna instalación deportiva a la que acuden los ciudadanos para practicar diferentes deportes. Estas instalaciones constituyen focos de atracción de desplazamientos de personas. Sería importante que las instituciones deportivas, municipales y regionales, tratarán de promover el acceso a dichas instalaciones en modos alternativos al vehículo privado como es la bicicleta.

Esta medida debe ir acompañada con el desarrollo de vías ciclistas en los itinerarios de acceso a las principales instalaciones deportivas, consensuándose su construcción entre las autoridades municipales y las regionales, acompañadas de la instalación de aparcabicis y de puntos de préstamo de bicicletas.

También entraría dentro de este apartado la colaboración con las instituciones deportivas para la promoción del uso de la bicicleta entre sus aficionados. Por ejemplo, para que la utilicen en los accesos a los campos de fútbol o polideportivos donde jueguen sus competiciones.

5.10. PROMOCIÓN Y DIFUSIÓN

La bicicleta tiene en la actualidad unas connotaciones directas ligadas al deporte y al esfuerzo, mucho mayores a las que se refieren a su uso como medio de transporte seguro y sostenible, que hacen que parte de la población no se la plantee su utilización con este objetivo.

Por ello, es necesario generalizar la cultura ciclista, ámbito de la bicicleta que ha experimentado importantes cambios en los últimos años. Se debe acompañar del desarrollo del ciclismo urbano, el

cual muestra a la bicicleta como medio de transporte, de la visibilización de la diversidad de modalidades deportivas y de la difusión del impacto económico que genera en el territorio.

Todo ello plantea la necesidad de difundir la Estrategia Regional de la Bicicleta, organizando jornadas, campañas publicitarias, empleando medidas para la generación de materiales gráficos y audiovisuales que estén disponibles a través de los medios de comunicación y de plataformas digitales.

También puede desarrollarse una página web de la bicicleta en La Rioja, de información y recursos ciclistas, para dar visualización de su promoción en todos los ejes que aparezcan en el plan, dar a conocer las acciones que se deriven del mismo, la promoción de los proyectos y sus resultados.

5.11. PARTICIPACIÓN Y COLABORACIÓN

Es conveniente la creación de espacios de participación para implicar a distintas administraciones, tejido social empresarial, asociaciones y club ciclistas, organizaciones ecologistas y todas aquellas que promueven una movilidad sostenible. Para ello puede crearse una **Mesa de la bicicleta en La Rioja**, que sirva para establecer un proceso participativo para la revisión de la presente Estrategia Riojana de la Bicicleta.

Será igualmente importante generar, al mismo tiempo, canales permanentes de comunicación con el objetivo de disponer de toda la información. De esta forma se verá mejorada la efectividad de las acciones y se multiplicará su efecto.

También pueden buscarse sinergias con otras entidades como la *Red de Ciudades por la Bicicleta*, que cuenta con la representación de 807 municipios, pero también Diputaciones como Guipúzcoa, Vizcaya, Pontevedra y Barcelona y Consorcios de transporte, con objetivos comunes a este Plan como promover el compromiso institucional a favor de la bicicleta, difundir e incentivar su uso y orientar la planificación técnica y estratégica.

5.12. PLANIFICACIÓN, GESTIÓN Y SEGUIMIENTO

Tanto la planificación como las acciones que se contemplan en esta Estrategia deberán desarrollarse en base a una coordinación, gestión y seguimiento que son necesarios para beneficiar y garantizar el crecimiento adecuado del uso de la bicicleta.

Una de las principales dificultades que encuentra el desarrollo de este tipo de planes es la ausencia de una institución específica, de un departamento en el Gobierno que asuma las competencias, coordine las actuaciones y se responsabilice de impulsarlo.

Es por ello que resulta imprescindible la creación de un Organismo que se encargue de asegurar la coordinación, desarrollo, impulso y seguimiento de todas las actuaciones que se lleven a cabo, tanto por el Gobierno de La Rioja como por el resto de las administraciones locales. Será necesario también para evaluar los resultados obtenidos, todo ello sin perjuicio de las competencias existentes.

Por otro lado, es muy importante disponer de datos para poder realizar un análisis y diagnóstico de la situación actual de la movilidad ciclista, ver su evolución y valorar la incidencia las actuaciones

puestas en marcha. La puesta en marcha de un “**Barómetro de la bicicleta riojana**”, similar al ya existente a escala nacional, es una herramienta que puede ser de gran ayuda en la planificación, permitiendo conocer con más detalle, a través de encuestas de hábitos de movilidad, tipologías de la movilidad ciclista riojana, distribución por sexo y edades, recorridos, frecuencias, motivaciones, necesidades y problemáticas, usuarios potenciales, etc.

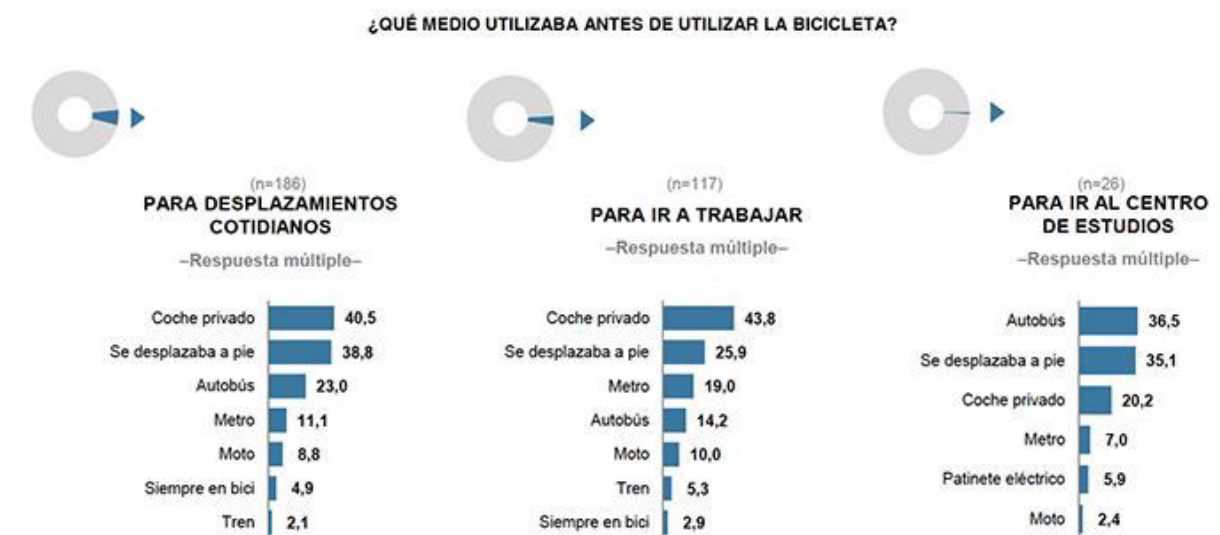


Imagen obtenida del Barómetro de la Bicicleta en España que revela que, en los desplazamientos cotidianos, el medio que se usaba antes de utilizar la bicicleta eran el coche o la moto en más del 40% de los casos.

Analizar estos datos es clave para continuar diseñando medidas que mejoren el uso de la bici.

Hoy día las aplicaciones tecnológicas permiten la obtención automática de datos con información fiable y objetiva para analizar datos de movilidad ciclista; ejemplo con la instalación de “contadores” tanto en la red ciclista como en carreteras o vías compartidas.

Esto permitiría elaborar mapas de flujos ciclistas, evaluar el uso de estas infraestructuras, obtener datos de frecuencias y distribuciones temporales, ver su evolución, medir el éxito de una campaña determinada, etc.

6. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

6.1. DISEÑO DE UNA RED CICLABLE EN EL ÁREA METROPOLITANA DE LOGROÑO

El área metropolitana de Logroño se puede concretar en 13 municipios (Albelda de Iregua, Alberite, Agoncillo, Arrúbal, Cenicero, Entrena, Fuenmayor, Lardero, Logroño, Murillo de Río Leza, Nalda, Navarrete y Villamediana de Iregua) que acumulan una población de 190.000 habitantes, un 60% de la población de toda la Comunidad Autónoma de La Rioja. La distancia máxima a la capital es de 22 km en el caso de Cenicero, pero la distancia media es de unos 10 km.

Se propone establecer una red de itinerarios ciclistas que comuniquen todas estas localidades, bien directamente o bien a través de otras intermedias.

Dicha red debe contemplar con especial atención las **comunicaciones del área metropolitana de Logroño con los nudos más importantes de movilidad de la ciudad**, como pueden ser el Hospital San Pedro, la Universidad, la Estación Intermodal de Tren y Autobuses, etc., todo ello en colaboración y coordinación con el Ayuntamiento de Logroño.

En este sentido, reseñar que en marzo de 2021 se ha redactado un documento por encargo de la Dirección General de Infraestructuras, denominado *"ESTUDIO DE VIABILIDAD PARA LA INSTALACIÓN DE VÍAS CICLISTAS ENTRE LOS MUNICIPIOS DEL ÁREA METROPOLITANA DE LOGROÑO"*.

Dicho estudio planifica la creación de una red ciclista de unos 354 km de longitud total, que contempla la conexión de los municipios mencionados pertenecientes al área metropolitana de la capital riojana, con una inversión cercana a los 40 millones, con la posibilidad de financiarse parcialmente con fondos provenientes del Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia.

Las vías ciclistas consistirían en una de las siguientes opciones, según cada caso:

- Carril-bici adosado a una carretera.
- Vía mixta, resultante de la adaptación de caminos vecinales existentes.
- Senda-bici, itinerarios de uso exclusivo de bicicletas aplicados a caminos tradicionales.

6.2. RED REGIONAL DE VÍAS CICLISTAS

La creación de una red de vías ciclistas de ámbito regional, que complemente la red del área metropolitana de Logroño definida en el apartado anterior, es la principal apuesta de la Estrategia Regional de la bicicleta.

La red regional debe establecer las conexiones de otros municipios importantes que quedan fuera del área citada, favoreciendo la comunicación entre ellos mediante el uso de la bicicleta como medio de transporte.

Es importante también que la Red tenga una estructura definida y congruente con la realidad social de La Rioja, que disponga de un cierto grado de conectividad en su conjunto y que tenga una "imagen reconocible" que potencie su utilización.

El tipo de desplazamientos que se contemplan, los interurbanos, corresponden en buena medida a las distancias donde la bicicleta se considera un medio de transporte capaz de competir con el vehículo privado.

Por otro lado, se pretende que esta red no sólo sirva para recoger los **desplazamientos de tipo cotidiano** (desplazamientos motivados por el trabajo, estudios, compras, etc.) sino también aquellos relacionados con el **ocio, el turismo y el deporte**.

Estos últimos están dirigidos a un uso más recreativo de la bicicleta, ubicados en entornos naturales de singular belleza o centros de atracción turística. Con ello se pretende fomentar el uso de la bicicleta como herramienta turística que este medio puede generar en las comarcas menos pobladas de la Comunidad Autónoma.

Esta red debe contemplar también la conexión con los carriles bici que se incorporarán en las obras de mejora de la red viaria autonómica que sirve de acceso a polígonos industriales, como se ha realizado recientemente en los polígonos de Planarresano y del Raposal, ambos en Arnedo.

Los criterios que se han considerado para diseñar esta red se basan fundamentalmente en los siguientes aspectos:

- Datos de población: criterio principal que ha pretendido buscar rutas directas de transporte en bicicleta en el entorno de las localidades de más de 1.000 habitantes. También se ha tenido en cuenta los datos de población estacional, por su potencial utilización con un uso más recreativo.
- Funcionalidad y potencialidad: distancia entre núcleos, pendiente media altimétrica, conexión con centros de actividad laboral.
- Conectividad con puntos de atracción turística, recreativa, medioambiental, etc.
- Interconexión con la red de transporte regional de autobuses (metropolitano, interurbano y rural) y la red ferroviaria.
- Conectividad con otros itinerarios cicloturistas y deportivos.
- Conexiones con otras rutas como el Camino de Santiago, vías verdes y rutas senderistas.

Como anejo a esta memoria se ha incluido un **APÉNDICE** con la descripción de los itinerarios propuestos. **En total se proponen 47 itinerarios que suman 269 kilómetros de recorrido.**

El mismo Apéndice incluye su descripción y una breve justificación, conteniendo para cada uno de ellos una tabla que incluye la longitud, desniveles, velocidad media estimada, tiempo de recorrido, tipos de vía por donde discurre y un plano esquemático.

Así mismo, contiene un **Plano General** que incluye todos los recorridos para reflejar su distribución regional y las conexiones con otros itinerarios de interés turístico, ambiental y patrimonial, como son las vías verdes, el Camino de Santiago y la Vía romana del Iregua.

Se aprecia en él un conjunto de itinerarios que integran los objetivos expuestos, tanto los enfocados a fomentar una movilidad ciclista cotidiana, como medio de transporte alternativo al vehículo privado, como aquellos que tienen una funcionalidad más turística y recreativa, tanto para los ciudadanos riojanos como para sus visitantes.

El ámbito regional del trabajo correspondiente a esta primera fase de la Estrategia conlleva que el nivel de detalle de los trazados sea reducido, sin entrar a valorar itinerarios alternativos a los elegidos. Esa evaluación se debe remitir a fases sucesivas de este estudio y/o al propio proyecto constructivo de cada vía ciclista.

En ellos se deberá resolver la dificultad de compatibilizar la circulación segura de ciclistas sobre las plataformas de las carreteras que, en gran medida, son los ejes de comunicación más directa entre

núcleos urbanos y su trazado puede ser el más funcional también para los desplazamientos ciclistas.

La puesta en marcha de una red ciclista tan ambiciosa como la propuesta requiere de un largo periodo de tiempo, por lo que sus efectos globales tardarán en mostrarse, lo que puede desanimar a las instituciones que lo impulsan y a la población en general.

Por ello, es beneficioso ir poniendo en marcha algunos “proyectos piloto” que muestren la potencialidad de esta Estrategia, exponiendo sus efectos y las condiciones de éxito. Es lo que se pretende hacer por parte del Gobierno Regional con la redacción de **dos proyectos de viales ciclopeatonales, uno entre las poblaciones de Baños de río Tobía y Bobadilla y otro junto a la carretera LR-251 desde Fuenmayor hasta el camping**, trabajos que están ya en marcha en paralelo a la propia redacción de este Documento.

6.3. INFRAESTRUCTURAS COMPLEMENTARIAS

Dentro de este apartado se contemplan otras infraestructuras que facilitan el uso de la bicicleta o que sirven de apoyo a los usuarios de la red ciclista. Nos referimos a las siguientes:

Aparcabicis seguros

Consiste en la implantación de aparcamientos seguros (cerrados) en núcleos urbanos, estaciones de ferrocarril y autobuses en colaboración con Ayuntamientos, ADIF y empresas de transporte público. Hay muchos y diferentes modelos instalados en otras ciudades españolas y europeas. En la imagen adjunta se muestra el empleado en la ciudad de Santander.



Talleres de auto reparación

Nos referimos a columnas de uso público que disponen de las herramientas más comunes para realizar reparaciones básicas de la bicicleta.

Hay diferentes modelos comerciales, como el que se muestra en la imagen adjunta, que ya han sido instalados en otras regiones. Suelen estar ubicados en vías cicloturistas de importancia, circuitos de BTT (bicicleta de montaña), vías verdes, o próximos a la universidad, centros deportivos, etc. En

algunas ocasiones van acompañados de lavaderos para la limpieza de la bicicleta, muy útiles cuando estos se colocan en los circuitos de BTT.

Es muy conveniente que la instalación de este tipo de infraestructuras cuente con la colaboración de los ayuntamientos para su mantenimiento y, en el caso de lavaderos, para la conexión con la red de agua.



Puntos de préstamo de bicicletas

Consiste en crear una infraestructura similar a la existente en Logroño, que podría denominarse RIOJABici, para el préstamo de bicicletas que, en este caso, sería mejor que fueran eléctricas, puesto que estarían encaminadas al transporte entre ciudades, donde las distancias son mucho mayores.

Puntos de recarga para bicis eléctricas

En los últimos años asistimos a un incremento en el uso de la bicicleta eléctrica, lo cual está posibilitando el acceso a la bicicleta a sectores que lo tenían más difícil. Es el ejemplo de las personas mayores en lo relativo a un uso personal, o el del reparto de mercancías con triciclos eléctricos en lo relativo a un uso profesional.

Este aumento de las bicicletas de pedaleo asistido debería acompañarse con puntos de recarga accesibles y próximos, que proporcionen mayor autonomía complementando a la de las tomas domésticas.

Garantizar una red de recarga para bicicletas eléctricas podría tener un impacto relevante, abriendo interesantes perspectivas de movilidad.

En el mercado existen ya algunas tipologías de puntos de recarga, con tendencia a ser inalámbricos.

Uno de los más innovadores es el de las peanas que sirven para estacionar, anclar y recargar la bicicleta, utilizando la pata de cabra para realizar esta operación. El de la imagen contigua es un modelo desarrollado por una empresa tecnológica de los países bajos que consta de una placa de carga embebida en el pavimento conectada a la red eléctrica local y un pie de apoyo especial formado por dos patas que se instala en la bicicleta.



Esta medida puede venir acompañada del uso de redes de energía sostenibles (paneles solares u otros sistemas menos habituales, pero disponibles en el mercado, como las microturbinas hidráulicas conectadas a la red de abastecimiento de agua de las poblaciones).

Señalética específica

Nos referimos a la instalación de carteles que contengan planos con los itinerarios existentes en su entorno, incluyendo datos prácticos para los usuarios de forma que conozcan con detalle la ruta que van a emprender, como su longitud, el desnivel, el tiempo de viaje y su dificultad.

Los mapas y planos deberán ser visibles para los usuarios potenciales, debiendo estar presentes en nodos de comunicación, centros escolares, sanitarios, culturales y turísticos para que las personas conozcan su existencia y sus posibilidades de uso.

A lo largo del recorrido se instalarían también flechas direccionales e hitos kilométricos para complementar la información transmitida al ciclista. Este tipo de carteles y señales ya son habituales en recorridos cicloturistas.

Cobertura de telefonía móvil

La conectividad a internet es una gran herramienta con aplicaciones directamente relacionadas con el uso de la bicicleta, utilizada habitualmente para la descarga de información, mapas, etc. La cobertura de datos permite además la localización y auxilio de un ciclista en caso de accidente.

Por tanto, habrá que dotar de la tecnología necesaria para conseguir tener una buena cobertura de datos y voz en la toda la red ciclable regional.

6.4. ACTUACIONES EN SEGURIDAD VIAL

Mejora de la señalización

En este aspecto ya se están desarrollando algunos trabajos para la mejora de la señalización en nuestras carreteras, incluyendo la variable de la movilidad ciclista.

Hay que continuar reforzando y ampliando la señalización y limitación de velocidad en trayectos habituales de ciclistas.

Pero hay mucho camino por recorrer, mejorando por ejemplo la inversión en la digitalización de la señalización, incorporando sistemas inteligentes de gestión del tráfico.

Actuaciones como la instalación de señales verticales luminosas que se activan al paso de ciclistas, como los que se han colocado en varios puntos de las carreteras riojanas, son una muestra de la creciente sensibilidad de la Administración por mejorar la seguridad de los ciclistas.



También sería conveniente reforzar los trabajos de conservación de nuestras carreteras, asegurando la limpieza y la regularidad del pavimento, especialmente en ardenes de uso habitual ciclista.

En cuanto a la señalización horizontal y el balizamiento, son elementos que refuerzan la atención de los conductores advirtiéndoles de la presencia de un carril bici. Son muy habituales cuando éste discurre en paralelo a una vía. Esta circunstancia va a presentarse habitualmente cuando se desarrolle la Red regional de vías ciclistas. Ya se ha mencionado que en gran parte de los recorridos propuestos coincidirán en un mismo corredor carreteras y vías ciclistas, al ser éstas las conexiones más directas entre las poblaciones. Por lo tanto, es conveniente "segregar" de alguna manera la calzada de la vía ciclista.

En cualquier caso, tanto en la señalética como en el diseño de vías ciclables, deberá garantizarse la homogeneización en el territorio de la Comunidad y del resto de autonomías, de modo que sea reconocible para el usuario, evitando la proliferación de diseños que solo pueden confundir a usuarios y resto de conductores.



6.5. INTERMODALIDAD CON EL TRANSPORTE PÚBLICO

La distancia y la topografía son factores limitativos en el posible uso de la bici como medio de transporte cotidiano. A partir de distancias de 10 km o de 20-30 minutos de recorrido empieza a ser un medio de transporte poco competitivo con el automóvil.

La combinación entre la bicicleta y otros medios de transportes a lo largo de todo el territorio permite ampliar los horizontes para los desplazamientos sostenibles. Fomentar la intermodalidad es hacer posible el acceso al transporte público y de uso combinado.

También desde la perspectiva de los desplazamientos de ocio y turismo, la integración bicicleta-transporte público ofrece la ventaja de permitir desplazamientos a zonas más alejadas, donde moverse en bicicleta para recorrerlas.

Las acciones que se pueden desarrollar en este campo son:

- Adaptación de la normativa de transporte de pasajeros por carretera (promoción de la intermodalidad autobús más bicicleta).
- Adaptación de la normativa de transporte ferroviario de pasajeros (promoción de la intermodalidad tren más bicicleta).
- Permitir a los usuarios portar bicicletas sin coste adicional en el billete, para lo cual los vehículos deberían llevar los oportunos soportes, en la forma y con los límites que se establezcan.
- Informar sobre las condiciones de acceso a los autobuses con una bicicleta, publicitándolo en las estaciones y en los vehículos de las empresas adjudicatarias de servicios de transporte de viajeros por carretera.
- Promover, mediante acuerdos con RENFE, la instauración de rutas turísticas combinadas tren-bicicleta a través de estaciones de ferrocarril que sirvan de acceso a rutas de cicloturismo, enoturismo, etc. Modelos similares ya se están utilizando en otras provincias, como el de “Las Rutas Verdes” del Consorcio Regional de Transportes de Madrid.
- Instalación de aparcamientos seguros para bicicletas en estaciones e intercambiadores de transporte.
- Habilitar zonas de aparcamiento subterráneo en los parquin de las estaciones intermodales de viajeros de La Rioja.
- Instalación de servicio de préstamo de bicicletas para poder disponer de una bicicleta de alquiler en destino que permita completar el recorrido. Incluso se podría promover la integración tarifaria de los servicios de préstamo y alquiler de bicicletas con el transporte público, de modo que el pago de este último dé derecho al uso de aquellas.
- Facilitar la accesibilidad, en los andenes, y en las puertas o controles de acceso, generalmente pequeños para el paso con una bicicleta.
- Diseñar programas de promoción de usos mixtos de la bicicleta con los modos de transporte colectivos.
- Campañas de sensibilización y formación a personal de transporte público.

6.6. TRANSPORTE DE ÚLTIMA MILLA

El reparto de mercancías con bicicletas de carga en los centros urbanos es perfectamente viable. Incluso se menciona en el Dictamen del Comité Europeo de las Regiones 2017/C 088/10 - Una hoja de ruta de la UE para la bicicleta (punto 27). En él se pide que las próximas directrices de la Comisión Europea sobre logística urbana reconozcan el enorme potencial del cambio que representaría prestar servicios y entregar mercancías de hasta 250 kg con bicicletas eléctricas de carga, por lo que se recomienda optar, en la medida de lo posible, por este tipo de logística.

Por lo tanto, hay que pensar también en la bicicleta como un vehículo para el transporte de mercancías de última milla, como ciclo-logística para la distribución comercial dentro del centro de las ciudades, sobre todo donde hay mayor intensidad de tráfico y donde los accesos al tráfico rodado están de alguna manera restringidos.

Es, además, una fuente de empleo y desarrollo económico incipiente.

Algunas propuestas para el fomento del transporte de mercancías de última milla pueden ir encaminadas a:

- la creación de un portal de datos con información de las empresas del sector;
- redacción de una guía para la inclusión en los PMUS de estándares para la facilitación de la ciclo logística;
- organización de jornadas especializadas;
- Convocar premios o subvenciones para las iniciativas de distribución urbana de mercancías activas y sostenibles.

6.7. APARCAMIENTOS EN ZONAS COMUNITARIAS RESIDENCIALES

En línea con lo mencionado en el apartado 5.2 de URBANISMO Y VIVIENDA, una medida que más para fomentar el uso de la bicicleta es ordenar la creación de espacios de aparcamiento en edificios de nueva creación y en obras de reforma y rehabilitación de los existentes.

A través de herramientas de planeamiento urbanístico y mediante subvenciones a comunidades de propietarios se pueden incentivar las obras necesarias para que los edificios y zonas residenciales incorporen aparcamientos protegidos, seguros y accesibles.

6.8. APLICACIONES MÓVILES

Esta propuesta consiste en que desde el Gobierno de la Rioja se impulse el desarrollo de una aplicación móvil (app) destinada a la movilidad ciclista. Desde esta app se podría acceder a servicios como:

- Consulta del mapa de la red regional de vías ciclistas.
- Definición de itinerarios: longitud, desnivel, tiempo de recorrido, etc.
- Descarga de rutas.
- Conexiones con transporte público y ferroviario.
- Ubicación de los puntos de préstamo de bicicletas, aparcabicis, talleres de autoreparación, etc.

- Puntos de interés turístico, medioambiental, patrimonial, rutas senderistas, vías verdes, etc.
- Instrucciones de mecánica básica: ruedas, cadena, frenos, cambios. Kit de herramientas.
- Recomendaciones de seguridad vial: cómo andar en bici de noche, accidentes comunes en bicicleta y cómo evitarlos, qué hacer en caso de accidente, seguros, etc.
- Aviso al 112 en caso de accidente con localización vía GPS.
- Buzón de incidencias, opiniones o sugerencias.

6.9. PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Su importancia en el proceso de concienciación y mejora de las condiciones de la movilidad sostenible se ha mencionado en apartados anteriores.

Es conveniente establecer un proceso de participación con el objetivo de lograr la mayor colaboración de la sociedad y la Administración para buscar la resolución de las necesidades y problemas particulares mediante aportaciones conjuntas.

Se hace necesario la creación de espacios de participación para implicar a la ciudadanía, al tejido social y empresarial, estableciendo canales permanentes de comunicación con el objetivo de mejorar la efectividad de las acciones.

Las formas de participación que se proponen son las siguientes:

- Constitución de un grupo de trabajo con participación de las Direcciones Generales de Infraestructuras, Biodiversidad, Educación, Deportes, Salud, etc., la Demarcación de Carreteras del Estado, RENFE, asociaciones ciclistas, etc.
- Habilitación de una página web en la que además de exponer los documentos de esta Estrategia, se presentan cuestionarios con opción de presentar observaciones y sugerencias.
- Diseño y realización de una encuesta dirigida a las asociaciones y clubes ciclistas, organizaciones ecologistas y las que promueven la movilidad sostenible, donde se recojan sus datos, sugerencias y propuestas.
- Celebración de reuniones de trabajo con ayuntamientos, responsables regionales de carreteras, transportes, deportes, educación, urbanismo, sanidad, así como asociaciones y clubs ciclistas federados.
- Elaboración de un documento de síntesis para facilitar su divulgación en los diferentes ámbitos de participación. Incluiría la descripción de la situación actual, los objetivos de la presente Estrategia y el resumen de las actuaciones propuestas.
- Exposición de los objetivos en varios foros y conferencias de diverso alcance (Jornadas, Prensa, Radio, Youtube, Televisión, videos en los autobuses públicos, paneles explicativos, etc.).
- Reuniones con responsables de otras comunidades autónomas y del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

6.10. FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA EN LOS CENTROS EDUCATIVOS

Se propone la financiación de proyectos de fomento de la bicicleta en centros educativos. Este tipo de actuaciones se han puesto ya en marcha en otras comunidades autónomas como la de Cantabria.

Los objetivos generales del programa de fomento de la bicicleta en los centros educativos se enmarcarían dentro de los siguientes principios:

- a) Concienciar y formar a la comunidad educativa (alumnos, profesores, personal y padres) en relación al concepto de movilidad sostenible, con especial incidencia en las opciones de la bicicleta.
- b) Desarrollar propuestas encaminadas a lograr un acceso sostenible a los centros escolares, en los cuales la bicicleta tenga mayor protagonismo.
- c) Formar y familiarizar a la comunidad educativa, sobre el uso de la bicicleta en el contexto cotidiano como medio de transporte habitual.
- d) Conocer y analizar las características y condiciones de movilidad existentes para acceder al centro educativo.
- e) Fomentar la utilización de la bicicleta por parte de los profesores, como forma de potenciar la imagen de ésta entre los alumnos.
- f) Fomentar la independencia del alumnado en su movilidad cotidiana mediante el uso habitual de la bicicleta especialmente, para acudir a los centros escolares.
- g) Formar a los usuarios de la bicicleta sobre sus características y mantenimiento.

Se pueden establecer subvenciones destinadas a los centros educativos de la Comunidad Autónoma de La Rioja para el desarrollo de proyectos que fomenten el uso cotidiano de la bicicleta, así como establecer colaboración con los Centros Educativos Hacia la Sostenibilidad (CEHS) para integrar la movilidad ciclista entre sus acciones.

Se considerarían gastos subvencionables:

- Pequeñas infraestructuras vinculadas al uso de la bicicleta en el espacio de los centros solicitantes, siempre y cuando dichos elementos estén relacionados con el proyecto que se plantea.
- Recursos humanos necesarios para el diseño, desarrollo, implantación o gestión de los proyectos.
- Cualquier tipo de gasto de inversión vinculado con el diseño, desarrollo, implantación o gestión de los proyectos propuestos.

Las medidas que se pueden poner en marcha para fomentar el uso de la bicicleta en los centros educativos son, por ejemplo:

- Desarrollar, con la ayuda de los profesores de educación física o de las asociaciones ciclistas, cursos de aprendizaje de uso de la bicicleta en distintos niveles, desde aprender a manejarla, hasta el desarrollo de recorridos en una conducción segura en los alrededores del colegio o en excursiones durante días especiales (día de la bicicleta).
- En los primeros niveles de enseñanza, promover la formación de una organización de profesores, padres y alumnos que:

promuevan entre los padres de alumnos la utilización por sus hijos de bicicletas para desplazarse a la escuela;

Señalicen a favor de los ciclistas las intersecciones próximas al acceso al Centro, de cara a mejorar la seguridad de los mismos, alertando a los conductores

- Detección de los problemas más importantes para conseguir una movilidad sostenible y segura de acceso a los centros educativos.
- Diseño y ubicación de aparcabicis en los colegios.
- Configuración de itinerarios temáticos (arte, cine, parques, etc.) que puedan resolverse mediante movilidad ciclista, incluyendo actuaciones que la faciliten.

6.11. FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA EN EMPRESAS PRIVADAS

Se ha de considerar que los patrones de movilidad en general, y en particular los de accesibilidad a los centros de trabajo, se han ido transformando con el tiempo, aumentando el número de desplazamientos en vehículos motorizados, de tal manera que hoy en día es frecuente ver atascos en los accesos, dificultades de aparcamiento, etc.

El modelo actual no sólo tiene consecuencias directas reflejadas en costes económicos, sino que existen otros costes no evaluados, como los derivados del consumo de recursos, el aumento de emisiones, la pérdida de espacio público de uso ciudadano de calidad, o consecuencias sobre la salud de las personas.

Esta propuesta pretende favorecer la movilidad sostenible mediante el uso de la bicicleta, actuando sobre los hábitos de movilidad y los patrones culturales vinculados para llevar a cabo su transformación hacia la sostenibilidad.

Los objetivos generales se enmarcan dentro de los siguientes principios:

- a) Concienciar y formar a empresarios y trabajadores en relación al concepto de movilidad sostenible, con especial incidencia en las opciones de la bicicleta como medio de transporte habitual.
- b) Desarrollar propuestas encaminadas a lograr un acceso sostenible a los centros de trabajo en bicicleta, en detrimento de los vehículos de motor.
- c) Formar y familiarizar sobre el uso de la bicicleta en el contexto cotidiano, sus ventajas, características, modo de uso, circulación y mantenimiento
- d) Elaborar programas de accesibilidad y movilidad en bicicleta al trabajo.
- e) Reducir o transformar el entorno físico de las empresas privadas dedicado a los vehículos de motor, en beneficio de la bicicleta.

Se podría establecer algún tipo de subvención destinada a la empresa privada de La Rioja para el desarrollo de proyectos que fomenten el uso cotidiano de la bicicleta como medio de transporte para acudir a sus centros de trabajo. Por ejemplo, se considerarían gastos subvencionables las inversiones en:

- Pequeñas infraestructuras vinculadas al uso de la bicicleta en el espacio de los centros de trabajo solicitantes, incluyendo las relativas a la higiene personal de los y las trabajadoras, siempre y cuando dichos elementos estén relacionados con el proyecto que se plantea.
- Recursos humanos necesarios para el diseño, desarrollo, implantación o gestión de los proyectos.
- Cualquier tipo de gasto vinculado con el diseño, desarrollo, implantación o gestión de los proyectos propuestos.

6.12. FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA POR PARTE DE LOS FUNCIONARIOS PÚBLICOS

Esta propuesta se focaliza en los desplazamientos al centro de trabajo de los trabajadores pertenecientes a las Administraciones Públicas. Se incluyen, además del itinerario de los funcionarios desde su domicilio al lugar de trabajo, los resultantes de su propio trabajo y los traslados entre distintos centros de la Administración.

El programa pretende favorecer la movilidad sostenible mediante el uso de la bicicleta, actuando sobre los hábitos de movilidad y los patrones culturales vinculados para llevar a cabo su transformación hacia la sostenibilidad.

Los objetivos generales se basan en los mismos principios enumerados en la propuesta para el fomento del uso de la bicicleta en empresas privadas.

Las actuaciones que podrían ponerse en marcha serían:

- Implantación de aparcabicis, preferiblemente cubiertos y seguros, en todos los centros de trabajo de la Administración
- Compra de flotas de bicicletas e implantación de sistemas de préstamo en las proximidades de todos los centros de trabajo de la Administración.
- Instalación de puntos gratuitos de recarga para bicicletas eléctricas en instalaciones de la Administración.
- Habilitación para los empleados y responsables de la Administración Regional de locales para vestuarios y duchas a la entrada de todos los edificios de la misma.

6.13. AYUDAS PARA LA ADQUISICIÓN DE BICICLETAS

Ayudas directas

Consiste en la concesión de ayudas por parte del Gobierno de La Rioja para la adquisición de bicicletas convencionales y eléctricas. Serían beneficiarios las personas físicas residentes en la Comunidad Autónoma de La Rioja que efectúen la compra de una bicicleta a través de las tiendas o comercios adheridos a la convocatoria.

Si nos fijamos en las propuestas hechas en otras comunidades autónomas, el importe de las ayudas podría oscilar en torno a los valores siguientes:

- Adquisición de bicicletas eléctricas: 250 €
- Adquisición de bicicletas convencionales: 100 €
- Adquisición de bicicletas con elemento de carga para transporte de menores: 150 €

Deducciones fiscales

Se centra en establecer desgravaciones fiscales o aumentar la cuantía de las existentes. Por ejemplo:

- *En la Rioja te puedes desgravar ahora el 15% del importe de las adquisiciones de bicicletas de pedaleo no asistido. Límites máximos: 50 euros por vehículo y, a su vez, 2 vehículos por unidad familiar (Art. 32.13 Ley 10/2017 por la que se consolidan las*

disposiciones legales de la Comunidad Autónoma de La Rioja en materia de impuestos propios y tributos cedidos).

- En Navarra te desgravas un 30% del valor de la bicicleta eléctrica con un máximo de 450 €, puesto que la base de deducción no puede superar los 1.500 €. (LEY FORAL 16/2017, de modificación de diversos impuestos y otras medidas tributarias)

6.14. APOYO A EMPRESAS DE ALQUILER DE BICICLETAS

Nos referimos a la posibilidad de promocionar los negocios de alquiler de bicicletas, fundamentalmente en el ámbito rural. Por ejemplo, con la concesión de ayudas en la inversión inicial (a cambio de que exploten y mantengan el servicio de alquiler) y darles visibilidad en la cartera de servicios turísticos.

Esto es aplicable tanto a empresas de nueva implantación como a negocios que ya existan (bodegas, restaurantes, bares, casas rurales, etc.) principalmente situados en pueblos, o bien que estén cercanos a puntos de atracción turística, zonas recreativas o vías verdes, etc.

6.15. SUBVENCIONES A ASOCIACIONES DE PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD CICLISTA

Esta medida iría encaminada a la concesión de ayudas a asociaciones sin ánimo de lucro que realicen actuaciones de promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte en la Comunidad Autónoma de La Rioja, como viene haciendo la Diputación Foral de Gipuzkoa.

Los conceptos subvencionables estarían relacionados con aspectos como:

- Acciones formativas: cursillos de aprendizaje y perfeccionamiento en el uso de la bicicleta, cursillos de mantenimiento y reparación de bicicletas, etc.
- Acciones informativas: exposiciones, conferencias, seminarios, fiestas, marchas ciclistas, etc.
- Realización de investigaciones sobre la movilidad ciclista.
- Organización de mercadillos de compra y venta de bicicletas y material de segunda mano.
- Etc.

6.16. CAMPAÑAS DE SENSIBILIZACIÓN

A la vez que se ponen en marcha medidas para el fomento del uso de la bicicleta hay que intensificar el esfuerzo desde la información, la educación y la sensibilización. Es necesario involucrar a toda la sociedad para lograr un cambio de mentalidad.

Hay que desarrollar campañas encaminadas a:

- Normalizar la bicicleta como medio de transporte.
- Transmitir una imagen atractiva, calmada, saludable y segura del uso de la bicicleta.
- Mejorar la convivencia entre los distintos usuarios de la vía pública, peatones, ciclistas y conductores.
- Fomentar una actitud de respeto entre los distintos actores, con especial atención a los más vulnerables.
- Desarrollar campañas de información sobre normativa, seguridad, rutas, destinos y beneficios del uso de la bicicleta.

- Realizar campañas formativas para alumnado y profesores en centros escolares.

Esto se puede hacer por diferentes medios de comunicación: anuncios en prensa y radio, cartelería en centros oficiales, marquesinas, mupis, carteles en autobuses urbanos y regionales, folletos de “buenas prácticas”, páginas web oficiales, mensajes en redes sociales, etc.

7. CONCLUSIÓN

Con la redacción de esta Estrategia Regional de la bicicleta el Gobierno de La Rioja quiere encabezar su impulso como medio de transporte sostenible, poniendo en valor los beneficios sobre la salud de la población, la protección del medio ambiente y la mejora del territorio.

Incluye propuestas diversas con las que se pretende desarrollar una política que fomente el uso de la bicicleta y mejore las condiciones para su empleo, tanto en los desplazamientos cotidianos como para el turismo, el ocio y el deporte.

Debe servir como un instrumento para promover la participación del tejido social y empresarial de nuestra Comunidad y de las asociaciones ciclistas, exigiendo también la colaboración de las diferentes Administraciones públicas locales, regionales y estatales.

Es necesario establecer en el futuro indicadores y objetivos que sirvan como referencia para monitorear el estado de las distintas variables asociadas al uso de la bicicleta. En todo caso, hay que esforzarse en la recolección de información que permita dar cuenta del impacto, la receptividad y la evolución de la Estrategia Regional de la Bicicleta en La Rioja.

Algunos ejemplos de estos indicadores y/o objetivos se presentan a continuación, con el año 2030 como horizonte temporal:

Actuación	Objetivo	Programación	Inversión Total (€)
Red Ciclable Metropolitana	354 km	40 km/año	40 millones
Red Regional de Vías Ciclistas	269 km	30 km/año	30 millones
Aparcabicis públicos cerrados (seguros)	2.000 plazas	250 /año	340.000 €

Actuación	Descripción	Objetivo
Carriles bici por habitante	Km de carril bici por cada 1000 habitantes	2 km /1000 hab.
Usuarios de la bicicleta	alguna vez al mes	40% población
	al menos 1 vez a la semana	25% población
	a diario (como medio de transporte)	10% población
Número de bicis por habitante	1 por cada 3 habitantes	107.000
Número de bicis por hogar	al menos 1	75% de los hogares
Uso de bicicletas públicas	Nº de bicis de préstamo	1.200
	Nª de abonados	5% población
	Préstamos por bici al día	8

Como se ha expuesto en la introducción, este documento debe considerarse como un primer trámite abierto a incorporar iniciativas que impulsen el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible y potencien sus otras modalidades con fines turísticos o recreativos.

Las propuestas y alegaciones que surjan a partir de su presentación a bien seguro que lo enriquecerán, recogerán las diferentes realidades del territorio riojano y servirán para a una mejor adaptación a las necesidades de todas las personas que practican el ciclismo en sus diversas modalidades.

En todo caso, la puesta en marcha de la Estrategia regional de la bicicleta en La Rioja no es solo una responsabilidad del Gobierno Regional. Es el conjunto de instituciones y la sociedad, junto con sus ciudadanos, los que deben ser capaces de desarrollarla.

APÉNDICE

RED REGIONAL DE VÍAS CICLISTAS

ESTRATEGIA REGIONAL DE LA BICICLETA EN LA RIOJA

APÉNDICE: RED REGIONAL DE VÍAS CICLISTAS

1. INTRODUCCIÓN

Se incluye en este APÉNDICE la descripción un conjunto de itinerarios que integran los objetivos expuestos en la presente Estrategia, tanto los enfocados a fomentar una movilidad ciclista cotidiana, como medio de transporte alternativo al vehículo privado, como aquellos que tienen una funcionalidad más turística o recreativa.

Al final del Apéndice hemos incorporado un **Plano General** que refleja su distribución regional y las conexiones con otros itinerarios de interés turístico, ambiental o patrimonial.

El objetivo de esta primera fase de la Estrategia es determinar los recorridos que tienen más potencialidad para su desarrollo posterior, sin entrar a valorar itinerarios alternativos a los elegidos ni abordar en detalle su definición o la resolución de problemáticas concretas. Esa evaluación se debe remitir a fases sucesivas de este estudio y al propio proyecto constructivo de cada vía ciclista.

Queremos reseñar también que la puesta en marcha de una red ciclista tan ambiciosa como la propuesta requiere de un largo periodo de tiempo, a lo largo del cual podrán incorporarse nuevos itinerarios que se demanden cuya conveniencia será analizada en fases futuras.

2. METODOLOGÍA

Para la determinación de los itinerarios ciclistas que se proponen se ha seguido como principal criterio el buscar las rutas más directas desde el punto de vista de la movilidad ciclista en el entorno de las localidades riojanas de más de 1.000 habitantes. En la tabla siguiente se enumeran las que, hoy en día, cumplen este requisito (se Incluye San Vicente por rozar esta cifra):

La Rioja. Población por municipios. Padrón

26089 Logroño	152 485
26036 Calahorra	24 531
26018 Arnedo	15 015
26071 Haro	11 557
26084 Lardero	10 813
26011 Alfaro	9 611
26168 Villamediana de Iregua	8 359
26102 Nájera	8 072
26138 Santo Domingo de la Calzada	6 276
26021 Autol	4 623
26117 Pradejón	3 910
26125 Rincón de Soto	3 886
26005 Albelda de Iregua	3 481
26064 Fuenmayor	3 143
26105 Navarrete	2 935
26008 Aldeanueva de Ebro	2 760
26006 Alberite	2 457
26047 Cervera del Río Alhama	2 308
26046 Cenicero	2 086
26120 Quel	2 078
26061 Ezcaray	2 045
26099 Murillo de Río Leza	1 652
26026 Baños de Río Tobía	1 585
26059 Entrena	1 545
26129 San Asensio	1 108
26042 Casalarreina	1 102
26002 Agoncillo	1 096
26103 Nalda	1 057
26142 San Vicente de la Sonsierra	996

A partir de esta lista se han incorporado otros criterios que analizan aspectos relacionados con:

- Funcionalidad y potencialidad: distancia entre núcleos, pendiente media altimétrica, conexión con centros de actividad laboral.
- Conectividad con puntos de atracción turística, recreativa, medioambiental, etc.
- Interconexión con la red de transporte regional de autobuses y la red ferroviaria.
- Conectividad con otros itinerarios cicloturistas y deportivos.
- Conexiones con otras rutas como el Camino de Santiago, la Vía romana del Iregua o las vías verdes.

Además de incluir aquellos itinerarios que permiten comunicar las poblaciones anteriores se han señalado también otras rutas dirigidas a un uso más recreativo de la bicicleta, que permitan acceder a entornos naturales singulares y centros de atracción turística. Con ello se pretende fomentar el uso de la bicicleta relacionada con el turismo que este medio puede generar en las comarcas menos pobladas de La Rioja.

En total se proponen 47 itinerarios que suponen 269 kilómetros de recorrido. Las rutas se han numerado siguiendo una zonificación, comenzando por 1 los itinerarios en el entorno de Haro, por 2 los de Nájera, 3 para Arnedo, etc.

Su descripción y justificación se reflejan en el siguiente apartado. Cada uno de ellos incluye una tabla que resume los datos siguientes:

- Longitud;
- Desniveles (ascenso y descenso acumulado);
- Velocidad media estimada que puede realizarse;
- Tiempo de recorrido;
- Tipos de vía por donde discurre y,
- Plano esquemático.

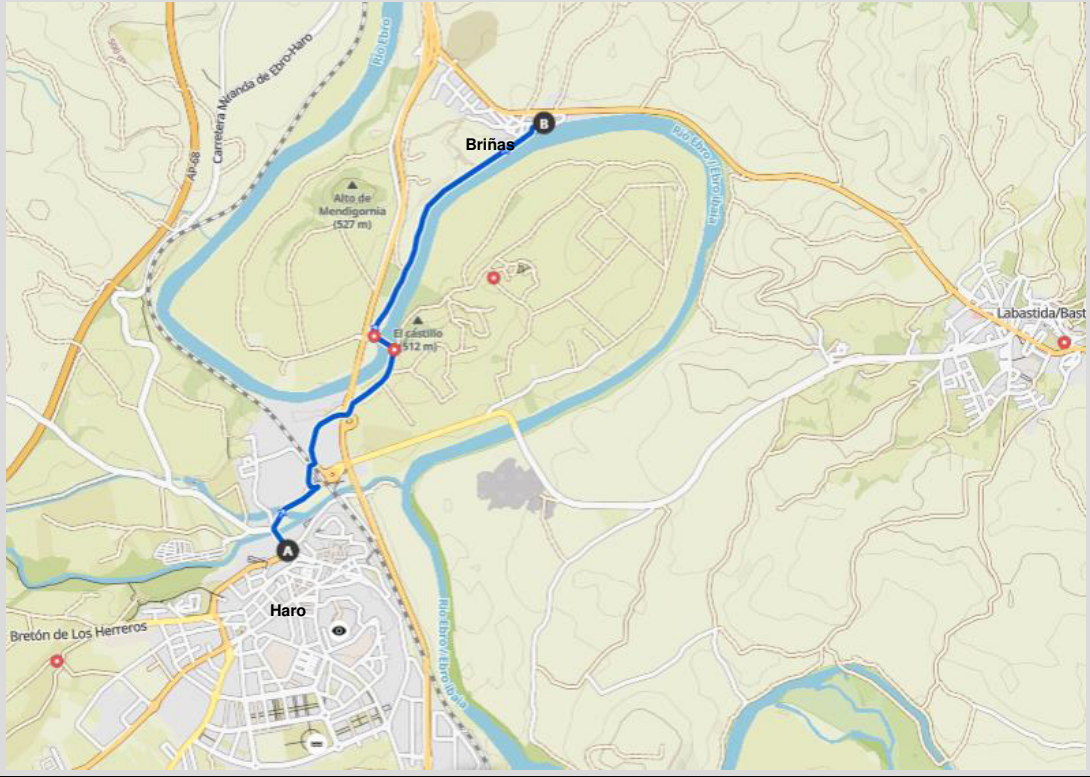
3. DESCRIPCIÓN DE ITINERARIOS

Nº	ITINERARIO	LONG (km)
1.1.	HARO-BRIÑAS	3.62
1.2.	HARO-ANGUCIANA	4.11
1.3.	HARO-CASALARREINA	5.65
1.4.	HARO-BRIONES	7.05
1.5.	CASALARREINA-CASTAÑARES	4.42
1.6.	CASALARREINA-TIRGO	3.28
1.7.	CASALARREINA-CIHURI	2.52
1.8.	TIRGO-CUZZCURRITA DE RÍO TIRÓN	1.48
1.9.	BRIÑAS – SAN VICENTE DE LA SONSIERRA – ÁBALOS	11.80
2.1.	NÁJERA – BAÑOS DE RÍO TOBÍA	10.00
2.2.	NÁJERA – HUÉRCANOS	2.90
2.3.	NÁJERA – URUÑUELA	3.13
2.4.	BAÑOS DE RÍO TOBÍA – BOBADILLA	1.91
2.5.	BOBADILLA – MATUTE - TOBÍA	5.43
3.1.	ARNEDO – QUEL	4.38
3.2.	QUEL - AUTOL	4.10
4.1.	ALFARO - CASTEJÓN	5.23
4.2.	CALAHORRA – ALDEANUEVA DE EBRO	11.20
4.3.	CALAHORRA – LA MAJA	6.61
4.4.	RINCÓN DE SOTO – ALDEANUEVA DE EBRO	3.39
5.1.	CERVERA DE RÍO ALHAMA – AGUILAR DEL RÍO ALHAMA	6.98
5.2.	PRADEJÓN – EL VILLAR DE ARNEDO	3.04
6.1.	FUENMAYOR – CENICERO	8.21
6.2.	FUENMAYOR – NAVARRETE	4.71
6.3.	FUENMAYOR – LA PUEBLA DE LABARCA	3.73
6.4.	LARDERO – ALBERITE	2.39
6.5.	VILLAMEDIANA DE IREGUA – ALBERITE	2.90
6.6.	ALBERITE – ALBELDA DE IREGUA	6.08
6.7.	ALBELDA DE IREGUA – NALDA	3.95
6.8.	LARDERO – ENTRENA	7.56
6.9.	NAVARRETE – ENTRENA	5.58
6.10.	VILLAMEDIANA DE IREGUA – MURILLO DE RÍO LEZA	8.32
6.11.	MURILLO DE RÍO LEZA – AGONCILLO	5.33
6.12.	LOGROÑO - VILLAMEDIANA DE IREGUA	3.34
6.13.	LOGROÑO - LARDERO	3.31
6.14.	AGONCILLO - ARRÚBAL	3.35
6.15.	ALBELDA DE IREGUA - ENTRENA	6.08
6.16.	ALBERITE - CLAVIJO	7.52
6.17.	ENTRENA - NALDA	7.73
6.18.	VILLAMEDIANA DE IREGUA - LARDERO	3.04
6.19.	LOGROÑO - AGONCILLO	14.40
6.20.	LOGROÑO - ALBERITE	5.87
6.21.	LOGROÑO - FUENMAYOR	7.30
6.22.	LOGROÑO - OYÓN	3.49
7.1.	EZCARAY – ZORRAQUÍN - VALGAÑÓN	5.01
7.2.	HORNOS DE MONCALVILLO – DAROCA – MEDRANO – SOJUELA	6.47
7.3.	VALLE DE OCÓN – SIERRA LA HEZ	21.00
SUMA TOTAL (Km)		268.90

1.1.	HARO-BRIÑAS	38	6.15.	ALBELDA DE IREGUA - ENTRENA.....	56
1.2.	HARO-ANGUCIANA	38	6.16.	ALBERITE - CLAVIJO	56
1.3.	HARO-CASALARREINA	39	6.17.	ENTRENA - NALDA.....	57
1.4.	HARO-BRIONES.....	39	6.18.	VILLAMEDIANA DE IREGUA - LARDERO.....	57
1.5.	CASALARREINA-CASTAÑARES.....	40	6.19.	LOGROÑO - AGONCILLO	58
1.6.	CASALARREINA-TIRGO.....	40	6.20.	LOGROÑO - ALBERITE	58
1.7.	CASALARREINA-CIHURI	41	6.21.	LOGROÑO - FUENMAYOR	59
1.8.	TIRGO-CUZCURRITA DE RÍO TIRÓN	41	6.22.	LOGROÑO - OYÓN	59
1.9.	BRIÑAS – SAN VICENTE DE LA SONSIERRA – ÁBALOS	42	7.1.	EZCARAY – ZORRAQUÍN - VALGAÑÓN	60
2.1.	NÁJERA – BAÑOS DE RÍO TOBÍA.....	42	7.2.	HORNOS DE MONCALVILLO – DAROCA – MEDRANO – SOJUELA	60
2.2.	NÁJERA – HUÉRCANOS	43	7.3.	VALLE DE OCÓN – SIERRA LA HEZ.....	61
2.3.	NÁJERA – URUÑUELA	43			
2.4.	BAÑOS DE RÍO TOBÍA – BOBADILLA	44			
2.5.	BOBADILLA – MATUTE - TOBÍA.....	44			
3.1.	ARNEDO – QUEL	45			
3.2.	QUEL - AUTOL	45			
4.1.	ALFARO - CASTEJÓN	46			
4.2.	CALAHORRA – ALDEANUEVA DE EBRO	46			
4.3.	CALAHORRA – LA MAJA	47			
4.4.	RINCÓN DE SOTO – ALDEANUEVA DE EBRO.....	47			
5.1.	CERVERA DE RÍO ALHAMA – AGUILAR DEL RÍO ALHAMA.....	48			
5.2.	PRADEJÓN – EL VILLAR DE ARNEDO	48			
6.1.	FUENMAYOR – CENICERO	49			
6.2.	FUENMAYOR – NAVARRETE.....	49			
6.3.	FUENMAYOR – LA PUEBLA DE LABARCA.....	50			
6.4.	LARDERO – ALBERITE	50			
6.5.	VILLAMEDIANA DE IREGUA – ALBERITE	51			
6.6.	ALBERITE – ALBELDA DE IREGUA	51			
6.7.	ALBELDA DE IREGUA – NALDA	52			
6.8.	LARDERO – ENTRENA	52			
6.9.	NAVARRETE – ENTRENA	53			
6.10.	VILLAMEDIANA DE IREGUA – MURILLO DE RÍO LEZA.....	53			
6.11.	MURILLO DE RÍO LEZA – AGONCILLO.....	54			
6.12.	LOGROÑO - VILLAMEDIANA DE IREGUA	54			
6.13.	LOGROÑO - LARDERO	55			
6.14.	AGONCILLO - ARRÚBAL	55			

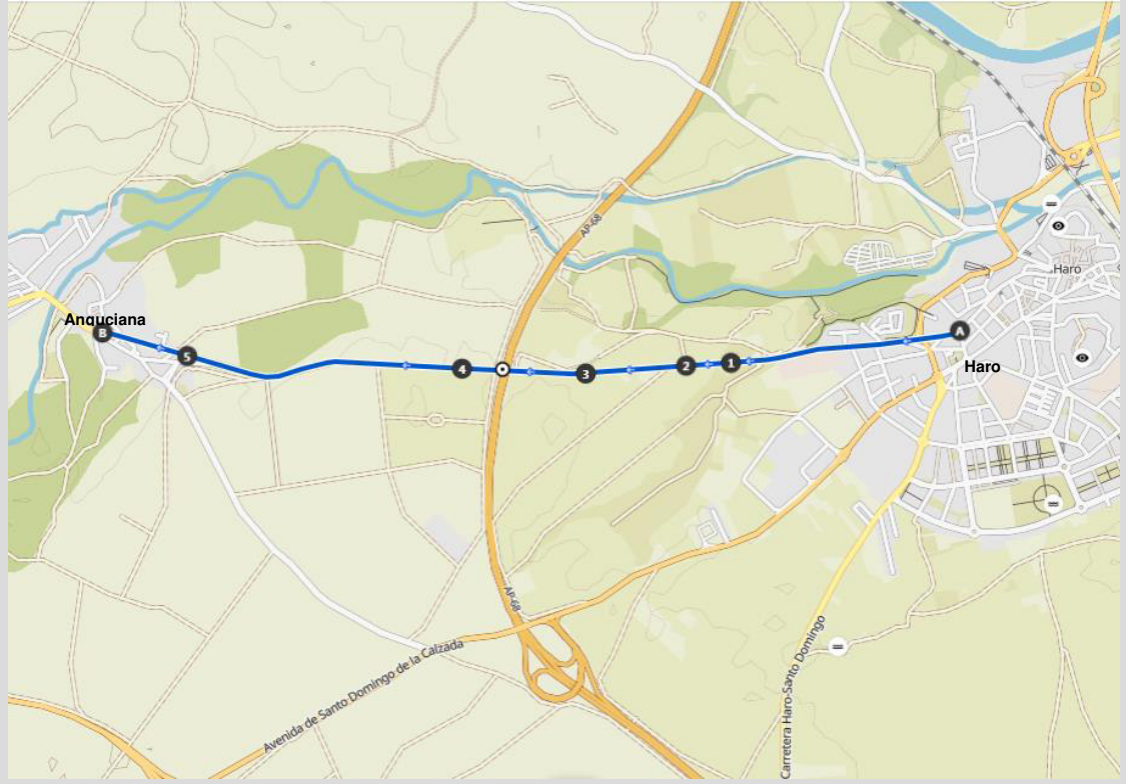
1.1. HARO-BRIÑAS

No existe carretera autonómica que una Haro (11557) con Briñas (190).
Se plantea una conexión a través del Barrio de las Bodegas de Haro, enlace norte con la N-232, senda hasta el puente medieval sobre el río Ebro y senda (no pavimentada) por la margen izquierda del río hasta Briñas. Este recorrido es más corto y tiene un perfil más suave que la ruta que utiliza la N-124 y la LR-124.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	3.62 km
Ascenso acumulado	20 m
Descenso acumulado	30 m
Velocidad media estimada	12.2 km/h
Tiempo de recorrido	18'
TIPOS DE VÍA	
Senda	1.93 km
Calle	0.55 km
Carretera	1.14 km
PLANO DE LA RUTA	
	

1.2. HARO-ANGUCIANA

La carretera autonómica LR-202 comunica Haro (11557) con Anguciana (425).
Se plantea un recorrido ciclista siguiendo el trazado de la citada carretera.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	4.11 km
Ascenso acumulado	10 m
Descenso acumulado	10 m
Velocidad media estimada	16.4 km/h
Tiempo de recorrido	15'
TIPOS DE VÍA	
Calle	0.19 km
Carretera	3.92 km
PLANO DE LA RUTA	
	

7. HARO-CASALARREINA

La unión de Haro (11557) con Casalarreina (1102) se consigue a través de la carretera autonómica LR-111 (hasta el peaje de la autopista AP-68) y la carretera nacional N-126 hasta Casalarreina.

Se plantea un itinerario ciclista a través de ambas carreteras.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	5.65 km
Ascenso acumulado	30 m
Descenso acumulado	0 m
Velocidad media estimada	14.5 km/h
Tiempo de recorrido	23'
TIPOS DE VÍA	
Calle	1.01 km
Carretera	4.64 km
PLANO DE LA RUTA	

8. HARO-BRIONES

No existe carretera autonómica que una Haro (11557) y Briones (749).

Se plantea un itinerario siguiendo la avenida de Logroño hasta la carretera nacional N-232 y seguir esta carretera hasta Briones entrando a la población por la calle de Mediodía.

Se podrían plantear algunas variantes a este itinerario a través del antiguo trazado de la N-232 en Gimileo y Briones pero en el sentido hacia Briones requieren cruzar la carretera en varias ocasiones. Servirían estos trazados en el sentido hacia Haro.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	7.05 km
Ascenso acumulado	70 m
Descenso acumulado	60 m
Velocidad media estimada	14.2 km/h
Tiempo de recorrido	30'
TIPOS DE VÍA	
Calle	1.53 km
Carretera	5.52 km
PLANO DE LA RUTA	

9. CASALARREINA-CASTAÑARES

Además del actual trazado de la LR-111, entre Casalarreina (1102) y Castañares de Rioja (404) también existe el antiguo trazado de esta carretera, más corto y seguro que la variante de Castañares.

Se plantea un itinerario siguiendo este viejo trazado, que pasa junto al camping de Castañares. También existe la Vía Verde del Oja uniendo estas dos localidades, pero su trazado es más largo, por lo que está destinada al usuario recreativo.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	4.42 km
Ascenso acumulado	40 m
Descenso acumulado	0 m
Velocidad media estimada	13.8 km/h
Tiempo de recorrido	19'
TIPOS DE VÍA	
Calle	0.82 km
Carretera	3.60 km

PLANO DE LA RUTA

10. CASALARREINA-TIRGO

El itinerario más cómodo para el tráfico ciclista entre Casalarreina (1102) y Tirgo (185) es la antigua carretera nacional, ahora denominada N-232 a, que se encuentra en muy buenas condiciones y tiene poco tráfico rodado.

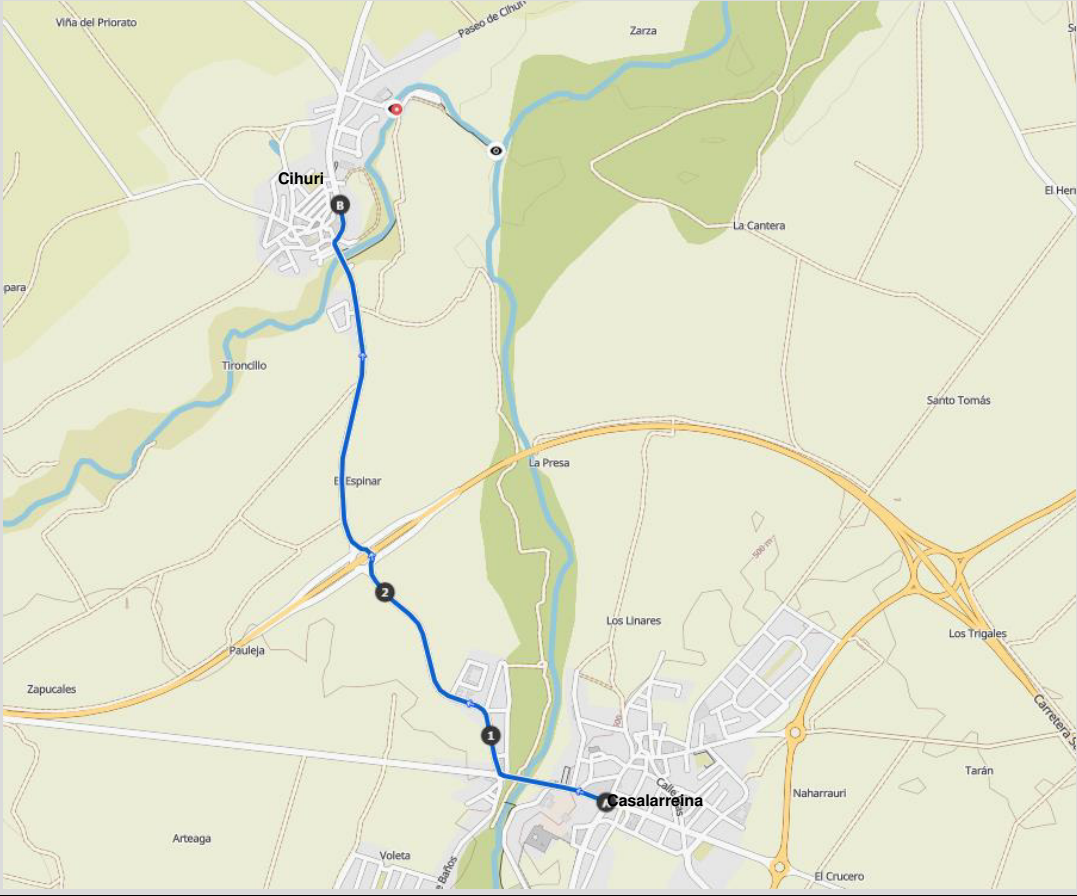
CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	3.28 km
Ascenso acumulado	20 m
Descenso acumulado	10 m
Velocidad media estimada	14.7 km/h
Tiempo de recorrido	13'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	3.28km

PLANO DE LA RUTA

11. CASALARREINA-CIHURI

El itinerario seleccionado nace en Casalarreina (1102), recorre los primeros 400 m por la N-232 a y posteriormente toma la LR-310 hasta Cihuri (177).

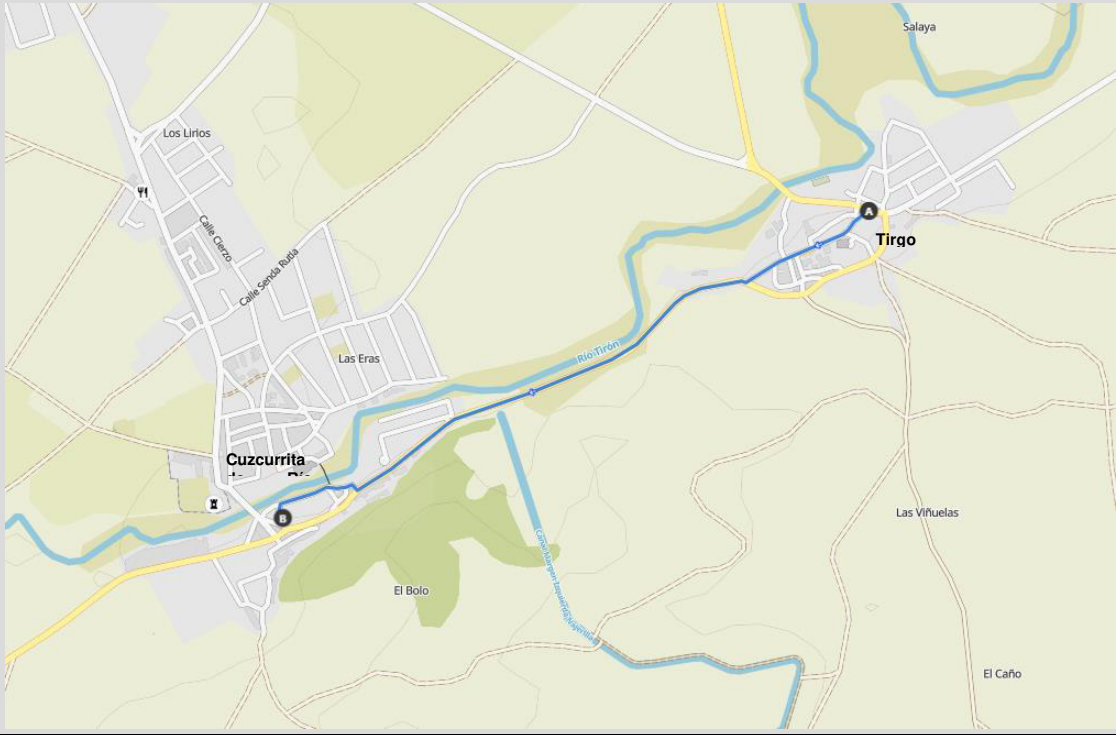
Existe otro itinerario junto al río Oja con peor trazado, más largo y peor piso, más dirigido a un uso recreativo.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	2.52 km
Ascenso acumulado	0 m
Descenso acumulado	20 m
Velocidad media estimada	18.5 km/h
Tiempo de recorrido	8'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	2.52 km
PLANO DE LA RUTA	
	

12. TIRGO-CUZCURRITA DE RÍO TIRÓN

En este itinerario entre Tirgo (185) y Cuzcurrita de Río Tirón (509) se propone la carretera LR-201, si bien se eliminan las travesías tan estrechas, sobre todo la de Cuzcurrita de Río Tirón, desviando la ruta por el entramado urbano de ambas localidades.

Hay otra opción por la N-232 a y por un camino asfaltado que conduce hasta Cuzcurrita, pero la ruta resulta algo más larga.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	1.48 km
Ascenso acumulado	10 m
Descenso acumulado	10 m
Velocidad media estimada	13.9 km/h
Tiempo de recorrido	6'
TIPOS DE VÍA	
Calle	0.52 km
Carretera	0.96 km
PLANO DE LA RUTA	
	

13. BRIÑAS – SAN VICENTE DE LA SONSIERRA – ÁBALOS

El itinerario que une Briñas (190), San Vicente de la Sonsierra (996) y Ábalos (255) supone un trayecto interesante desde el punto de vista turístico y recreativo.

La opción que se representa alterna por los territorios riojano y alavés por las carreteras LR-124 y A-124. Existen numerosas rutas secundarias por caminos entre viñedos y vistas espectaculares a ambos lados de la carretera.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	11.80 km
Ascenso acumulado	250 m
Descenso acumulado	100 m
Velocidad media estimada	11.3 km/h
Tiempo de recorrido	1h 03'
TIPOS DE VÍA	
Calle	0.47 km
Carretera	11.3 km
PLANO DE LA RUTA	

2.1. NÁJERA – BAÑOS DE RÍO TOBÍA

Itinerario que une Nájera (8072 habitantes) con Baños de Río Tobía (1585) a través de la carretera LR-113, remontando el valle del río Najerilla.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	10.00 km
Ascenso acumulado	90 m
Descenso acumulado	10 m
Velocidad media estimada	14.0 km/h
Tiempo de recorrido	43'
TIPOS DE VÍA	
Calle	0.10 km
Carretera	9.90 km
PLANO DE LA RUTA	

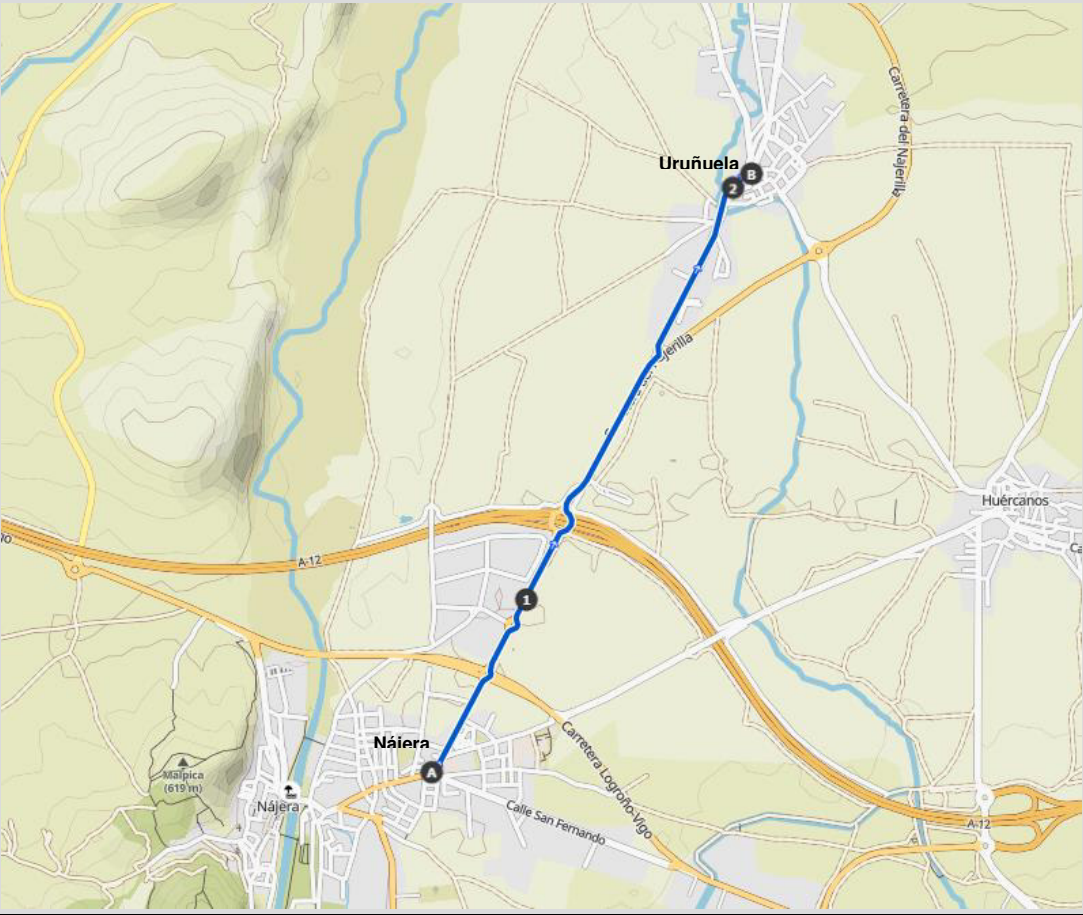
2.2. NÁJERA – HUÉRCANOS

El itinerario que une Nájera (8072 habitantes) con Huércanos (846) se propone con un primer tramo por la carretera LR-113, hasta la N-232 a, y después por la LR-321 hasta Huércanos. Aunque este recorrido es ligeramente más largo que si se utiliza sólo la LR-321, se puede llegar por él hasta el polígono industrial de Pedregales.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	2.90 km
Ascenso acumulado	10 m
Descenso acumulado	10 m
Velocidad media estimada	16.2 km/h
Tiempo de recorrido	11'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	2.90 km
PLANO DE LA RUTA	
	


2.3. NÁJERA – URUÑUELA

El itinerario que une Nájera (8072 habitantes) con Uruñuela (967) se propone por la carretera LR-113, hasta la variante de esta última localidad, siguiendo por la antigua carretera hasta el núcleo urbano de Uruñuela. Un primer tramo, hasta la N-120 a, coincidiría con el itinerario propuesto para el recorrido Nájera – Huércanos.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	3.13 km
Ascenso acumulado	10 m
Descenso acumulado	10 m
Velocidad media estimada	17.3 km/h
Tiempo de recorrido	11'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	3.13 km
PLANO DE LA RUTA	
	

2.4. BAÑOS DE RÍO TOBÍA – BOBADILLA

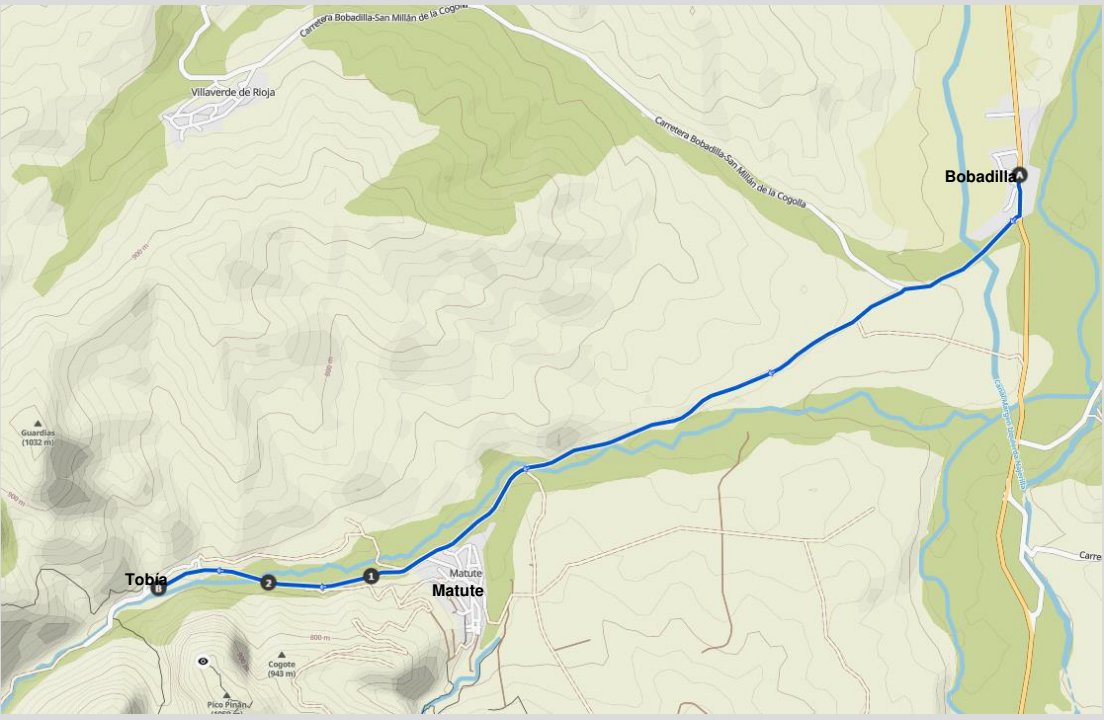
El itinerario que une Baños de Río Tobía (1585 habitantes) con Bobadilla (96) es muy corto y, aunque por población la localidad de Bobadilla no suponga un tráfico muy importante, se incluye como itinerario ciclista debido a la fuerte atracción de Baños sobre dicha localidad. La ruta propuesta utiliza en su totalidad la carretera LR-113.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	1.91 km
Ascenso acumulado	0 m
Descenso acumulado	10 m
Velocidad media estimada	17.3 km/h
Tiempo de recorrido	7'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	1.91 km
<div>PLANO DE LA RUTA</div> 	

2.5. BOBADILLA – MATUTE - TOBÍA

Las localidades de Bobadilla (96), Matute (91) y Tobía (43) están muy cercanas y ofrecen un atractivo itinerario para ciclistas de uso recreativo.

La ruta propuesta sigue la carretera LR-432, si bien existen algunos caminos sin pavimentar a ambos lados de la misma que pueden ser usados por ciclistas y peatones.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	5.43 km
Ascenso acumulado	130 m
Descenso acumulado	20 m
Velocidad media estimada	10.3 km/h
Tiempo de recorrido	31'
TIPOS DE VÍA	
Calle	0.1 km
Carretera	5.33 km
<div>PLANO DE LA RUTA</div> 	

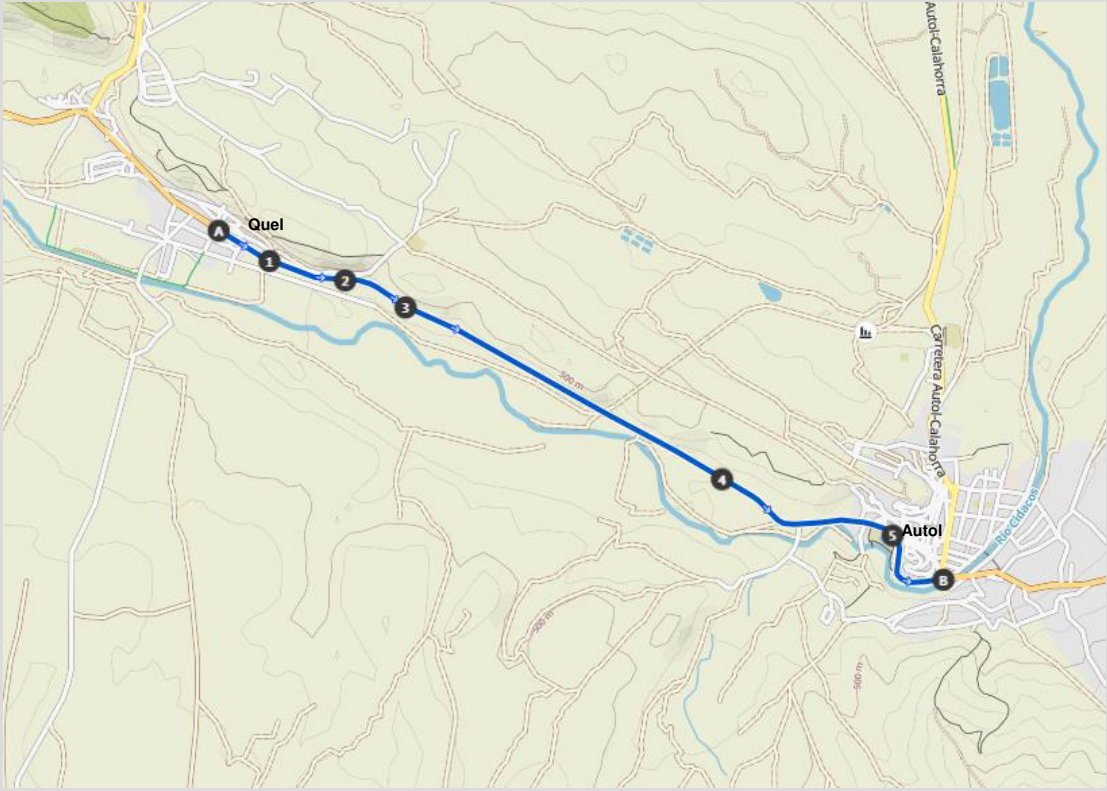
3.1. ARNEDO – QUEL

Para unir Arnedo (15015) con Quel (2078) con un itinerario ciclista se propone la utilización de un camino situado entre la carretera LR-115 y el río Cidacos, actualmente asfaltado, que evita de este modo el elevado tráfico de la carretera. Esta opción da un mejor acceso al polígono industrial Renocal.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	4.38 km
Ascenso acumulado	0 m
Descenso acumulado	40 m
Velocidad media estimada	18.2 km/h
Tiempo de recorrido	14'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	0.20 km
Calle	0.54 km
Camino pavimentado	3.64 km
PLANO DE LA RUTA	
	

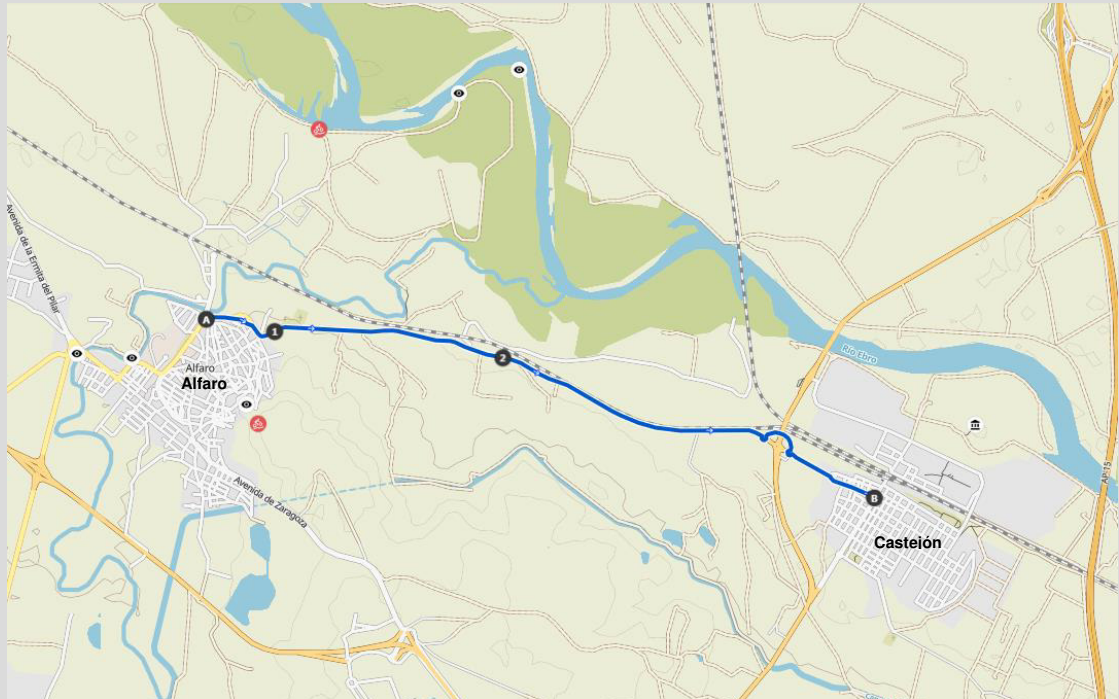
3.2. QUEL - AUTOL

El itinerario entre Quel (2078) y Autol (4623) se propone por la carretera LR-115, aunque podría estudiarse la posibilidad de utilizar algún tramo de la Vía Verde del Cidacos. En cualquier caso, sus características tendrían muy poca variación respecto a las aquí plasmadas.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	4.10 km
Ascenso acumulado	10 m
Descenso acumulado	50 m
Velocidad media estimada	18.4 km/h
Tiempo de recorrido	13'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	4.10 km
PLANO DE LA RUTA	
	

4.1. ALFARO - CASTEJÓN

A pesar de que Castejón (4109) es una localidad de la Comunidad Foral de Navarra se incluye como itinerario ciclista por la proximidad a Alfaro (9611) y la importante relación entre ambas poblaciones. La ruta propuesta comunica Alfaro y Castejón por la carretera LR-288. El recorrido real es de 5.23 km, si bien sólo 4.3 km corresponden a la Comunidad Autónoma de La Rioja.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	5.23 km (4.3 en territorio riojano)
Ascenso acumulado	20 m
Descenso acumulado	30 m
Velocidad media estimada	16.8 km/h
Tiempo de recorrido	19'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	4.42 km
Travesía	0.81 km
PLANO DE LA RUTA	
	

4.2. CALAHORRA – ALDEANUEVA DE EBRO

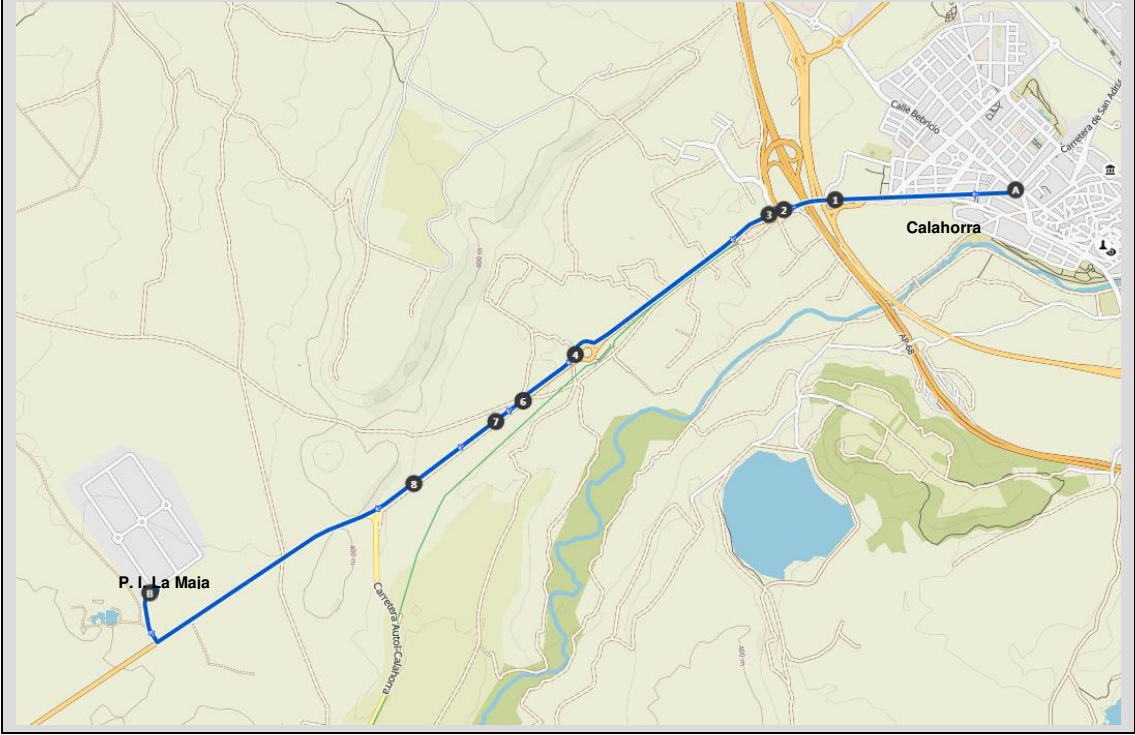
La unión de Calahorra (24531) con Aldeanueva de Ebro (2760) mediante un itinerario ciclista conseguiría además la conexión de estos núcleos con los polígonos industriales de Tejerías, El Recuenco y Aldeanueva. La ruta propuesta discurre por la N-232 y la LR-384.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	11.2 km
Ascenso acumulado	50 m
Descenso acumulado	60 m
Velocidad media estimada	15.9 km/h
Tiempo de recorrido	42'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	10.79 km
Calle	0.41 km
PLANO DE LA RUTA	
	

4.3. CALAHORRA – LA MAJA

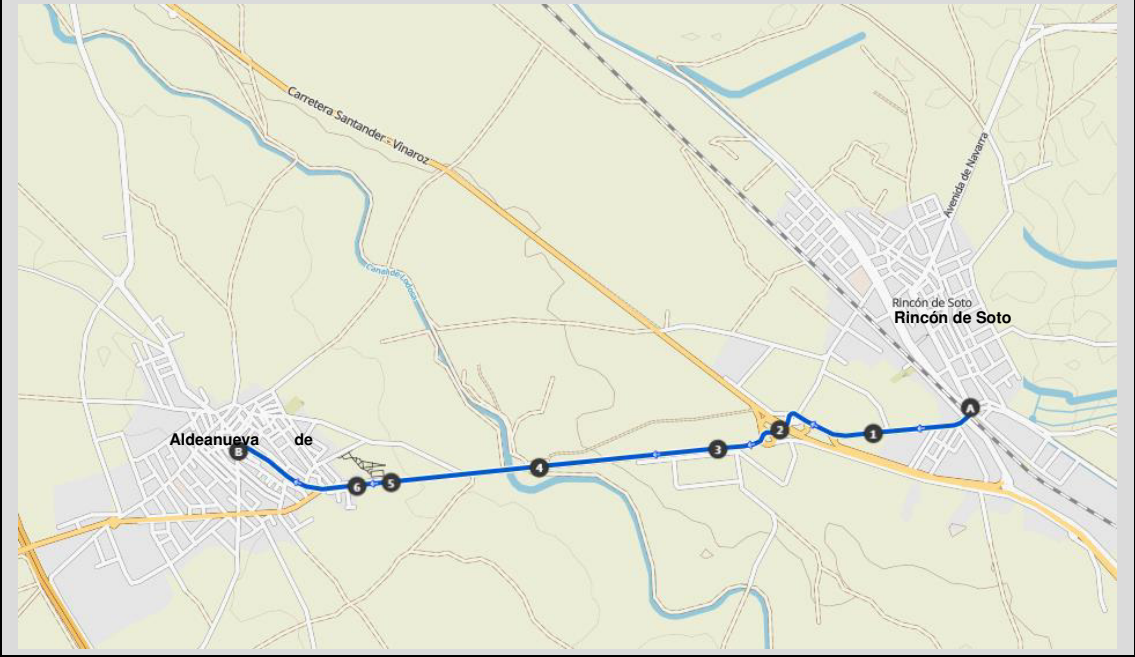
La conexión de Calahorra (24531) con el Polígono Industrial La Maja, además de unir ambos núcleos de generación de tráfico ciclista, establece un corredor muy interesante que pasa por la zona deportiva municipal de Calahorra.

Existe una ruta paralela a la carretera LR-134 entre Calahorra y el complejo deportivo que cuenta con carril ciclista. Desde ahí hasta La Maja se propone la LR-134.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	6.61 km
Ascenso acumulado	60 m
Descenso acumulado	20 m
Velocidad media estimada	12.9 km/h
Tiempo de recorrido	31'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	3.15 km
Calle	1.22 km
Pista pavimentada	2.24 km
PLANO DE LA RUTA	
	

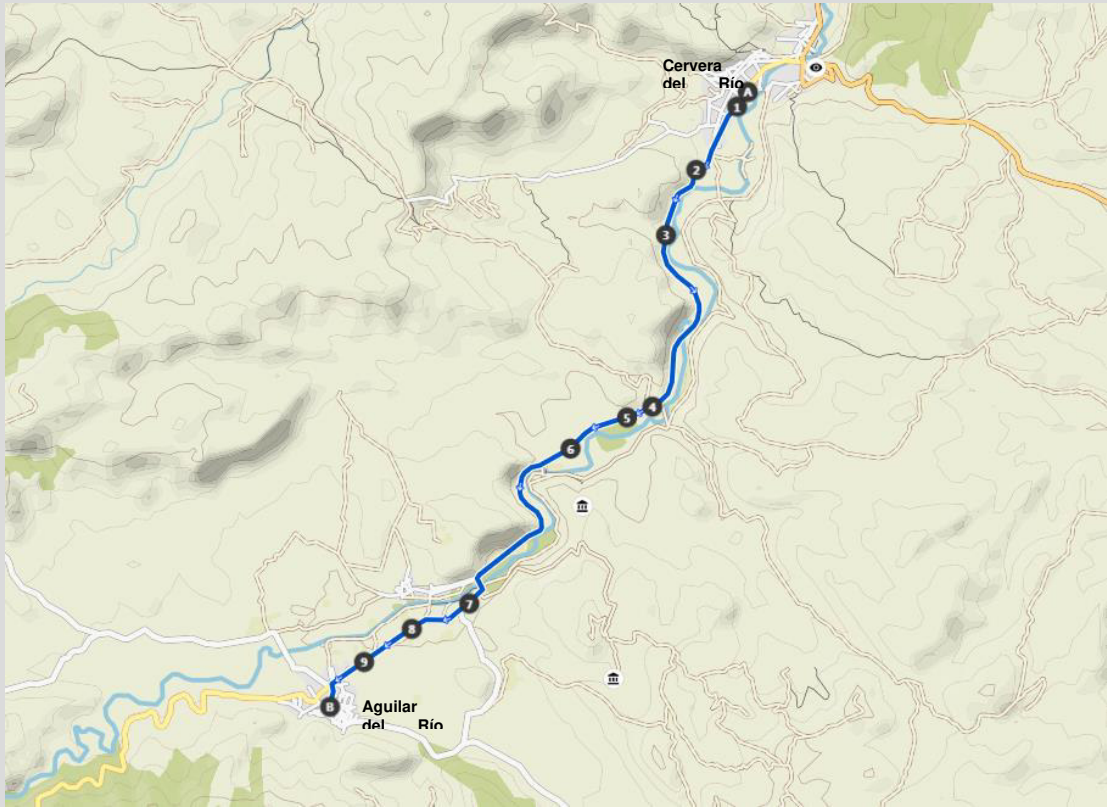
4.4. RINCÓN DE SOTO – ALDEANUEVA DE EBRO

Ambas localidades forman una combinación que suman conjuntamente 6646 habitantes, aunque son dos polos separados por la N-232. Su unión por un itinerario ciclista se realizaría por la carretera LR-115.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	3.39 km
Ascenso acumulado	60 m
Descenso acumulado	0 m
Velocidad media estimada	11.5 km/h
Tiempo de recorrido	18'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	2.96 km
Calle	0.43 km
PLANO DE LA RUTA	
	

5.1. CERVERA DE RÍO ALHAMA – AGUILAR DEL RÍO ALHAMA

Cervera de Río Alhama (2308) es la cabecera de una comarca con numerosas poblaciones. La más importante de ellas es Aguilar (459). Entre ambas se puede establecer un itinerario ciclista siguiendo el recorrido de la carretera LR-284 que pasa por Inestrillas.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	6.98 km
Ascenso acumulado	120 m
Descenso acumulado	10 m
Velocidad media estimada	11.7 km/h
Tiempo de recorrido	36'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	6.80 km
Calle	0.18 km
PLANO DE LA RUTA	
	

5.2. PRADEJÓN – EL VILLAR DE ARNEDO

Se propone un itinerario ciclista entre Pradejón (3910) y El Villar de Arnedo (596) que pasaría por la zona deportiva de Pradejón y también daría servicio a los polígonos industriales de El Villar. La ruta propuesta discurre por el llamado camino pavimentado de Las Piscinas hasta la LR-123 y después por esta carretera hasta El Villar de Arnedo.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	3.04 km
Ascenso acumulado	60 m
Descenso acumulado	0 m
Velocidad media estimada	10.8 km/h
Tiempo de recorrido	17'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	1.20 km
Camino pavimentado	1.84 km
PLANO DE LA RUTA	
	

6.1. FUENMAYOR – CENICERO

Las localidades de Fuenmayor (3143) y Cenicero (2086) están unidas sólo por la carretera N-232, a través de Los Buicios, con un perfil bastante exigente.

Existen otras rutas más suaves por caminos sin pavimentar y con importantes dificultades, como cruces con el ferrocarril. Se propone por tanto un itinerario ciclista siguiendo el trazado de la N-232, que además facilitaría el acceso a los polígonos industriales de Los Buicios.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	8.21 km
Ascenso acumulado	120 m
Descenso acumulado	120 m
Velocidad media estimada	15.2 km/h
Tiempo de recorrido	32'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	7.59 km
Calle	0.62 km
PLANO DE LA RUTA	
	

6.2. FUENMAYOR – NAVARRETE

Las localidades de Fuenmayor (3143) y Navarrete (2935) están unidas por la carretera LR-137. A pesar de que existen algunas opciones por caminos sin pavimentar, la ruta que proponemos sigue el trazado de esta carretera, pasando por el polígono industrial Lentiscareas.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	4.71 km
Ascenso acumulado	70 m
Descenso acumulado	0 m
Velocidad media estimada	11.8 km/h
Tiempo de recorrido	24'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	4.17 km
Calle	0.54 km
PLANO DE LA RUTA	
	

6.3. FUENMAYOR – LA PUEBLA DE LABARCA

La localidad riojana de Fuenmayor (3143) y la alavesa de La Puebla de Labarca (857) están unidas por la carretera LR-251, que cruza el río Ebro, frontera natural entre los dos territorios.

Es un corto recorrido rodeado de viñedos que también tiene bastante tráfico motivado por la presencia de importantes bodegas. La existencia de un camping a mitad del recorrido acentúa la importancia de este corredor, tanto para usuarios cotidianos como recreativos. El tramo alavés es exigente en cuanto a pendientes.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	3.73 km
Ascenso acumulado	40 m
Descenso acumulado	40 m
Velocidad media estimada	14.8 km/h
Tiempo de recorrido	15'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	3.44 km
Calle	0.29 km

PLANO DE LA RUTA

6.4. LARDERO – ALBERITE

Las localidades de Lardero (10813) y Alberite (2457) están unidas por la carretera LR-254.

La ruta propuesta coincide en su trazado con esta carretera.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	2.39 km
Ascenso acumulado	10 m
Descenso acumulado	10 m
Velocidad media estimada	15.3 km/h
Tiempo de recorrido	9'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	2.39 km

PLANO DE LA RUTA

6.5. VILLAMEDIANA DE IREGUA – ALBERITE

Las localidades de Villamediana de Iregua (8359) y Alberite (2457) están unidas por la carretera LR-255.

La ruta propuesta coincide en su trazado con esta carretera, aunque también existe un camino pavimentado con características muy similares.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	2.90 km
Ascenso acumulado	30 m
Descenso acumulado	20 m
Velocidad media estimada	14.4 km/h
Tiempo de recorrido	12'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	2.32 km
Calle	0.58 km
PLANO DE LA RUTA	

6.6. ALBERITE – ALBELDA DE IREGUA

Las localidades de Alberite (2457) y Albelda de Iregua (3481) están unidas por la carretera LR-255. La ruta propuesta coincide en su trazado con esta carretera.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	6.08 km
Ascenso acumulado	100 m
Descenso acumulado	10 m
Velocidad media estimada	12.0 km/h
Tiempo de recorrido	30'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	6.08 km
PLANO DE LA RUTA	

6.7. ALBELDA DE IREGUA – NALDA

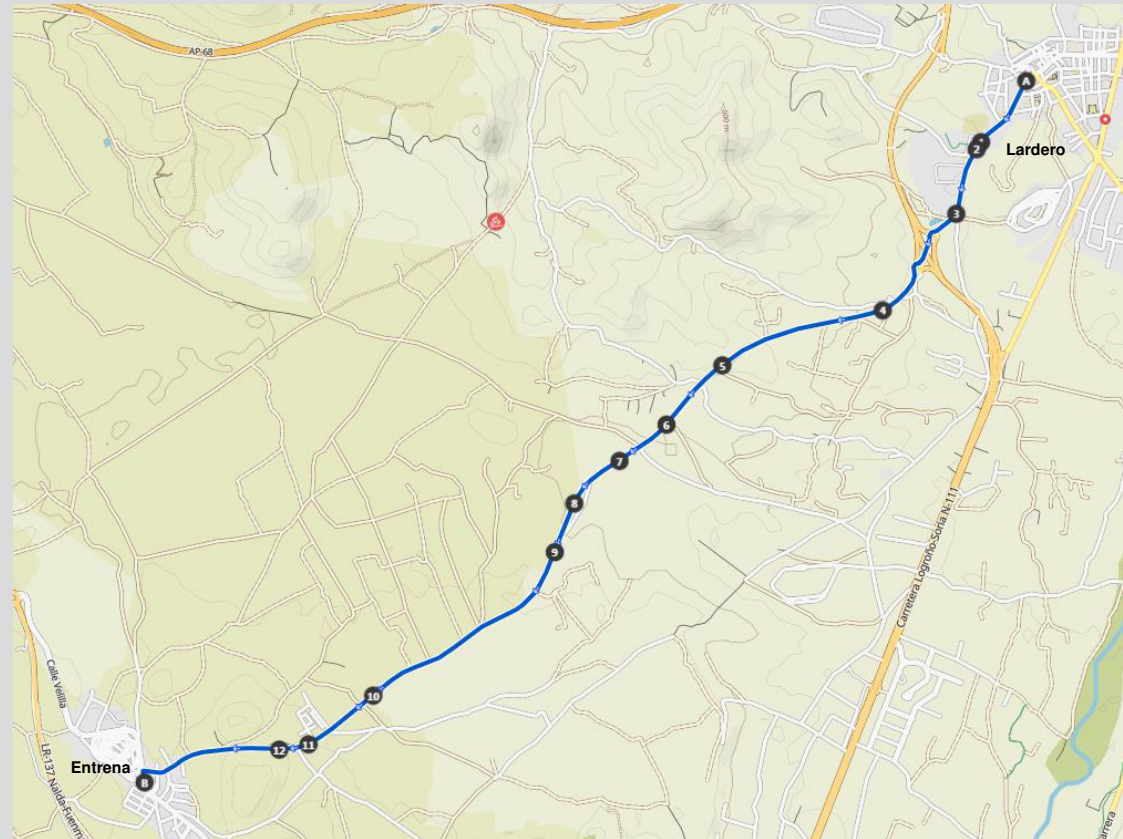
Las localidades de Albelda de Iregua (3481) y Nalda (1057) están unidas por la carretera LR-255. La ruta propuesta coincide en su trazado con esta carretera, que comunica ambos núcleos con el polígono industrial La Yasa. La ascensión a Nalda (8% de pendiente) requiere un cierto nivel físico.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	3.95 km
Ascenso acumulado	90 m
Descenso acumulado	10 m
Velocidad media estimada	10.7 km/h
Tiempo de recorrido	22'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	3.71 km
Calle	0.24 km
PLANO DE LA RUTA	
	

6.8. LARDERO – ENTRENA

Las localidades de Lardero (10813) y Entrena (1545) están unidas por la carretera LR-254.

La ruta propuesta coincide en su trazado con esta carretera.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	7.56 km
Ascenso acumulado	160 m
Descenso acumulado	50 m
Velocidad media estimada	11.2 km/h
Tiempo de recorrido	40'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	7.56 km
PLANO DE LA RUTA	
	

6.9. NAVARRETE – ENTRENA

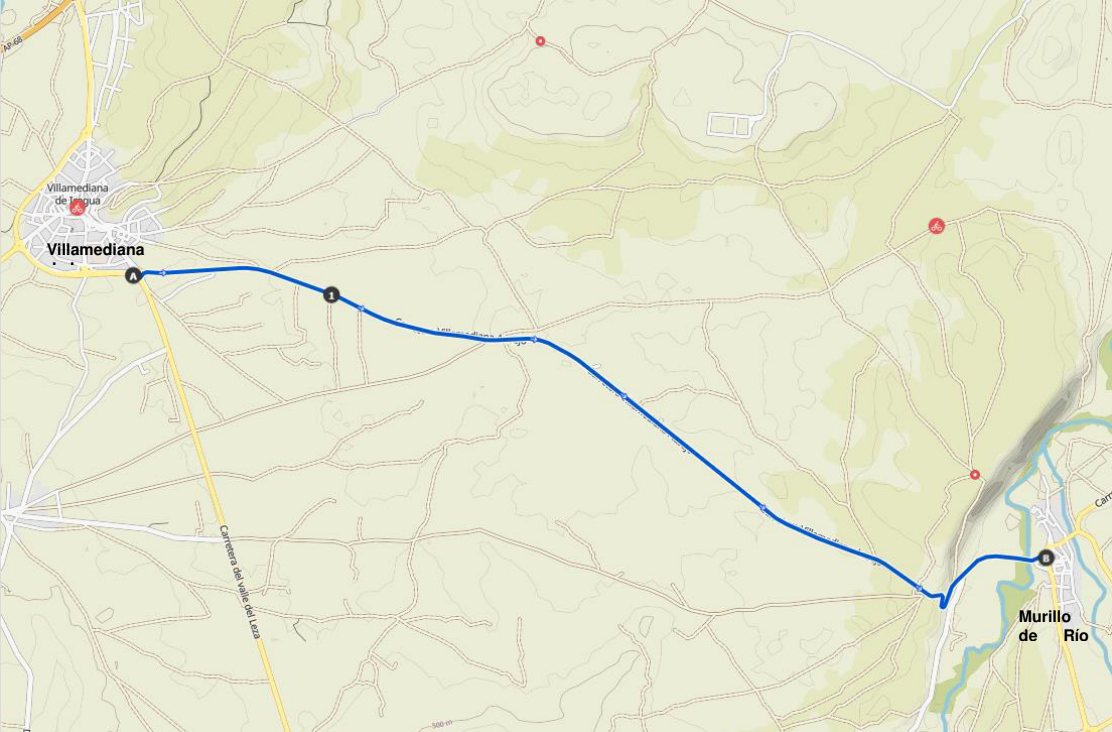
Las localidades de Navarrete (2935) y Entrena (1545) están unidas por la carretera LR-137. La ruta propuesta coincide en su trazado con esta carretera. Como punto singular de este recorrido se puede anotar el camping de Navarrete.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	5.58 km
Ascenso acumulado	70 m
Descenso acumulado	20 m
Velocidad media estimada	12.9 km/h
Tiempo de recorrido	26'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	4.95 km
Calle	0.63 km
PLANO DE LA RUTA	
	

6.10. VILLAMEDIANA DE IREGUA – MURILLO DE RÍO LEZA

Las localidades de Villamediana de Iregua (8359) y Murillo de Río Leza (1652) están unidas por la carretera LR-259.

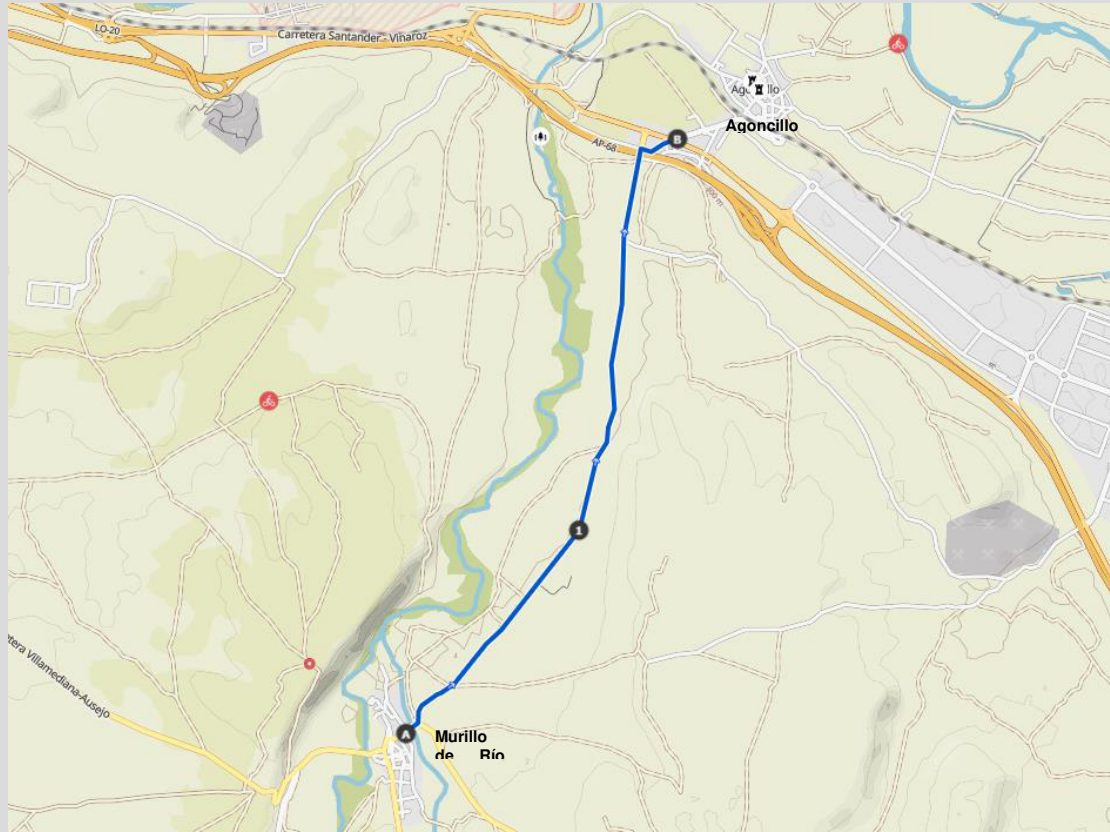
La ruta propuesta coincide en su trazado con esta carretera. Hay que tener en cuenta que la bajada (en sentido hacia Villamediana es subida) cercana a Murillo tiene una pendiente del 9%.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	8.32 km
Ascenso acumulado	50 m
Descenso acumulado	90 m
Velocidad media estimada	17.6 km/h
Tiempo de recorrido	28' (32' en sentido contrario)
TIPOS DE VÍA	
Carretera	8.32 km
PLANO DE LA RUTA	
	

6.11. MURILLO DE RÍO LEZA – AGONCILLO

Las localidades de Murillo de Río Leza (8359) y Agoncillo (1096) están unidas por la carretera LR-261.

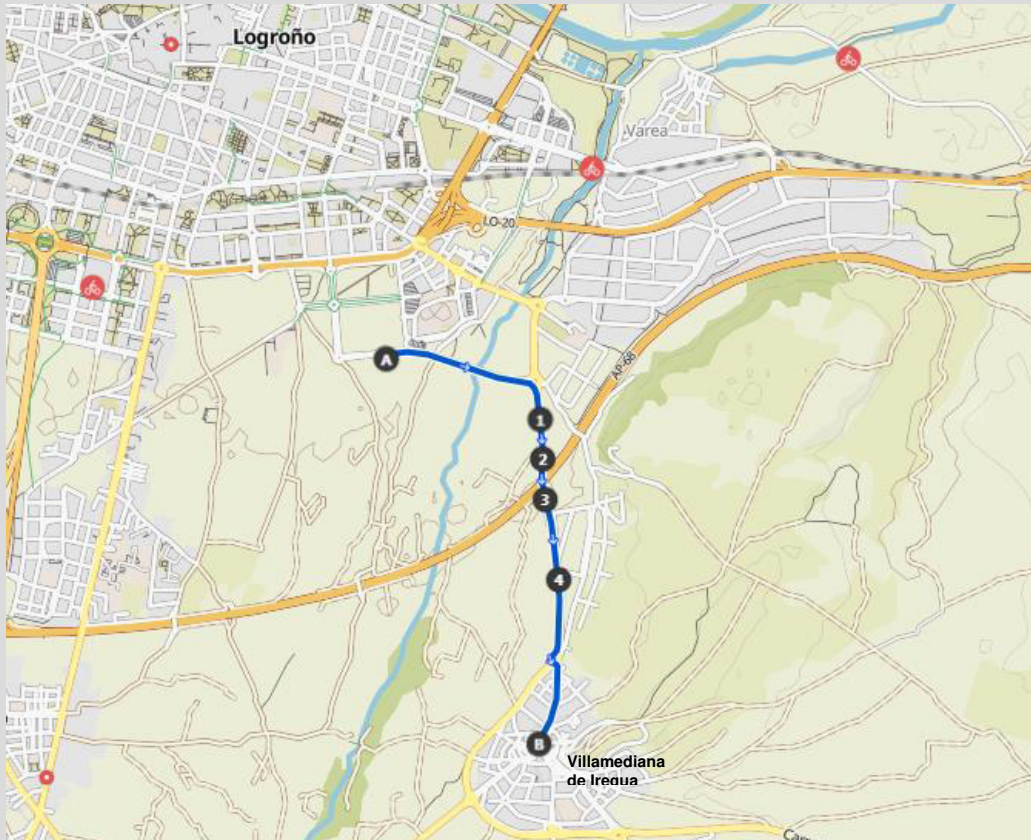
El interés de este itinerario tiene más sentido si se considera como una vía de comunicación con el polígono industrial de El Sequero. La ruta que se propone aprovecha el trazado de la carretera LR-261.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	5.33 km
Ascenso acumulado	10 m
Descenso acumulado	40 m
Velocidad media estimada	19.0 km/h
Tiempo de recorrido	17'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	5.33 km
PLANO DE LA RUTA	
	

6.12. LOGROÑO - VILLAMEDIANA DE IREGUA

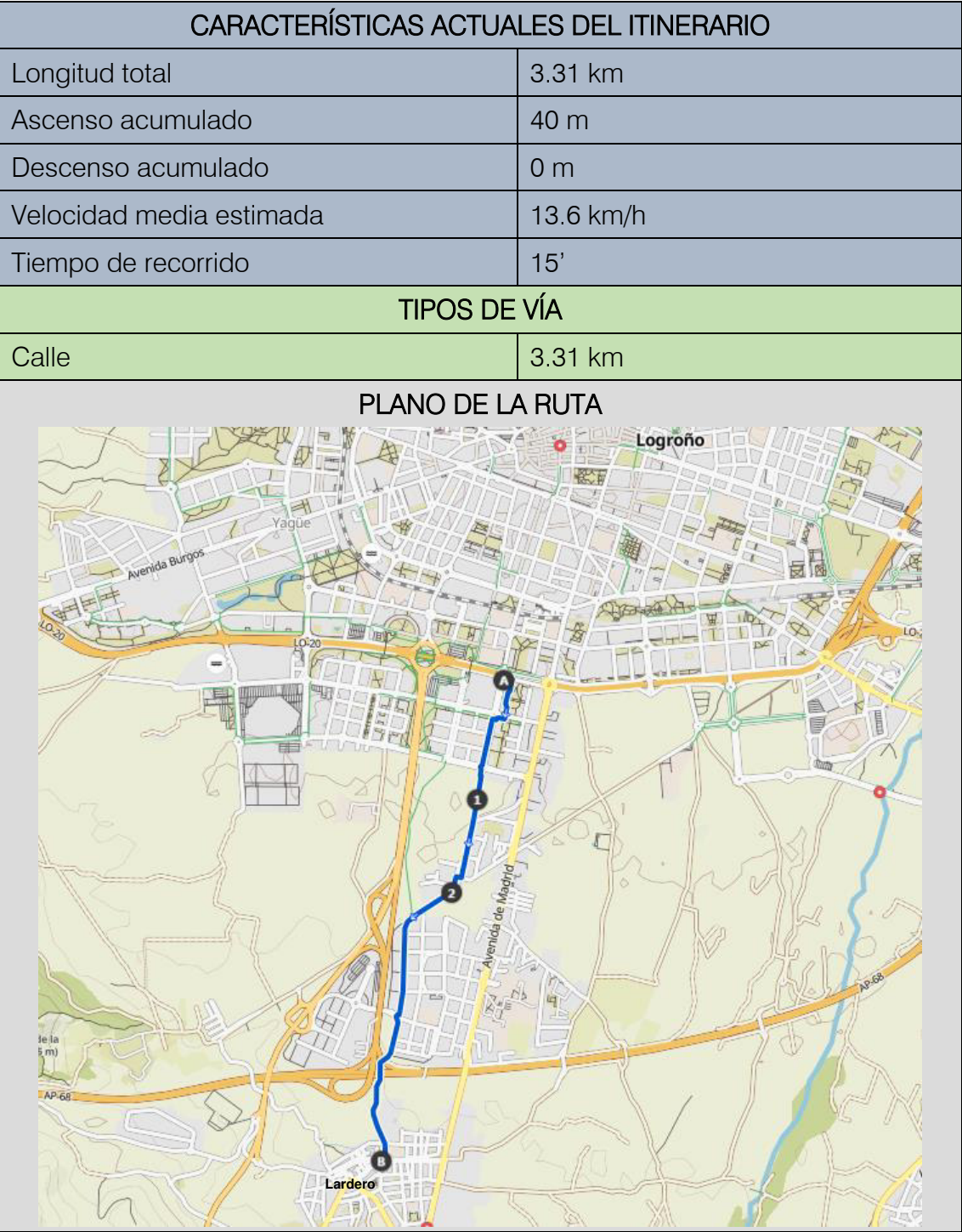
Las localidades de Logroño (152485) y Villamediana de Iregua (8359) están unidas por la carretera LR-250.

La ruta propuesta comienza en la rotonda del hospital San Pedro y coincide en su trazado con esta carretera hasta la rotonda de Villamediana. A partir de ahí se sigue por las calles de esta localidad.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	3.34 km
Ascenso acumulado	60 m
Descenso acumulado	10 m
Velocidad media estimada	13.4 km/h
Tiempo de recorrido	15'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	2.79 km
Calle	0.55 km
PLANO DE LA RUTA	
	

6.13. LOGROÑO - LARDERO

Las localidades de Logroño (152485) y Lardero (10813) están prácticamente unidas por los entramados urbanos de ambos municipios. Son numerosas las rutas que pueden plantearse para unir ambos núcleos con un itinerario ciclista. En este caso se ha evitado la avenida de Madrid y se han utilizado otras calles urbanas menos transitadas.



6.14. AGONCILLO - ARRÚBAL

Las localidades de Agoncillo (1096) y Arrúbal (516) comparten el polígono industrial de El Sequero. Se puede establecer un itinerario ciclista que comunique ambos y consiga una posible conexión con esta importante implantación de carácter industrial.

Existen varias posibilidades para definir una ruta ciclista entre ambos municipios. La que aquí se plantea discurre al norte del ferrocarril, por lo que la conexión con El Sequero se realiza a través de un paso a nivel.



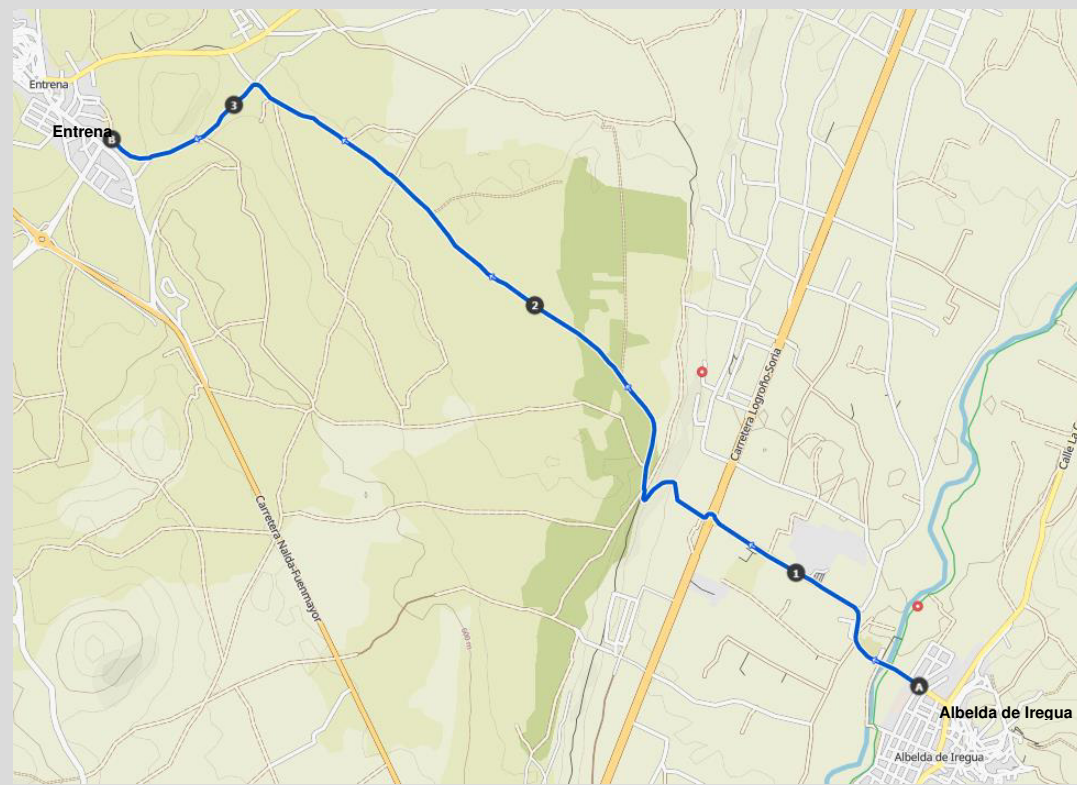
6.15. ALBELDA DE IREGUA - ENTRENA

Las localidades de Albelda de Iregua (3481) y Entrena (1545) se encuentran a ambos lados de la carretera nacional N-111 pero su conexión por carretera es incómoda para las bicicletas por el largo rodeo que se da por la LR-137.

El itinerario comienza en Albelda y discurre por la LR-256 hasta la N-111 para, una vez cruzada ésta por el enlace, continuar por pistas pavimentadas hasta Entrena. Esta ruta consigue además la conexión de Albelda con la zona industrial de la LR-256.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	6.08 km
Ascenso acumulado	70 m
Descenso acumulado	30 m
Velocidad media estimada	15.1 km/h
Tiempo de recorrido	24'
TIPOS DE VÍA	
Camino	4.51 km
Carretera	1.58 km

PLANO DE LA RUTA



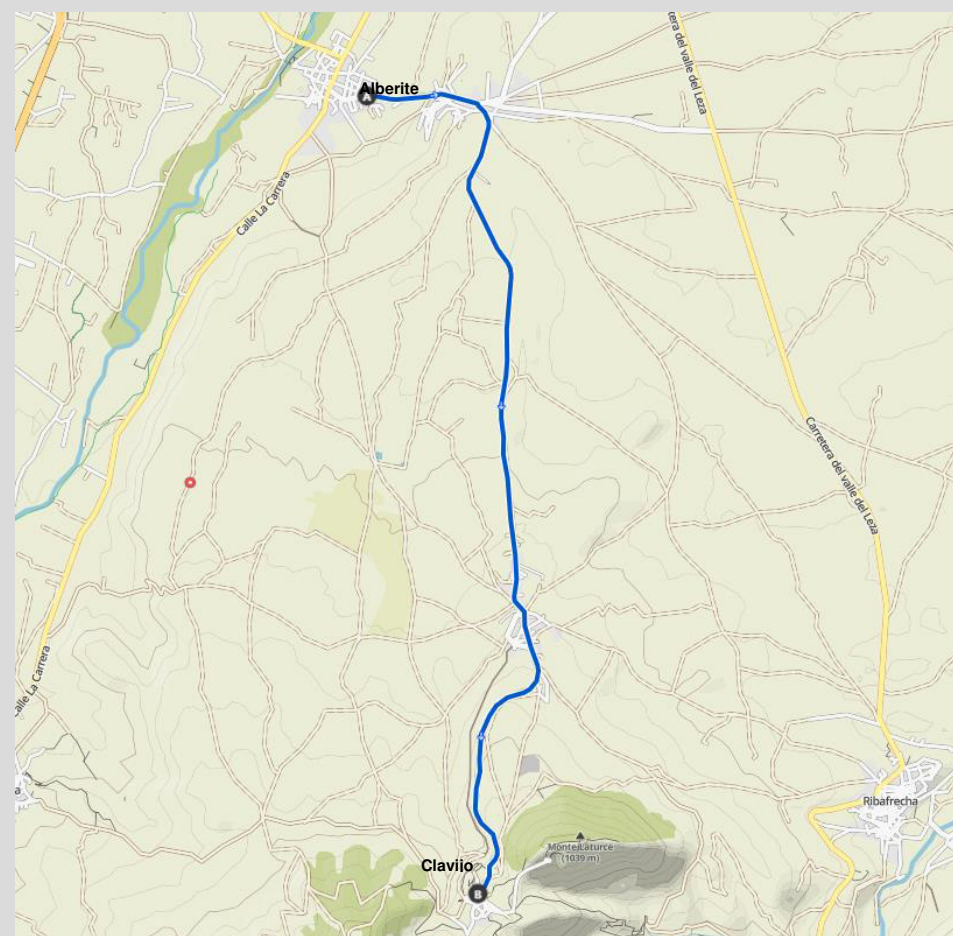
6.16. ALBERITE - CLAVIJO

La subida de Alberite (2457) a Clavijo (269) es un recorrido muy utilizado para un uso deportivo de la bicicleta, pues tiene pendientes de hasta el 11%.

Se plantea este itinerario que discurre por las carreteras LR-344 (travesía) y LR-345.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	7.52 km
Ascenso acumulado	420 m
Descenso acumulado	0 m
Velocidad media estimada	8.5 km/h
Tiempo de recorrido	53'
TIPOS DE VÍA	
Calle	0.3 km
Carretera	7.21 km

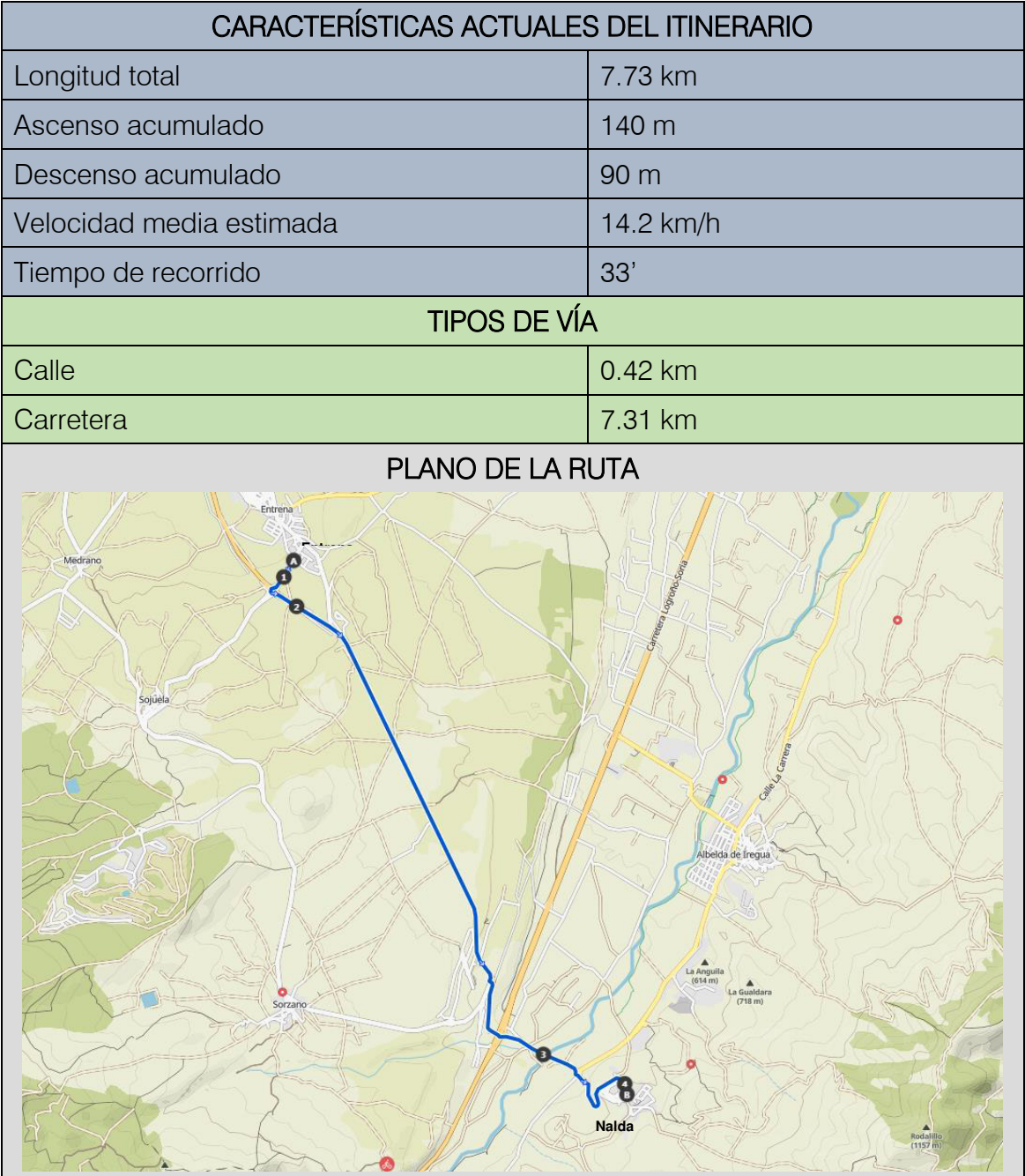
PLANO DE LA RUTA



6.17. ENTRENA - NALDA

Las localidades de Entrena (1545) y Nalda (1057) están comunicadas por las carreteras LR-137, LR-255 y LR-440.

Siguiendo estas carreteras se presenta este itinerario, teniendo en cuenta que el tramo de la LR-440, la subida a Nalda, está incluida en el itinerario Albelda de Iregua – Nalda.



6.18. VILLAMEDIANA DE IREGUA - LARDERO

Las localidades de Villamediana de Iregua (8359) y Lardero (10813) son las dos más importantes del área metropolitana de Logroño tras la capital. Sin embargo, a pesar de su cercanía, no están comunicadas de una forma sencilla por carretera.

De hecho, existe un importante tráfico de peatones y ciclistas a través del camino de La Ribaza y la pasarela sobre el río Iregua. Este tránsito se verá incrementado en un futuro próximo por la construcción de un paso inferior bajo la LR-250.

El itinerario que proponemos es el que discurre por este camino pavimentado.



6.19. LOGROÑO - AGONCILLO

Las localidades de Logroño (152485) y Agoncillo (1096) son limítrofes, pero no tienen conexión por carretera autonómica. No obstante, con la reciente construcción de la conexión con la autovía de Pamplona y la futura Ronda Sur, han quedado algunos tramos de la N-232 con muy poco tráfico, por lo que pueden ser aprovechadas para insertar itinerarios ciclistas.

La ruta que aquí se propone utiliza las avenidas de La Paz y Zaragoza de Logroño y la N-232. Esta ruta puede tener mucho interés como conexión al Polígono Industrial de La Portalada.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	14.4 km
Ascenso acumulado	60 m
Descenso acumulado	100 m
Velocidad media estimada	16.1 km/h
Tiempo de recorrido	54'
TIPOS DE VÍA	
Carretera	11.93 km
Calle	2.51 km
PLANO DE LA RUTA	
	

6.20. LOGROÑO - ALBERITE

De todas las posibles conexiones entre Logroño (152485) y Alberite (2457), la más adecuada como itinerario ciclista es sin duda la Vía Romana del Iregua, una pista sin pavimentar que discurre por la orilla izquierda del río y ofrece la ruta más corta y más atractiva, convirtiéndola en la preferida tanto para uso cotidiano como recreativo.

Otra alternativa sería la conjunción de los trayectos Logroño-Villamediana y Villamediana-Alberite, que ya están tratados en otras fichas.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	5.87 km
Ascenso acumulado	60 m
Descenso acumulado	0 m
Velocidad media estimada	13.5 km/h
Tiempo de recorrido	26'
TIPOS DE VÍA	
Camino sin pavimentar	5.87 km
PLANO DE LA RUTA	
	

6.21. LOGROÑO - FUENMAYOR

No existe carretera autonómica que comunique Logroño (152485) y Fuenmayor (3143). Descartando el trayecto que sigue la red de carreteras del Estado por su largo recorrido, la ruta más adecuada como itinerario ciclista es el Camino Viejo de Fuenmayor, que parte del barrio logroñés de Valdegastea.

Otras opciones son posibles, como el paso por el barrio de El Cortijo, aunque tienen recorridos más largos y están más dirigidos al uso recreativo.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	7.30 km
Ascenso acumulado	180 m
Descenso acumulado	180 m
Velocidad media estimada	13.2 km/h
Tiempo de recorrido	33'
TIPOS DE VÍA	
Camino pavimentado	7.30 km
PLANO DE LA RUTA	
	

6.22. LOGROÑO - OYÓN

Entre Logroño (152485) y la ciudad alavesa de Oyón (3368) hay un interés recíproco para implantar un itinerario ciclista. Las dos opciones son por carretera (carretera de Viana y calle Logroño) o por el denominado Camino de Oyón, que parte del barrio logroñés de El Campillo.

En este documento nos inclinamos por este último, constituido por un camino pavimentado que permite acceder al núcleo urbano de Oyón y a su Polígono Industrial.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	3.49 km
Ascenso acumulado	50 m
Descenso acumulado	0 m
Velocidad media estimada	12.0 km/h
Tiempo de recorrido	17'
TIPOS DE VÍA	
Camino pavimentado	3.49 km
PLANO DE LA RUTA	
	

7.1. EZCARAY – ZORRAQUÍN - VALGAÑÓN

Las localidades de Ezcaray (2045), Zorraquín (90) y Valgañón (130) están muy cercanas y tienen un importante tránsito de usuarios de bicicleta con sentido recreativo.

La ruta propuesta sigue la carretera LR-111, si bien en algunos tramos encontramos la Ruta Verde del Ciloria, una pista sin pavimentar con trazado paralelo y uso exclusivo de bicicletas y paseantes.

Este itinerario serviría también para el complejo residencial de la Urbanización Usarena,

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	5.01 km
Ascenso acumulado	130 m
Descenso acumulado	0 m
Velocidad media estimada	9.9 km/h
Tiempo de recorrido	30'
TIPOS DE VÍA	
Calle	0.66 km
Carretera	4.35 km
PLANO DE LA RUTA	

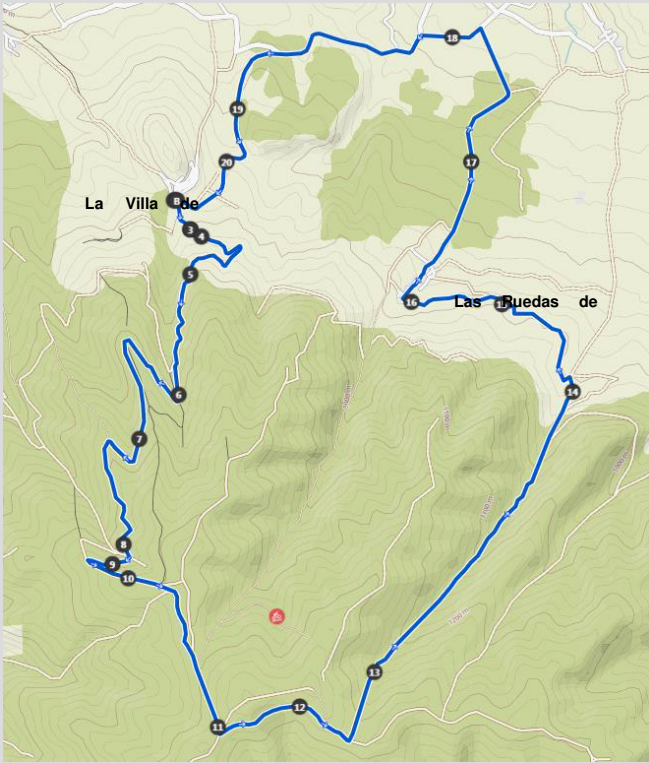
7.2. HORNOS DE MONCALVILLO – DAROCA – MEDRANO – SOJUELA

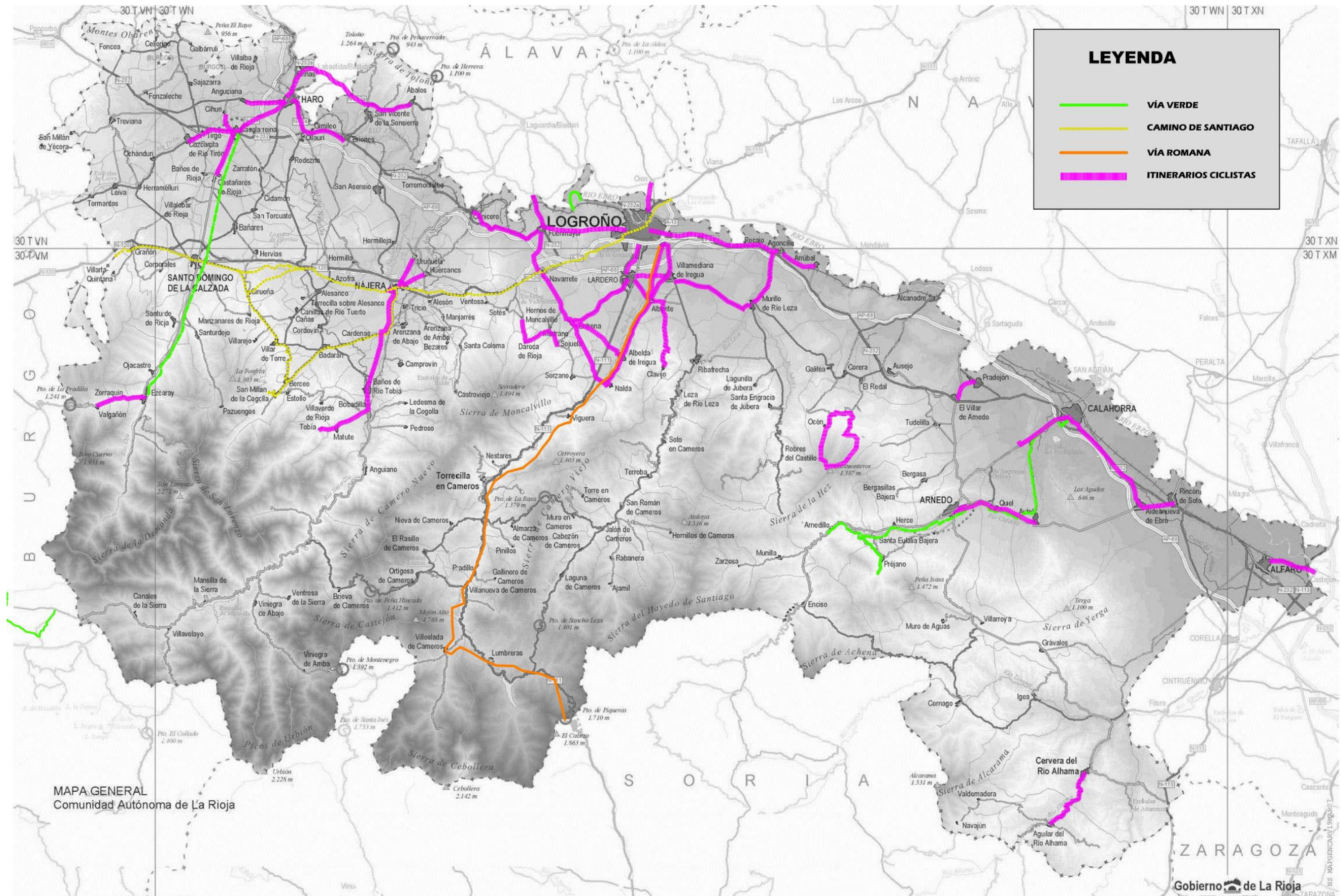
Son cuatro localidades situadas al pie de la Sierra de Moncalvillo que suman unos 800 habitantes. Están unidos por la carretera LR-341 y por ella se propone este itinerario muy dirigido al usuario recreativo en general, aunque también tiene muchos recorridos secundarios dirigidos tanto a usuario deportivo de montaña como de carretera.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	6.47 km
Ascenso acumulado	110 m
Descenso acumulado	130 m
Velocidad media estimada	12.9 km/h
Tiempo de recorrido	30'
TIPOS DE VÍA	
Calle	0.20 km
Carretera	6.27 km
PLANO DE LA RUTA	

7.3. VALLE DE OCÓN – SIERRA LA HEZ

El Valle de Ocón se encuentra al pie de Sierra La Hez, declarada Reserva Mundial de la Biosfera. Nos encontramos en un paisaje donde se enclavan pequeñas localidades que mantienen un gran atractivo. Se plantea aquí un circuito circular con inicio y final en La Villa de Ocón. Es un recorrido que discurre mayormente por caminos sin pavimentar, existiendo diversos recorridos a través de éstos y de sendas secundarias.

CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO	
Longitud total	21.00 km
Ascenso acumulado	660 m
Descenso acumulado	660 m
Velocidad media estimada	8.2 km/h
Tiempo de recorrido	2h 34'
TIPOS DE VÍA	
Caminos y pistas sin pavimentar	12.31 km
Caminos y pistas pavimentadas	2.61 km
Carretera	6.08 km
<div>PLANO DE LA RUTA</div> 	



**PLAN REGIONAL DE CARRETERAS
DE LA RIOJA 2022-2030**

ANEJO 10. ANÁLISIS DE TRAVESÍAS



La Rioja



ANEJO 10. ANÁLISIS DE TRAVESÍAS

ÍNDICE

1	OBJETO DEL ANÁLISIS.....	1
2	TÉRMINOS MUNICIPALES DE LA RIOJA	1
2.1	NÚCLEOS URBANOS DE LA RIOJA.....	3
3	PLANEAMIENTO URBANÍSTICO DE LA RIOJA.....	4
3.1.1	Tipos de planeamiento existente en municipios de La Rioja	4
3.1.2	Ley del Ruido y Planes de Acción contra el Ruido en La Rioja	4
3.1.3	Plan de Movilidad y Accesibilidad Sostenibles del Área Metropolitana de Logroño...	6
3.1.4	Plan de Movilidad Urbana (PMUS) de Calahorra.....	6
3.1.5	Planeamientos municipales y nuevas variantes en La Rioja	7
3.1.5.1	ALBERITE.....	7
3.1.5.2	CALAHORRA.....	8
3.1.5.3	EL VILLAR DE ARNEDO	8
3.1.5.4	FUENMAYOR	9
3.1.5.5	MURILLO DE RÍO LEZA	9
3.1.5.6	NAVARRETE	10
3.1.5.7	PRADEJÓN.....	10
3.1.5.8	SAN VICENTE DE LA SONSIERRA	12
4	TRAVESÍAS EN LA RIOJA	12
4.1	INVENTARIO DE TRAVESÍAS DE LA RIOJA	12
4.2	ANÁLISIS DE TRAVESÍAS DE LA RIOJA.....	20
4.3	ANÁLISIS PORMENORIZADO DE TRAVESÍAS CONFLICTIVAS DE LA RIOJA	26
4.4	NECESIDADES DE MEJORA DE TRAVESÍAS.....	52
4.5	NECESIDADES DE EJECUCIÓN DE NUEVA VARIANTE	53
5	VARIANTES PREVISTAS EN EL PLAN VIGENTE.....	56
5.1	ANÁLISIS DE VARIANTES DE LA RIOJA	57

APENDICE A. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO EN LOS TÉRMINOS MUNICIPALES DE LA RIOJA	62
---	-----------

APENDICE B. INVENTARIO DE LOS TRAMOS URBANOS DE LA RED LOCAL REGIONAL DE LA RIOJA DESTINADOS A SER CEDIDOS A LOS MUNICIPIOS (LR-5XX).....	66
--	-----------

APENDICE C. INVENTARIO DE ACCESOS DE LA RED LOCAL AUTONÓMICA (LR-4XX).....	81
---	-----------

APÉNDICE D. INVENTARIO DE LOS TRAMOS PRINCIPALES DE LA RED LOCAL DE LA RIOJA (LR-3XX)	99
--	-----------

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 - Evolución de la población entre 1971 y 2019	1
Ilustración 2 – Situación de los municipios de especial relevancia de La Rioja	2
Ilustración 3 – Situación de los municipios de especial relevancia de La Rioja	2
Ilustración 4 – Plano 6. “Sistemas generales y conexiones” (Alberite).....	8
Ilustración 5 –Estructura urbana conforme al planeamiento vigente (Calahorra)	8
Ilustración 6 –Clasificación del suelo (El Villar de Arnedo).....	9
Ilustración 7 – Plano 6. “Estructura viaria” (Fuenmayor)	9
Ilustración 8 – Plano 6. Justificación del cumplimiento de la LOTUR (Murillo de Río Leza)	10
Ilustración 9 – Estructura general y orgánica del territorio. Modificación P0082_13	10
Ilustración 10 – Afecciones (Pradejón).....	11
Ilustración 11 – Modificación puntual nº3 del PGM (2021)	11
Ilustración 12 – Plano “Estructura y categorías” (San Vicente de la Sonsierra).....	12
Ilustración 13 - Travesías de la Red de carreteras de La Rioja.....	67
Ilustración 14 - Accesos a la Red Local de Carreteras de La Rioja.....	82

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 - Distribución de la población de La Rioja (01 de enero de 2020)	2
Tabla 2 – Principales municipios de La Rioja. Población en 2019	2
Tabla 3 – Términos municipales y número de núcleos urbanos que contienen.....	4
Tabla 4 – Travesías en núcleos urbanos sin población permanente	13
Tabla 5 – Travesías en núcleos urbanos con menos de 25 habitantes	13
Tabla 6 – Desdoblamientos de Travesía	13

Tabla 7 – Inventario de Travesías de la Red Regional de Carreteras de La Rioja	19
Tabla 8 – Parámetros y rangos definición nivel de conflictividad en travesías de La Rioja	21
Tabla 9 – Denominación del nivel de conflictividad según puntuación	21
Tabla 10 – Nivel Conflictividad de Travesías de La Rioja (según situación diseño del año 2019)	25
Tabla 11 – Travesías con mayor nivel de conflictividad en La Rioja (2019)	26
Tabla 12 – Otras travesías con alto nivel de conflictividad en La Rioja (Proyección 2030)	27
Tabla 13 - Necesidades de mejora en travesías de La Rioja (2019), por nivel de conflictividad	52
Tabla 14 - Necesidades de mejora en travesías de La Rioja (2030), por nivel de conflictividad	52
Tabla 15 - Necesidades de mejora en travesías de La Rioja (Pendientes Plan anterior).....	53
Tabla 16 - Necesidad de ejecución de nuevas variantes en La Rioja	53
Tabla 17 – Necesidades de variante pendientes de ejecución (Plan anterior)	54
Tabla 18. Necesidades de variante no previstas en el Plan Anterior	54
Tabla 19. Necesidades de ejecución de variante en la proyección de 2030	55
Tabla 20 – Variantes ejecutadas. Plan Carreteras La Rioja (2010-2021)	56
Tabla 21 – Variantes pendientes. Plan Carreteras La Rioja (2010-2021).....	56
Tabla 22 – Tramos de travesía con previsión de nueva variante	57
Tabla 23 – Variantes en fase de Actuaciones Preparatorias.....	57
Tabla 24 – Catalogo de travesías de la Red de Carreteras de La Rioja y Término Municipal.....	67
Tabla 25 – Planeamiento urbanístico en tramos urbanos de carreteras de Red Local.....	68
Tabla 26 – Tramos urbanos de carretera con funcionalidad exclusiva de vial interno	68
Tabla 27 – Futuros tramos exclusivamente urbanos tras la ejecución de nuevas variantes	68
Tabla 28 – Itinerarios de la Red Local de La Rioja.	100

1 OBJETO DEL ANÁLISIS

Se pretenden analizar, en el presente Anejo, los tramos autonómicos de carreteras referentes a travesías y variantes y su relación con los núcleos urbanos de La Rioja, incluyendo su caracterización y su relación con el planeamiento municipal.

Para ello, se incluye, en primer lugar, un breve análisis de los núcleos urbanos existentes en La Rioja y sobre los términos municipales más poblados de la misma, destacando los municipios cabecera por ser los que recogen una mayor proporción de población y dado que estos quedan definidos como partidos judiciales de La Rioja.

A fin de realizar su posterior caracterización, también se incluye una breve descripción sobre las formas de planeamiento existentes en La Rioja y su influencia sobre la Red Regional de Carreteras de La Rioja, sobre la Ley de ruido y los Planes de Acción Contra el Ruido en La Rioja, sobre el Plan de Movilidad y Accesibilidad Sostenibles del Área Metropolitana de Logroño y sobre los planeamientos existentes en los diferentes municipios de La Rioja en los que se hace referencia a la ejecución de nuevas variantes.

Posteriormente, se identifican los tramos urbanos de carreteras y/o travesías existentes pertenecientes a la Red Regional de carreteras de La Rioja y, por lo tanto, aquellos que quedan pendientes de cesión a sus correspondientes Ayuntamientos, en el momento que esto sea acordado por las administraciones afectadas, mediante la confección del correspondiente "Inventario de Travesías". Estas travesías se analizan teniendo en cuenta su nivel de conflictividad. A partir de los resultados obtenidos en dicho análisis previo, se lleva a cabo un estudio pormenorizado de las travesías más conflictivas y se determinan las necesidades de mejora en travesías y de ejecución de nuevas variantes en base a las indicaciones que se derivan de este estudio.

Por último, se identifican y analizan, de la misma forma, las variantes existentes de la Red Regional de Carreteras de La Rioja.

La caracterización y análisis realizados de los tramos urbanos de carreteras y/o travesías y de las variantes incluye los siguientes aspectos:

- Datos básicos para su identificación referentes al tramo de carretera en cuestión, así como el municipio y núcleo de población que atraviesan y el número de habitantes que lo componen.
- Transitabilidad, tanto rodada como peatonal: incluyendo información relativa a la longitud del tramo de travesía, el tipo de firme, la anchura de la plataforma, la existencia o no y la anchura de aceras, el tipo de trazado y su nivel de visibilidad, la iluminación y otras observaciones sobre sus intersecciones, accesos, etc.

- Conflictividad: se identifican los principales elementos de conflictividad detectados, el nivel de conflictividad y las observaciones explicativas que sean necesarias.
- La permeabilidad transversal existente, en función de la IMD (2019), tráfico de vehículos pesados y la velocidad media de los vehículos.

Se incluyen, a su vez, una serie de apéndices explicativos o complementarios al análisis de travesías urbanas y variantes realizado en el presente anejo.

2 TÉRMINOS MUNICIPALES DE LA RIOJA

La Rioja cuenta con una población residente de **316.798 habitantes** a 1 de enero de 2020, según el Instituto de Estadística de La Rioja y una densidad de poblacional de **63,06 hab/km²**, la cual queda repartida en un total de **174 términos municipales**. Como podemos observar, la población de La Rioja se mantiene considerablemente estable, tras un elevado incremento de ésta entre el año 2000 y 2008, un periodo de estabilidad entre 2008 y 2014 y un ligero descenso de la misma acontecido entre los años 2013 y 2014.

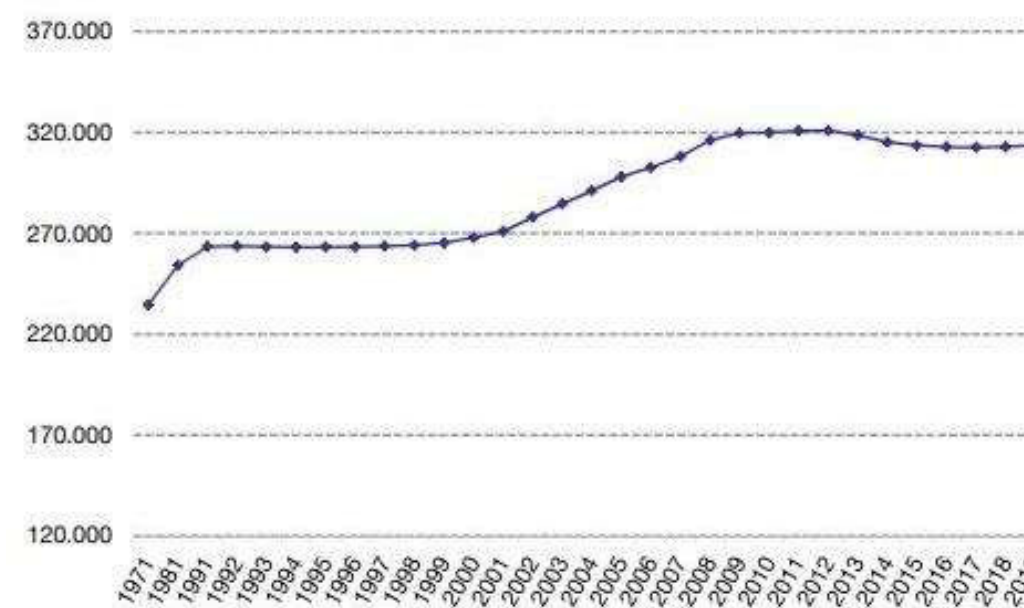


Ilustración 1 - Evolución de la población entre 1971 y 2019

Fuente: Datos INE 2019 e Instituto de Estadística de La Rioja

Además, cabe señalar el desigual reparto de la población en la Comunidad Autónoma. El 96,23 % de la población vivía en el año 2019 en la unidad geomorfológica Valle del Ebro, tal y como puede observarse en la tabla adjunta, registrando una densidad de población de 102,80 hab/km², mientras que las Sierras Ibéricas cuentan con una densidad de población muy baja, de 5,79 hab/km², hecho que puede verse condicionado por su orografía escarpada y por el mayor coste de la ejecución de infraestructuras en el mismo, entre otras razones.

	Nº MUNICIPIOS	SUPERFICIE (km)	HABITANTES	DENSIDAD (habitantes/km)
VALLE	122	2.965,49	304.865	102,80
SIERRA	52	2.062,42	11.933	5,79

Tabla 1 - Distribución de la población de La Rioja (01 de enero de 2020)

Fuente: Datos INE 2019 y elaboración propia

Relacionado con lo anterior, destacar que La Rioja tiene **146 municipios con menos de 1.000 habitantes** de sus 174; **23 municipios** con una población que oscila **entre 1.001 y 10.000**; **4 municipios entre 10.001 y 50.000**; y uno, **Logroño, con más de 100.000 habitantes** (Padrón INE, 01-01-2019).

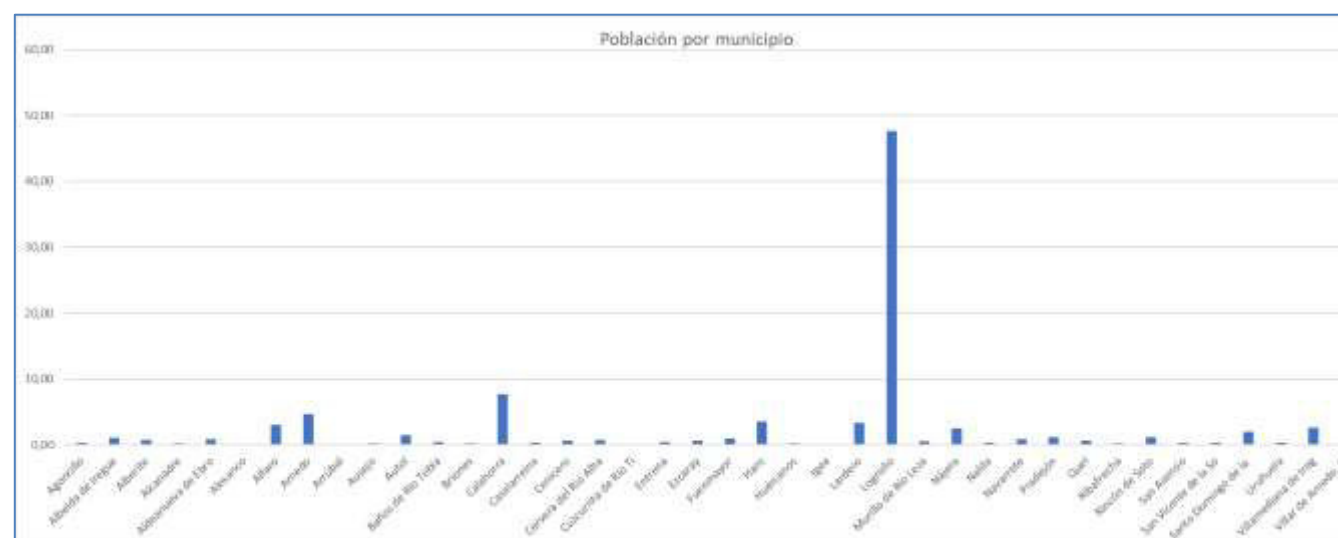


Ilustración 2 – Situación de los municipios de especial relevancia de La Rioja

Fuente: Datos INE 2019 y elaboración propia

La mayoría de la población se concentra en muy pocos núcleos, que suelen centralizar los servicios esenciales para la población. Estos núcleos de mayor entidad son habitualmente cabeceras de comarca. Se utiliza la división de los nueve partidos judiciales (Haro, Santo Domingo de la Calzada, Nájera, Logroño, Torrecilla en Cameros, Calahorra, Arnedo, Alfaro y Cervera del Río Alhama) para establecer cuáles son los municipios considerados como cabeceras de comarca y a partir de ahí, determinar las relaciones con los distintos municipios de su radio de influencia.

Municipio	Población
Logroño	152.485
Calahorra	24.531
Arnedo	15.015
Haro	11.557
Lardero	10.813
Alfaro	9.611

Municipio	Población
Villamediana de Iregua	8.359
Nájera	8.072
Santo Domingo de la Calzada	6.276
Cervera del Río Alhama	2.308
Torrecilla en Cameros	453

Tabla 2 – Principales municipios de La Rioja. Población en 2019

Fuente: INE

Existen 5 municipios con una población superior a los 10.000 habitantes, y solo 9 municipios superan los 5.000 habitantes. Estas cifras indican una alta presencia de núcleos rurales y núcleos en proceso de despoblación entre los 174 municipios de la región.

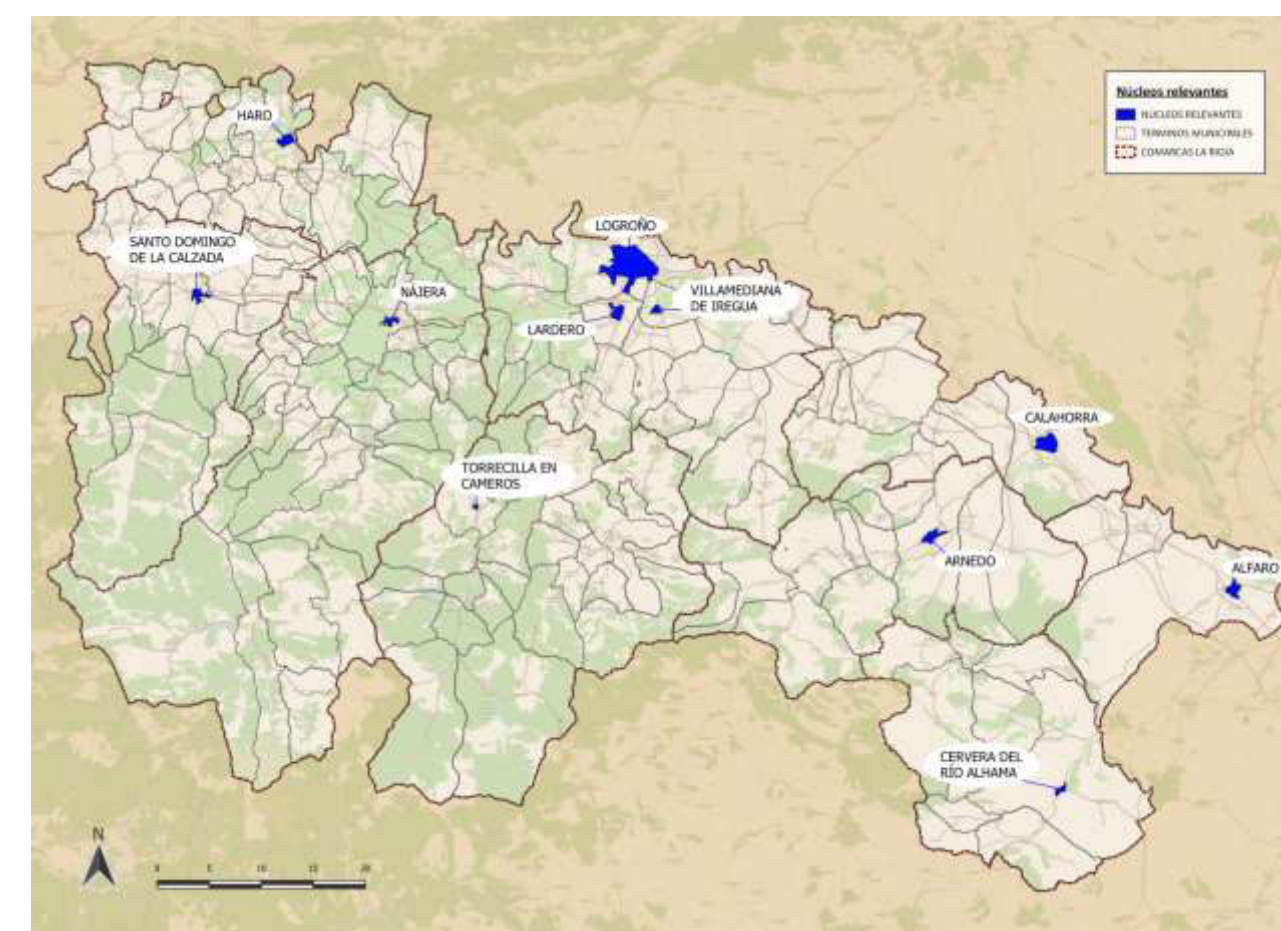


Ilustración 3 – Situación de los municipios de especial relevancia de La Rioja

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Gobierno de La Rioja

En la imagen adjunta, quedan reflejados los municipios o núcleos de población más relevantes de la Comunidad Autónoma de La Rioja. Estos municipios se localizan, mayoritariamente, al norte de la región, en la zona del valle del río Ebro.

Además, cabe destacar que existe un municipio con mayor concentración de población, coincidente con la cabecera, en cada comarca o partido judicial de La Rioja; excepto en la referente a Logroño, donde hay dos municipios más que tienen una población importante en términos generales de la región, que son, Lardero y Villamediana de Iregua.

2.1 Núcleos urbanos de La Rioja

En este apartado se hace referencia al total de núcleos urbanos de la Comunidad Autónoma de La Rioja, dado que existen varios municipios que cuentan con varios núcleos urbanos dentro de su territorio.

Se contabilizan así, un total de **295 núcleos urbanos**, respecto a los 174 términos municipales existentes. Así, se identifican un total de 121 núcleos urbanos que pertenecen a otros términos municipales de La Rioja, no contando estos con categoría de municipio.

Entre los 295 núcleos urbanos, se contabilizan un total de 266 núcleos accesibles y 29 núcleos urbanos inaccesibles, destacando, a su vez, que existen en La Rioja un total de 19 núcleos urbanos sin población real permanente o que se encuentran deshabitados y 12 núcleos con menos de 25 habitantes censados.

A continuación, se relacionan los términos municipales de La Rioja haciendo referencia al número de núcleos urbanos que contiene cada uno de ellos.

TERMINO MUNICIPAL	Nº NÚCL. URB.	TERMINO MUNICIPAL	Nº NÚCL. URB.	TERMINO MUNICIPAL	Nº NÚCL. URB.	TERMINO MUNICIPAL	Nº NÚCL. URB.	TERMINO MUNICIPAL	Nº NÚCL. URB.	TERMINO MUNICIPAL	Nº NÚCL. URB.	TERMINO MUNICIPAL	Nº NÚCL. URB.
ÁBALOS	1	ENTRENA	1	RABANERA	1	BRIONES	2	MANZANARES DE RIOJA	2	TRICIO	1		
AGONCILLO	3	ESTOLLO	2	RASILLO DE CAMEROS, EL	1	CABEZÓN DE CAMEROS	1	MATUTE	1	TUDELILLA	1		
AGUILAR DEL RÍO ALHAMA	3	EZCARAY	10	REDAL, EL	1	CALAHORRA	2	MEDRANO	1	URUÑUELA	1		
AJAMIL	3	FONCEA	1	RIBAFRECHA	1	CAMPROVÍN	2	MUNILLA	7	VALDEMADERA	1		
ALBELDA DE IREGUA	1	FONZALECHE	2	RINCÓN DE SOTO	1	CANALES DE LA SIERRA	1	MURILLO DE RÍO LEZA	1	VALGAÑÓN	2		
ALBERITE	1	FUENMAYOR	2	ROBRES DEL CASTILLO	6	CANILLAS DE RÍO TUERTO	1	MURO DE AGUAS	2	VENTOSA	1		
ALCANADRE	1	GALBÁRRULI	2	RODEZNO	2	CAÑAS	1	MURO EN CAMEROS	1	VENTROSA	1		
ALDEANUEVA DE EBRO	1	GALILEA	1	SAJAZARRA	1	CÁRDENAS	1	NÁJERA	1	VIGUERA	4		
ALESANCO	1	GALLINERO DE CAMEROS	1	SAN ASENSIO	2	CASALARREINA	1	NALDA	2	VILLALBA DE RIOJA	1		
ALESÓN	1	GIMILEO	1	SAN MILLÁN DE LA COGOLLA	2	CASTAÑARES DE RIOJA	1	NAVAJÚN	1	VILLALOBAR DE RIOJA	1		
ALFARO	1	GRAÑÓN	1	SAN MILLÁN DE YÉCORÁ	1	CASTROVIEJO	1	NAVARRETE	1	VILLAMEDIANA DE IREGUA	2		
ALMARZA DE CAMEROS	2	GRÁVALOS	1	SAN ROMÁN DE CAMEROS	7	CELLORIGO	1	NESTARES	1	VILLANUEVA DE CAMEROS	2		
ANGUCIANA	1	HARO	2	SAN TORCUATO	3	CENICERO	1	NIEVA DE CAMEROS	2	VILLAR DE ARNEDO, EL	1		
ANGUIANO	3	HERCE	1	SAN VICENTE DE LA SONSIERRA	3	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	6	OCHÁNDURI	1	VILLAR DE TORRE	1		
ARENZANA DE ABAJO	1	HERRAMÉLLURI	2	SANTA COLOMA	1	CIDAMÓN	2	OCÓN	7	VILLAREJO	1		
ARENZANA DE ARRIBA	1	HERVÍAS	1	SANTA ENGRACIA DEL JUBERA	9	CIHURI	1	OJACASTRO	8	VILLARROYA	1		
ARNEDILLO	2	HORMILLA	1	SANTA EULALIA BAJERA	1	CIRUEÑA	2	OLLAURI	1	VILLARTA-QUINTANA	3		
						CORDOVÍN	1	ORTIGOSA DE CAMEROS	2	VILLAVELAYO	1		
						CORERA	1	PAZUENGOS	3	VILLAVERDE DE RIOJA	1		
						CORNAGO	2	PEDROSO	1	VILLOSLADA DE CAMEROS	1		
						CORPORALES	2	PINILLOS	1	VINIEGRA DE ABAJO	1		
						CUZCURRITA DE RÍO	1	PRADEJÓN	1	VINIEGRA DE ARRIBA	1		
								PRADILLO	1	ZARRATÓN	1		

TERMINO MUNICIPAL	Nº NÚCL. URB.	TERMINO MUNICIPAL	Nº NÚCL. URB.	TERMINO MUNICIPAL	Nº NÚCL. URB.
TIRÓN					
DAROCA DE RIOJA	1	PRÉJANO	1	ZARZOSA	1
ENCISO	8	QUEL	1	ZORRAQUÍN	1

Tabla 3 – Términos municipales y número de núcleos urbanos que contienen.

Fuente: Elaboración Propia

3 PLANEAMIENTO URBANÍSTICO DE LA RIOJA

Se indican, a modo informativo, los tipos de planeamiento urbanístico existente en La Rioja, los cuales afectan en mayor o en menor medida a los tramos urbanos de carreteras o travesías

3.1.1 Tipos de planeamiento existente en municipios de La Rioja

Como se ha mencionado con anterioridad, la LOTUR y las NUR son las normas que regulan la ordenación urbanística y del territorio de la Comunidad Autónoma de La Rioja en general.

Sin embargo, cada municipio tiene competencias para regular el planeamiento en su ámbito urbano, por lo que se distinguen distintos tipos de planeamiento urbanístico en los diferentes núcleos urbanos que definen el territorio de La Rioja, ya sea por su antigüedad o por las diferencias tipológicas y demográficas que existen en cada uno de ellos.

Así, entre los “**Tipos de planeamiento**” existentes, podemos identificar los siguientes en la CC.AA. La Rioja, según indica el SIU (Sistema de Información Urbanística) de dicha comunidad autónoma.

- P.O.S.U. (Plan de Ordenación Suelo Urbano)
- P.G.M. (Plan General Municipal) sin adaptar a la LOTUR 2006 (Ley de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja)
- P.G.M. adaptado a la LOTUR 2006
- P.G.O.U. (Plan General de Ordenación Urbana)
- D.S.U. (Delimitación de Suelo Urbano)
- N.N.S.S. (Normas subsidiarias)

En el apéndice nº1 del presente documento, se incluye una tabla que recoge el “Planeamiento urbanístico en los términos municipales de La Rioja”, de forma que, quedan indicados, en la misma, todos los municipios y el planeamiento vigente aplicable en cada caso, su año de redacción o aprobación y la existencia o no de modificaciones puntuales posteriores a la aprobación de dichos planes, delimitaciones o normas urbanísticas.

3.1.2 Ley del Ruido y Planes de Acción contra el Ruido en La Rioja

La Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, tiene por objeto prevenir, vigilar y reducir la contaminación acústica, para evitar y reducir los daños que de ésta pueden derivarse para la salud humana, los bienes o el medio ambiente.

Dentro de este marco, y como principio de una política preventiva, la entonces Dirección General de Calidad Ambiental del Gobierno de La Rioja elaboró, a lo largo del año 2001, el Estudio de la Situación Actual de la Comunidad Autónoma de La Rioja en Materia de Contaminación Acústica, que contiene la siguiente información:

- Mapa de ruidos de La Rioja.
- Diagnóstico del territorio de la C.A.R.
- Mapas de ruido de algunas de las principales localidades de la región.

El Estudio se llevó a cabo mediante el desarrollo de dos vertientes:

- Ámbito global: considera todas las redes de transporte de la Comunidad Autónoma de La Rioja, carreteras y trenes y aquellos focos que pueden tener una influencia relevante en varios municipios, como el aeropuerto y polígonos industriales.
- Ámbito municipal: analiza de forma individualizada la situación en los municipios de Alfaro, Arnedo, Calahorra, Ezcaray, Haro, Nájera, Rincón de Soto, Santo Domingo de la Calzada y Torrecilla en Cameros.

Posteriormente, en cumplimiento de las obligaciones establecidas en la Ley del Ruido, la Dirección General de Calidad Ambiental elaborará los mapas estratégicos de ruido de los grandes ejes viarios para las carreteras regionales (tercera fase) que registran un volumen de tráfico de más de tres millones de vehículos al año, los cuales corresponden a las carreteras LR-115, LR-131, LR-134, LR-250 y LR-443. Para cada uno de estos ejes se elabora el correspondiente Plan de Acción contra el Ruido, cuya tercera fase ha sido recientemente aprobada mediante Resolución 1837/2018, de 15 de noviembre, de la Consejería de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente (BOR núm. 136, de 19/11/2018).

Las medidas propuestas para cada uno de los grandes ejes viarios son las siguientes:

- **Plan zonal PZ1-LR115: Casco Urbano Arnedo**

El Plan Zonal 1 recoge las acciones correctoras que reducirán la afección de las zonas con superaciones de objetivos en AR1LR115 (Centro de salud “Puerta de Arnedo”), AR2LR115 (Casco Urbano), AR3LR115 (Centro de Educación La Estación) y AR4LR115 (Colegio “Sagrado Corazón de Jesús”).

Teniendo en cuenta la ubicación y el trazado de la vía a estudio, la colocación de soluciones correctoras que disminuirían el nivel sonoro de la vía sin afectar a la actividad del tráfico de las se estimó poco viable en el plan de la Fase II. Igualmente se desestimó la colocación de elementos de apantallamiento o las pantallas acústicas. Las acciones correctoras propuestas consistieron, por lo tanto, en la reducción de la velocidad de circulación del tráfico rodado a 40 km/h en el tramo de la vía que discurre en el entorno de PK 23+260 y 25+460.

También se tuvo en cuenta la construcción de dos glorietsas que actúan como elementos reductores de velocidad, así como la instalación de radares y paneles de advertencia de velocidad y vigilancia por las autoridades competentes de la limitación.

Las medidas de reducción de velocidad, paneles de advertencia de velocidad y glorietsas se ejecutaron durante la vigencia del plan de la Fase II.

Y, como medidas de transición hasta la consolidación de la estrategia a largo plazo, los Planes de Acción contra el Ruido de La Rioja recomiendan:

- Asegurar la limitación de velocidad a 40 km/h
- Aplicación en su caso de reasfaltado fonoabsorbente en el mantenimiento y reposición del vial según necesidades y programa de mantenimiento.

Como impacto de estas medidas se ha evaluado la mejora de la calidad acústica con una reducción del tráfico pesado en un 80% y el tráfico ligero en un 50% debido a la creación de una nueva variante.

- **Plan Zonal PZ2- LR250: Barrio de la Estrella (Logroño).**

Este Plan Zonal 2 recoge las acciones correctoras que influirán en la afección de las zonas de incompatibilidad LO1LR250 (Zona residencial del Barrio de la Estrella), LO2LR250 (Hospital San Pedro de Logroño), VM1LR250 (Zona residencial junto al barrio de la Estrella, en la localidad de Villamediana de Iregua).

La colocación de sistemas de apantallamiento no se consideró viable dado la integración de la vía en el núcleo urbano. Por lo tanto, como acción correctora en esta zona se propuso la desviación del tráfico por otras vías con dirección hacia Zaragoza y hacia el norte de la ciudad de Logroño. En la actualidad este tráfico con dirección a Logroño se ha redirigido a través del polígono de La Portalada en la dirección Sur-Este.

Otra acción correctora propuesta en el anterior plan fue utilizar asfalto especial fonoreductor que absorba parte del ruido generado en la LO LR250. En cualquier caso no ha habido actuaciones durante la fase dos.

En este tramo está sujeto a cambios sustanciales debido a medidas estratégicas a medio plazo derivadas de la conexión entre el nudo sur de Logroño A68 y la entrada este a la Ciudad.

Las medidas previstas en el tramo son la limitación de la circulación a 30 km/h de acuerdo con la petición por el Ayuntamiento de Logroño de julio de 2021 y la aplicación de asfalto fonoreductor en el caso de proceda a la renovación del pavimento dentro del periodo de vigencia del plan.

La evaluación de la contaminación acústica estudiada en la modelización contempla además de las medidas previstas en el anterior apartado, la hipotética reducción del tráfico ligero de un 25% una vez que quede en funcionamiento en nudo sur de Logroño.

- **Plan Zonal - PZ3 - LR250: Villamediana de Iregua**

El Plan Zonal 3 de la fase II recogía las acciones correctoras que influirán en la afección de las VM4LR250 (Urbanizaciones) y VM5LR250 (Casco Urbano). La propuesta de actuación correctora que se plantea en esta zona tiene dos aspectos de interés.

Por un lado, la colocación de una pantalla de tres metros de altura en el entorno del tramo de vía que discurre a modo de ronda junto al casco urbano de Villamediana de Iregua. Por otro lado, se propuso como medida adicional la reducción de la velocidad real de circulación en el tramo que discurre por las dos zonas de incompatibilidades. Con el fin de asegurar un correcto cumplimiento de las limitaciones de la velocidad de circulación, se recomendó la colocación de elementos de control de velocidad tales como instalación de radares, vigilancia por las autoridades competentes, instalación de paneles de advertencia de velocidad detectada mediante radar, etc.

A fecha de noviembre de 2021, la construcción de la pantalla acústica está en fase licitación, igualmente se ha instalado un control de velocidad de la DGT para garantizar la limitación de velocidad.

Dentro del Plan Zonal continúa como medida preferente la colocación de una pantalla en acuerdo con el Ayuntamiento de Villamediana de Iregua de tres metros de altura en el entorno del tramo de vía que discurre a modo de ronda junto al casco urbano de Villamediana de Iregua.

Las características técnicas de la pantalla acústica están definidas en un proyecto propio elaborado por la Dirección General de Infraestructuras. El apantallamiento se prevé colocar entre el arcén del tramo de vía y las zonas residenciales. Este apantallamiento constará de dos partes entre los puntos PK 1+900 al 3+900 de la LR 250, de ellas de ejecución por el Gobierno de La Rioja, además cabe citar con carácter complementario a las medidas del plan que el Ayuntamiento de Villamediana plantea ejecutar una tercera pantalla fuera del tramo de superación de los tres millones de vehículos de ejecución.

Como objeto de estudio del presente plan se ha estudiado la reducción de las afecciones con la pantalla de 3 metros y una limitación de velocidad de 60 km/h sobre asfalto reductor.

A través del siguiente enlace puede consultarse toda la documentación asociada a los Planes de Acción Contra el Ruido de La Rioja, de forma actualizada:

<https://www.larioja.org/medio-ambiente/es/prevencion-control-ambiental/ruido-ambiental/plan-accion-ruido-carreteras-autonomicas-rioja-tercera-fase>

El Plan Regional de Carreteras recoge en sus cuadros de financiación las cantidades presupuestarias necesarias para llevar a cabo las medidas propuestas en los Planes de Acción contra el Ruido, habiéndose estimado cantidades similares para el siguiente periodo de actuación.

3.1.3 Plan de Movilidad y Accesibilidad Sostenibles del Área Metropolitana de Logroño

El principal objetivo del “Plan de Movilidad y Accesibilidad Sostenibles en el Área Metropolitana de Logroño (2013-2025)”, elaborado por el Gobierno de La Rioja, es el de analizar las necesidades reales de nuevas infraestructuras, en el Área Metropolitana de Logroño, no sólo a corto plazo sino teniendo en cuenta un escenario a medio y largo plazo.

De él podemos extraer las siguientes conclusiones:

- Se analizan diferentes escenarios de movilidad en base al impacto que pueden ejercer las diferentes políticas urbanísticas sobre la movilidad, con año horizonte 2017 y por lo tanto quedando obsoleto en la actualidad.
- Se realizan diferentes análisis de las infraestructuras planificadas en un escenario futuro fijado en el año 2025, destacando los siguientes estudios concretos:

I. **Liberalización del peaje de la AP-68 en el Área Metropolitana** (desde Cenicero hasta Agoncillo)

Analiza el impacto que tendría para la administración, así como para el funcionamiento de la movilidad en los Accesos a Logroño y a Lardero, a través de la AP-68 y de la N-232 y al trasvase de usuarios que pudieran producirse entre los diferentes tramos de carreteras. Todo ello se analiza en relación a su efectividad y a la competitividad obtenida para cada situación, tramo y acceso.

II. **Grandes infraestructuras planificadas.** Conexión de la Autovía de Santiago con la N-232 y variante norte de Logroño.

Se analizan dadas las variaciones que supondrían para la movilidad de la ciudad de Logroño, reduciendo los desplazamientos internos y las intensidades de tráfico de la variante LO-20. Determinan que no se producirían perjuicios a los viales competencia del Gobierno de La Rioja.

III. **Trazado tentativo de nuevas variantes.** Variantes en Navarrete, Albelda, Alberite de Iregua y Lardero.

Indica que en el caso de variantes como la de Navarrete (u otras también analizadas como Murillo del Río Leza y Fuenmayor) hay que entenderlas como una mejora social y para el ámbito urbano, sin basarlo en necesidades derivadas de la congestión, ya que no sólo mejoran la seguridad vial para los viandantes, sino que también mejoran su calidad de vida.

En otros casos, como las variantes de Lardero y Alberite de Iregua, son contempladas, además de para lo anterior, como mejora de los accesos a Logroño, dado que ayuda a descongestionarlos, así como a desdoblarse los desplazamientos.

IV. **Enlaces adicionales en la AP-68.** Enlace a Villamediana de Iregua y nuevo Enlace oeste de Lardero.

Estas actuaciones ayudarían a trasladar parte del tráfico de la N-232 a la AP-68, esta última de mayor capacidad y mejores condiciones de seguridad vial lo que, por otro lado, beneficiaría la captación de un número considerable de usuarios en dicho tramo tras la liberalización del peaje de la AP-68.

3.1.4 Plan de Movilidad Urbana (PMUS) de Calahorra

El Ayuntamiento de Calahorra aprobó definitivamente el Plan de Movilidad Urbana Sostenible e Integrado del Municipio (PMUS) del municipio, por acuerdo del Pleno, durante la sesión celebrada el 27 de septiembre de 2021.

Tras realizar el análisis y diagnóstico de la movilidad, el PMUS plantea un plan de acción a través de ciertos resultados esperados y unos objetivos específicos y define a su vez las actuaciones concretas a realizar en cada ámbito de la movilidad urbana de Calahorra para alcanzarlos.

Ante el estado actual de la movilidad local, los **resultados esperados** que persigue este PMUS para los próximos 10 años se basan en:

- Que los trayectos internos en vehículo privado reduzcan su cuota actual de 34% al 27% sobre el total de viajes diarios.
- Que los desplazamientos peatonales lleguen a representar más del 60% del total.
- Que la bici sea considerada como un medio de transporte cotidiano y alcance un porcentaje de uso del 3%, en un medio plazo, y del 5% a largo plazo.
- Ante la situación de “nueva normalidad” garantizar que los viajes en autobús urbanos sigan siendo seguros, eficientes y atractivos para la población para mantener su cuota de reparto modal igual o mayor al 8%.
- Que para los viajes a otros municipios la modalidad de “coche compartido” incremente un 30% su porcentaje de utilización respecto a los valores actuales.

La consecución de dichos resultados requiere la identificación de objetivos específicos y su consecución en base a las problemáticas detectadas por área temática o ámbito de la movilidad local, y que enumeramos a continuación:

01. Promover pautas de movilidad que sean sostenibles y efectivas.
02. Garantizar la movilidad urbana universal a través de modos de transporte más sostenibles y colectivos.
03. Generar un marco municipal regulador adaptado a las necesidades actuales y futuras de la movilidad sostenible.
04. Integrar la ciudad con los sistemas naturales y verdes a escala de barrio y municipio.
05. Aumentar la permeabilidad y conectividad de la movilidad activa (pie o bicicleta) y colectiva (transporte público) a todos los barrios y Áreas de Actuación del PMUS.
06. Incentivar la movilidad activa para las relaciones sociales y comerciales de proximidad.
07. Equilibrar el espacio de las calles en favor de los peatones y modos de transporte sostenibles.
08. Ampliar y mejorar las prestaciones de la red peatonal urbana existente.
09. Promover la creación de itinerarios seguros, cómodos y accesibles para los peatones a las escuelas, espacios públicos y centros dotacionales.
010. Mejorar los cruces y conexiones peatonales entre vías urbanas.
011. Garantizar las condiciones óptimas para la movilidad en bicicleta de todas las personas usuarias, ya sea por uso ocasional o cotidiano
012. Habilitar una red de itinerarios ciclistas que conecte a todo el núcleo urbano de Calahorra
013. Disponer una red de aparcabicis junto a espacios generadores de viajes.
014. Mejorar las prestaciones del servicio e información del transporte público a todas las áreas residenciales
015. Proporcionar el acceso universal a las paradas de autobús y al transporte público.
016. Evitar el empleo del vehículo privado en desplazamientos cortos.
017. Promover el compartir coche para desplazamientos medios y largos.
018. Facilitar la intermodalidad con otros modos de transporte.
019. Racionalizar la movilidad motorizada, accesos y tráfico.
020. Incentivar la transición de coches y motos a la movilidad eléctrica
021. Mejorar la gestión y oferta de aparcamiento en el entorno urbano.
022. Regular el estacionamiento y limitar los tiempos de estancia.
023. Reducir el tráfico de agitación generado por búsqueda de estacionamiento.
024. Optimizar la oferta de plazas de estacionamiento para residentes
025. Regular y mejorar la oferta de plazas de estacionamiento en vía pública
026. Mejorar la gestión del uso de la vía pública y el espacio destinado a otros modos de transporte distintos al coche.

027. Reducir la velocidad del vehículo en el espacio urbano y entornos escolares.

028. Adecuar la red de plazas reservadas para carga y descarga a las necesidades y condiciones de cada área comercial.

Cada uno de estos objetivos específicos comparten un principio en común: Modificar los hábitos de movilidad y opciones de movilidad de la ciudad de manera efectiva para que el caminar, el andar en bicicleta, usar el transporte público y el compartir coche, en ese orden, sean las opciones más fáciles y atractivas para los desplazamientos cotidianos de las personas que conviven y habitan Calahorra.

Para consultar las acciones concretas del Plan, así como su información asociada, acceder al siguiente enlace:

http://www.calahorra.es/portal/contenedor3.jsp?seccion=s_fdes_d4_v1.jsp&codbusqueda=333&language=es&codResi=1&layout=contenedor3.jsp&codAdirecto=133

3.1.5 Planeamientos municipales y nuevas variantes en La Rioja

3.1.5.1 ALBERITE

El planeamiento municipal de Alberite contempla la ejecución nuevas vías de comunicación, a modo de variantes, que eviten el tráfico de paso por su núcleo urbano consolidado.

Concretamente, contempla la ejecución de 3 nuevas variantes, las cuales darían respuesta y solución a las travesías existentes en el núcleo urbano de Alberite, correspondiendo estas a las carreteras LR-254 y LR-255.

Dichas variantes quedan descritas en el PGM de Alberite y reflejadas en los planos correspondientes a dicho planeamiento con su trazado aproximado en planta.

En la siguiente imagen, queda reflejada una captura del Plano 6 de dicho PGM, en el que se reflejan los "Sistemas generales y conexiones" del municipio, donde se indica, mediante líneas en color rojo, el sistema general viario previsto en Alberite.

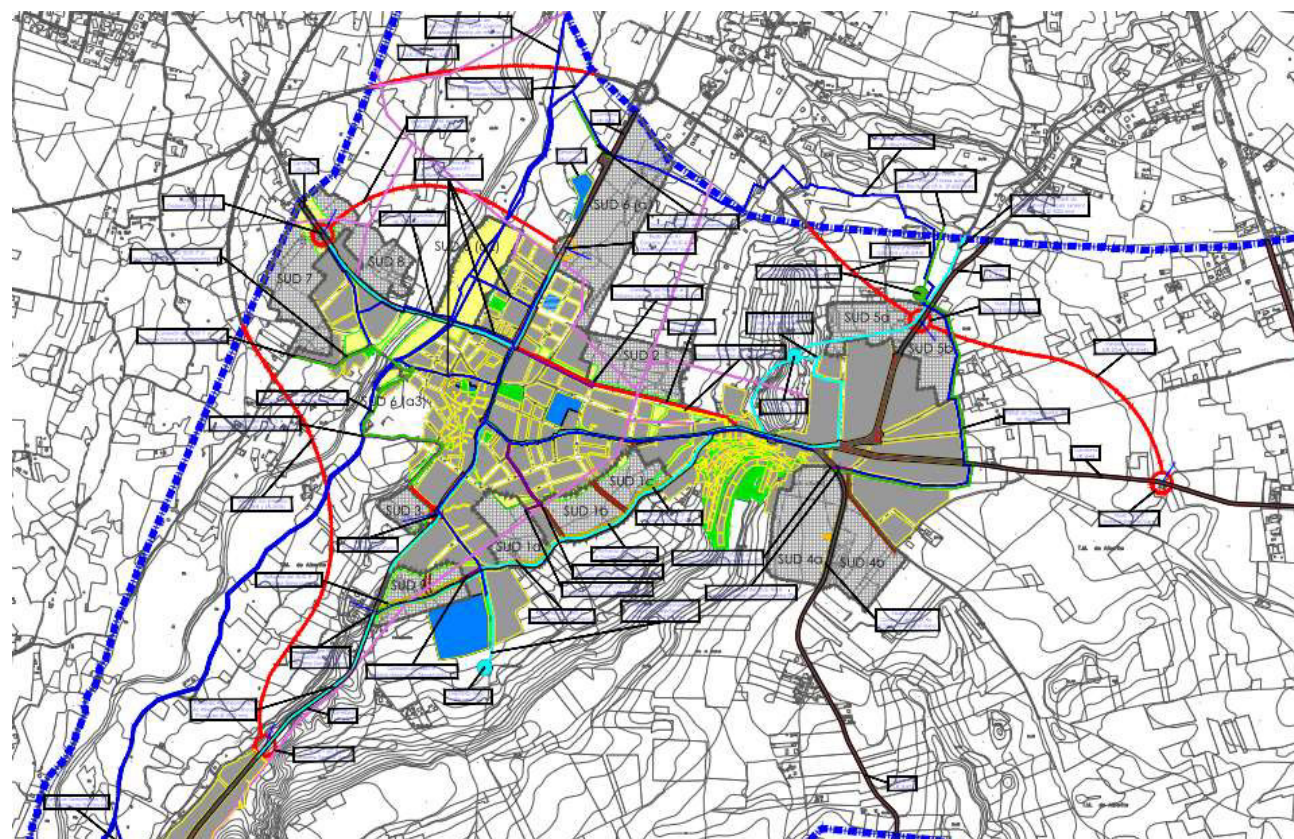


Ilustración 4 – Plano 6. “Sistemas generales y conexiones” (Alberite)

Fuente: PGM Alberite

3.1.5.2 CALAHORRA

El planeamiento de Calahorra, por su parte, el cual corresponde a un Plan General Municipal con algunas modificaciones puntuales posteriores, recoge la creación de variantes en dicho municipio.

De las cuales, ya se encuentra ejecutada su variante norte, correspondiente a la carretera LR-134.

Sin embargo, queda pendiente de ejecución la variante Este (carretera LR-133) prevista para el mismo municipio en su PGM, tal y como se puede observar en la imagen adjunta, la cual refleja el “Sistema general viario” de Calahorra. Su ejecución se encuentra condicionada por la construcción del enlace de acceso al polígono del Recuenco, puesto que su conexión con la actual carretera N-232 debe llevarse a cabo utilizando este enlace.

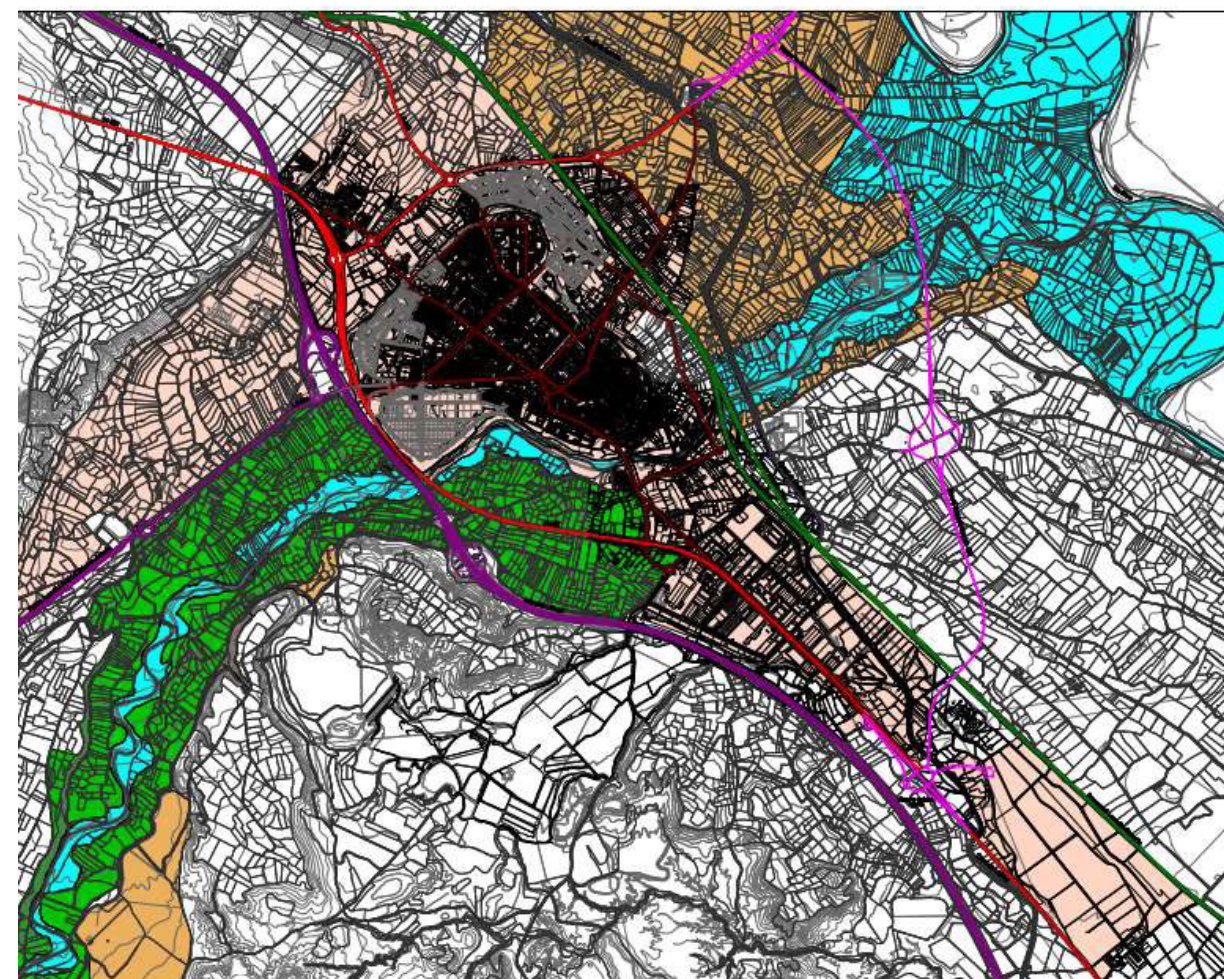


Ilustración 5 –Estructura urbana conforme al planeamiento vigente (Calahorra)

Fuente: PGM Calahorra

3.1.5.3 EL VILLAR DE ARNEO

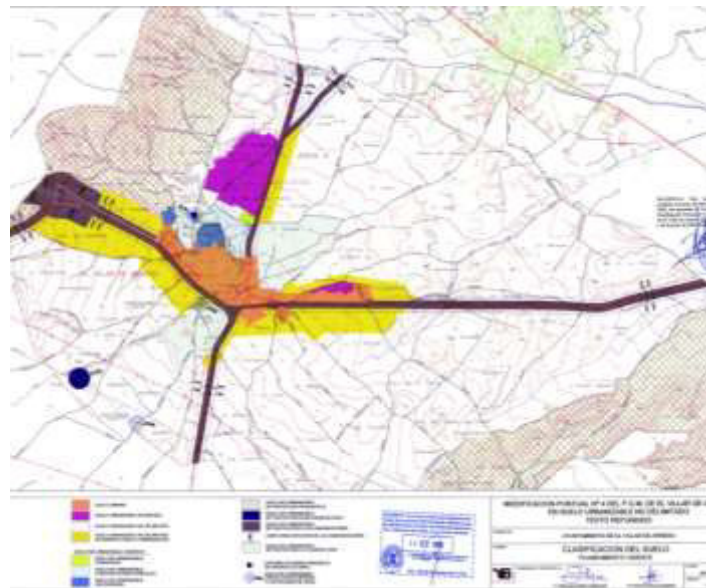
El término municipal de El Villar de Arnedo cuenta con un PGM como forma de planeamiento urbanístico del mismo además de diversas modificaciones puntuales posteriores a su aprobación inicial.

Concretamente, una de las modificaciones puntuales del PGM” incluye dos nuevas vías de comunicación en el municipio, las variantes de la N-232 y la carretera LR-280, por lo tanto, la adaptación de la clasificación de suelo urbanizable no delimitado del término municipal al trazado de dicha variante. En esta modificación se determinan o redefinen, a su vez, las “Condiciones Particulares de Uso y Edificación en Suelo No Urbanizable”.

La ejecución de la variante de la carretera LR-280, se encuentra condicionada por la de la variante de la carretera nacional, puesto que su conexión con la actual carretera N-232 debe llevarse a cabo utilizando uno de sus enlaces.

En las siguientes imágenes, puede observarse la definición de las vías de comunicación de El Villar de Arnedo, según el PGM inicial y en base a la que refleja la nombrada modificación del PGM, cuya aprobación data del año 2016.

PGM El Villar de Arnedo (2004)



Modificación del PGM (2016)

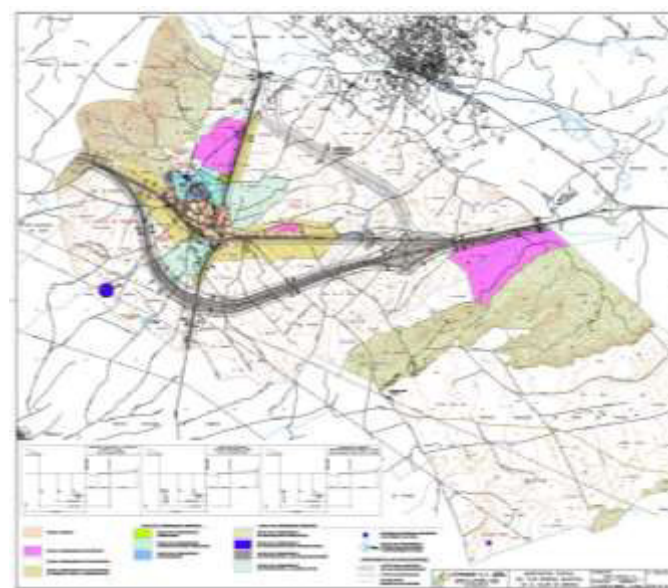


Ilustración 6 – Clasificación del suelo (El Villar de Arnedo)

Fuente: PGM El Villar de Arnedo y modificación nº4.

3.1.5.4 FUENMAYOR

El término municipal de Fuenmayor cuenta con un P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006, el cual fue elaborado en el año 2004, y en él se sitúan los tramos urbanos de carreteras correspondientes a las carreteras LR-137, LR-251, LR-542 y LR-543. Este P.G.M. cuenta con numerosas modificaciones puntuales posteriores a su aprobación inicial.

El P.G.M. de Fuenmayor, fue objeto de una modificación puntual en la que se incluyen dos nuevas vías de comunicación en el municipio, las variantes de la N-232 y una variante este de Fuenmayor, que evitaría el paso por la localidad dando continuidad a las carreteras LR-137 y LR-251. Su ejecución se encuentra condicionada por la de la variante de la carretera nacional, puesto que su conexión a nivel con la actual carretera N-232 no cumple con la normativa vigente, con las condiciones de tráfico actuales.

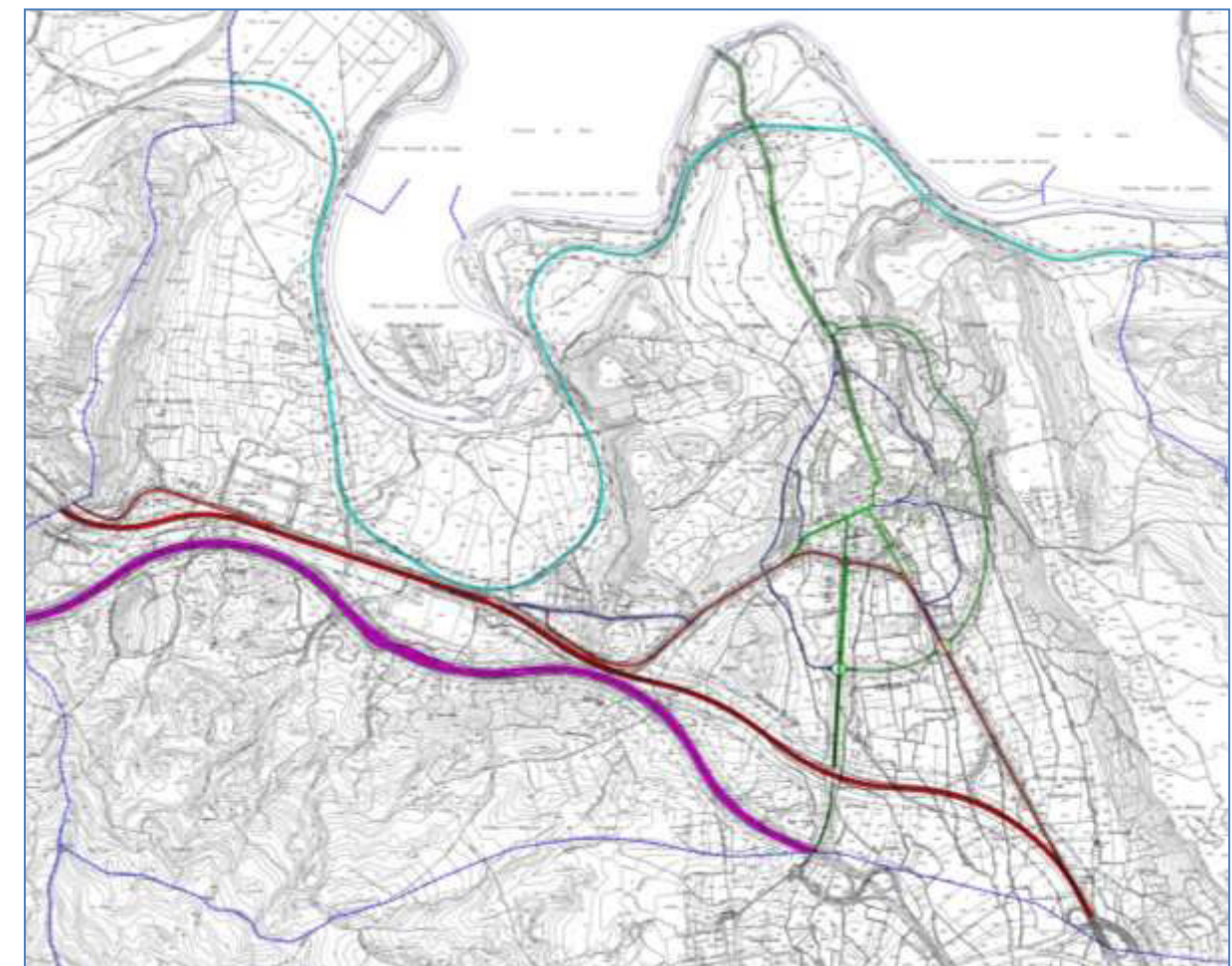


Ilustración 7 – Plano 6. “Estructura viaria” (Fuenmayor)

Fuente: PGM Fuenmayor

3.1.5.5 MURILLO DE RÍO LEZA

El municipio de Murillo de Río Leza dispone de un P.G.M. con una aprobación definitiva datada en el año 2008, y en él quedan reflejados los tramos urbanos de carreteras que corresponden a la LR-259 y LR-261 a su paso por el núcleo urbano, así como otras vías de comunicación consideradas “Suelo No urbanizable de especial protección” dentro del término municipal como son la N-232 y la AP-68.

El P.G.M. hace referencia a la incipiente actividad industrial desarrollada en esos momentos y a la que podría generarse dada la proximidad del Polígono Industrial de El Sequero, así como a la existencia de un viario que en algunos puntos resulta insuficiente para el tráfico que soporta. No obstante, indica que estaba prevista la construcción de una variante de las carreteras LR-259 y LR-261, evitando el tráfico de paso por las vías urbanas de Murillo de Río Leza.

La última modificación del P.G.M. fue aprobada en el año 2012 y afecta a la calle San Antonio y a la Av. del Jubera, ambas situadas en el núcleo urbano consolidado de Murillo de Río Leza.

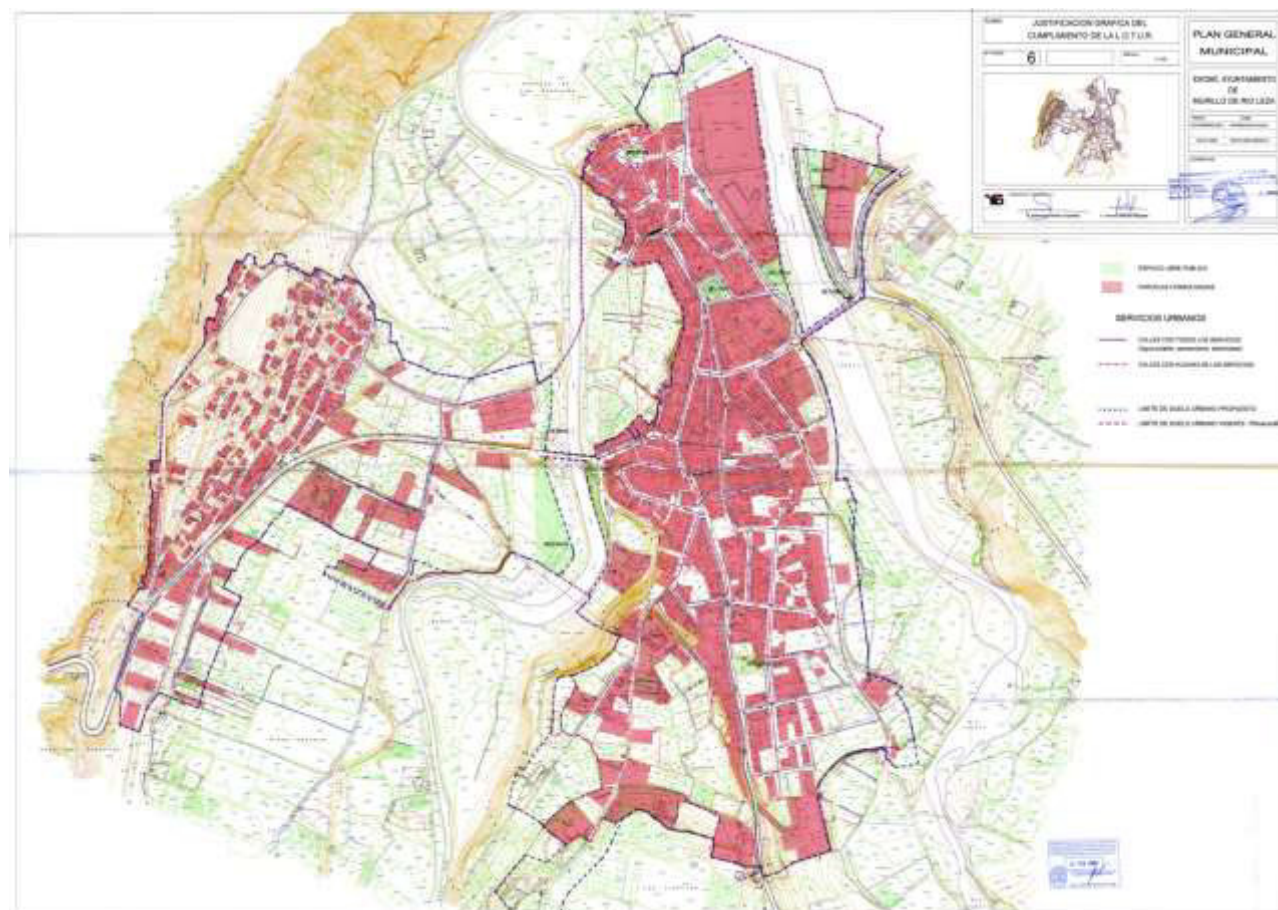


Ilustración 8 – Plano 6. Justificación del cumplimiento de la LOTUR (Murillo de Río Leza)

Fuente: PGM Murillo de Río Leza

3.1.5.6 NAVARRETE

El término de Navarrete cuenta con un P.G.M. aprobado en el año 2011 y con diversas modificaciones posteriores, siendo la más reciente la aprobada en 2019. Dicho instrumento de planeamiento urbanístico plantea la ejecución de 2 variantes como alternativa a los tramos urbanos de carretera que discurren por su núcleo de población, correspondientes a la LR-137 y a la LR-544, así como la mejora del enlace entre la A-12 y la AP-68.

Entre las modificaciones puntuales de las que dispone, cabe destacar la que data del año 2014, ya que plantea la modificación de las zonas de afección a “Suelo No Urbanizable: Reserva Vías de Comunicación (ASNU: RV)” y con ello la propuesta plantea modificar la zona afectada por esa reserva, trasladando la franja de la denominada Alternativa Este o Tramo Este, que va desde la LR-137 hasta la LR-544, de forma que iniciando y terminando en los mismos puntos que señalaba el Plan, se aproxime en su trazado al camino denominado Pasada de Fuenmayor.

Además, esta modificación al P.G.M. propone prolongar la franja de afección, de forma que conecte el punto de enlace de la variante con la antigua N-120, LR-544, y la actual rotonda de

enlace de la A-12 con la LR - 137. Esta conexión discurriría en paralelo a la citada Autovía A-12 y a la Autopista AP-68. Las referencias a este tramo serán como Tramo Norte.

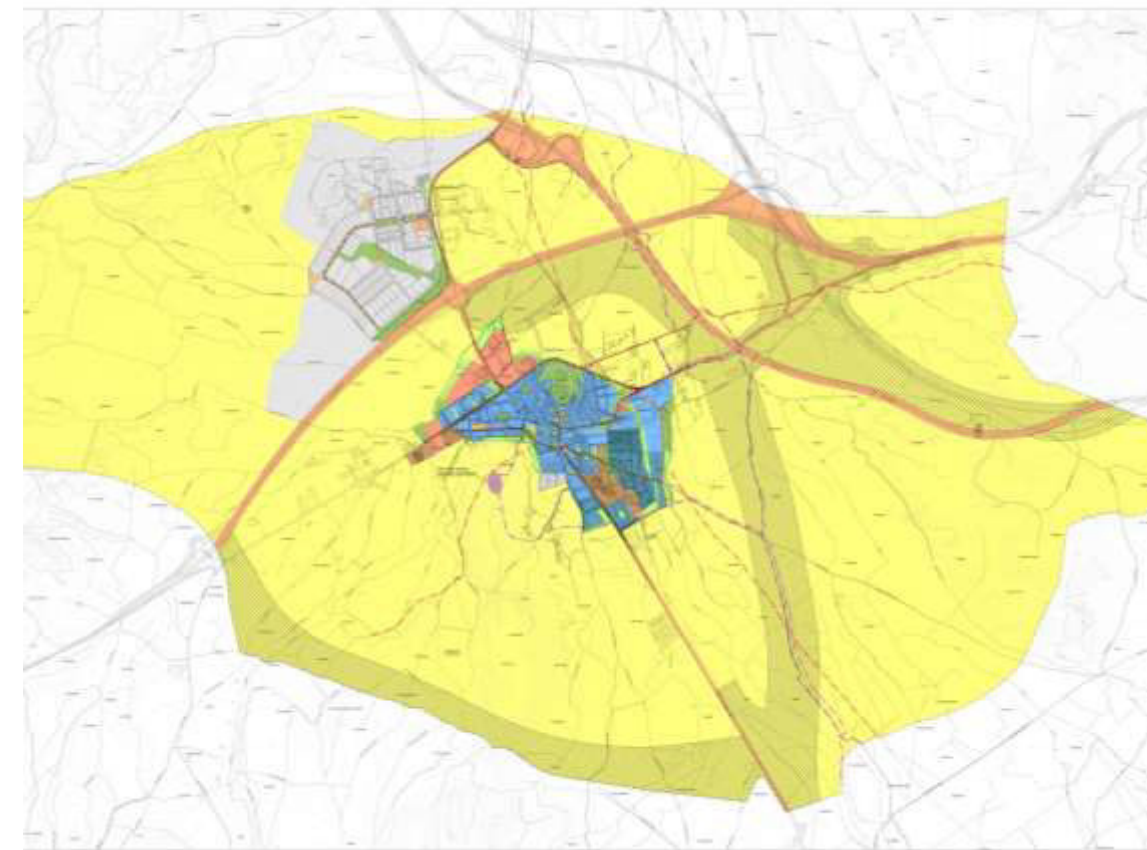


Ilustración 9 – Estructura general y orgánica del territorio. Modificación P0082_13

Fuente: PGM Navarrete

3.1.5.7 PRADEJÓN

El término municipal de Pradejón cuenta con un P.G.M. cuya aprobación definitiva data del año 2015 y con tres modificaciones puntuales posteriores, destacando la aprobada con fecha de septiembre de 2021 ya que subsana las deficiencias que pudieran haberse dado por la derogación o actualización de ciertas leyes, lo que afectaba entre otros aspectos a las líneas límite de edificación definidas para las carreteras y a la ley de ruido.

Su P.G.M. incluye como “Suelo no urbanizable de protección a las vías de comunicación” a las carreteras de la red autonómica LR-123, LR-134, LR-280 y LR-282, la carretera nacional N-232, la autopista AP-68 y la vía del ferrocarril Castejón - Logroño.

Además, hace referencia a que el Plan de Carreteras de La Rioja 2010-2021 incluía el estudio informativo de una variante de la carretera LR-280, así como actuaciones de conservación y refuerzo del firme en la LR-123 en el tramo comprendido entre la LR-280 y el límite con Navarra y refuerzo del firme de la LR-280 entre la N-232 y la LR-123. Afectando también los estudios

informativos de la autovía A-68, realizado por el Ministerio de Fomento y para el desdoblamiento de calzada de las carreteras LR-134 y LR-123, realizado por el Gobierno de La Rioja

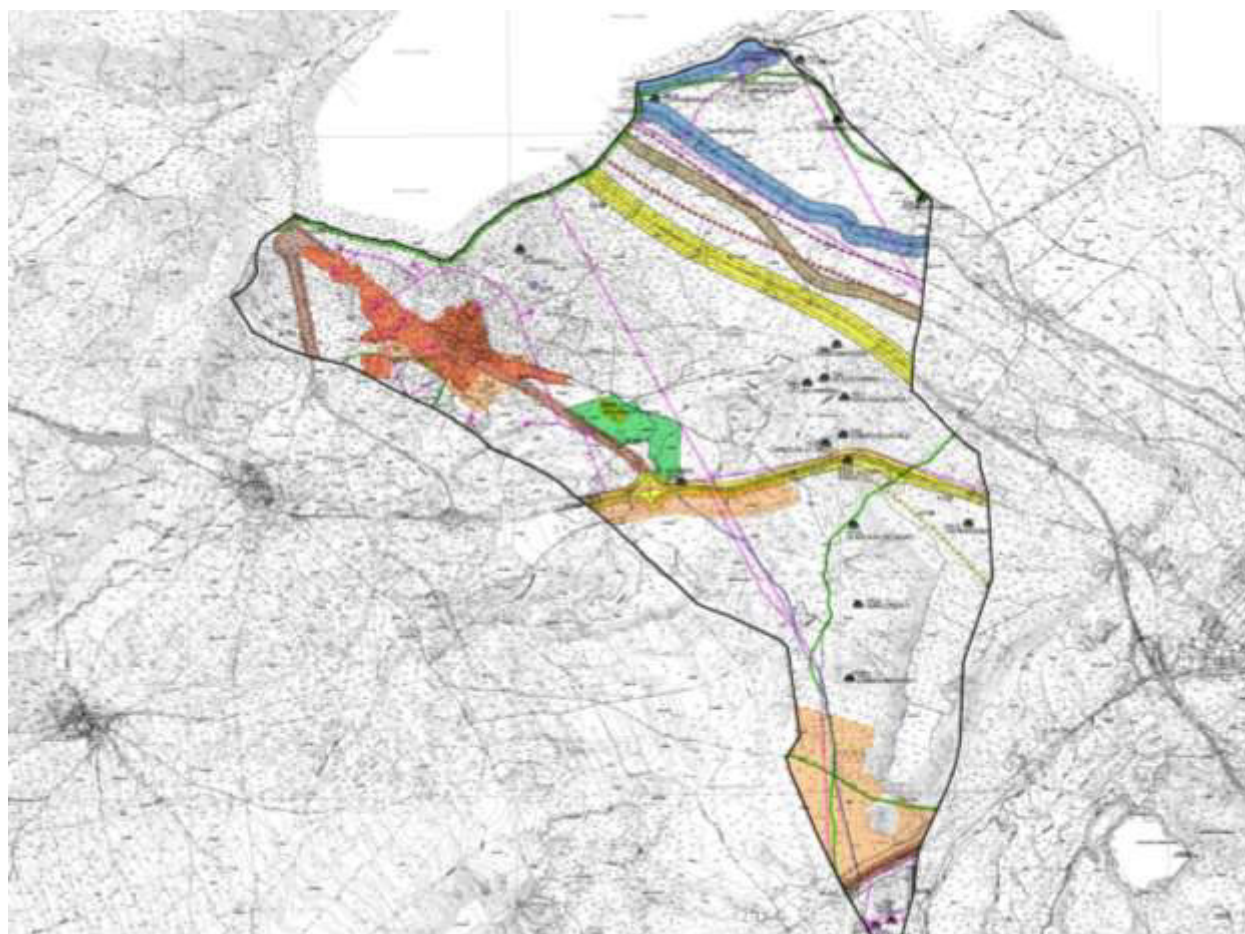


Ilustración 10 – Afecciones (Pradejón)

Fuente: PGM Pradejón

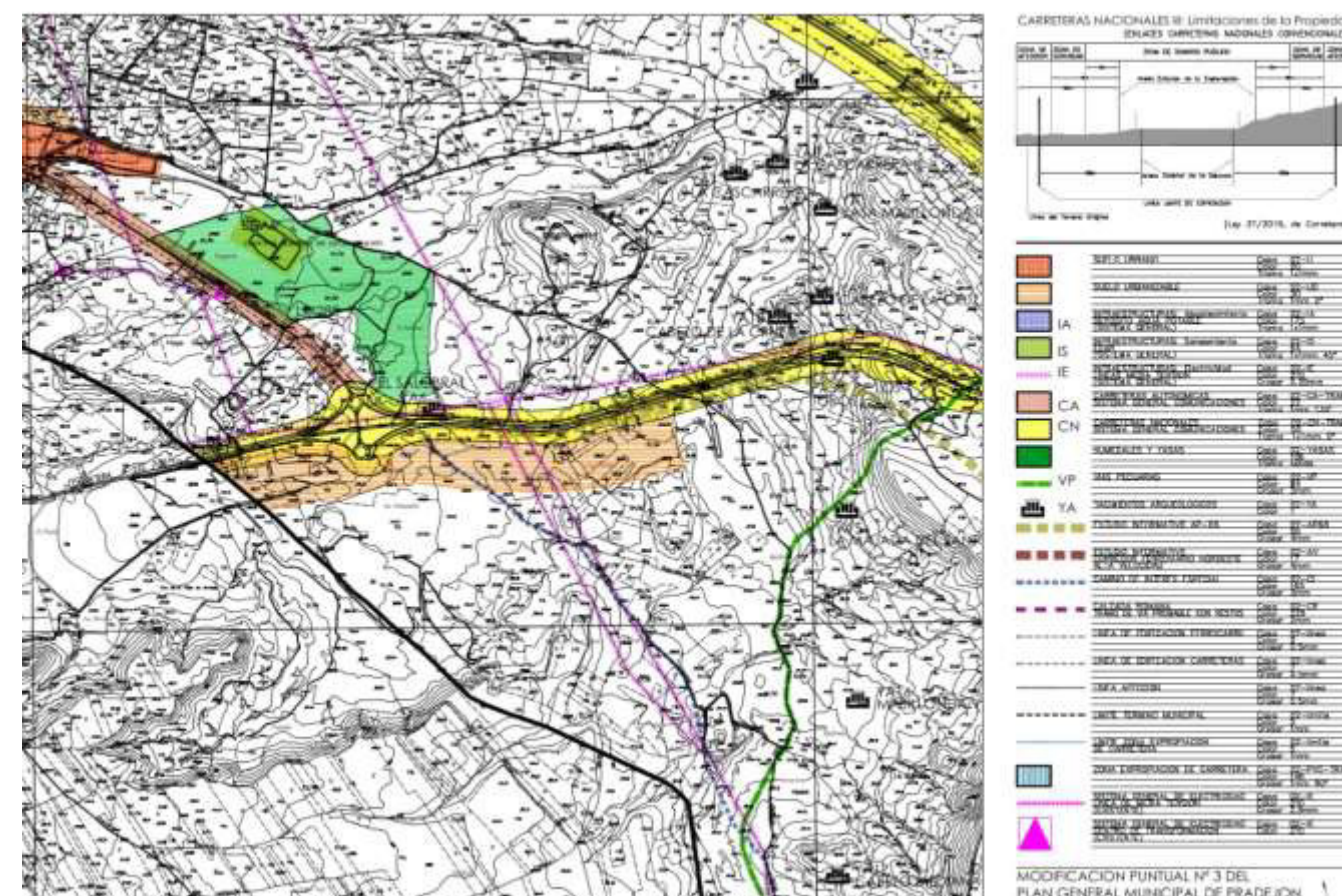


Ilustración 11 – Modificación puntual nº3 del PGM (2021)

Fuente: PGM Pradejón (Modif. P0027_21)

3.1.5.8 SAN VICENTE DE LA SONSIERRA

El municipio de San Vicente de la Sonsierra cuenta con un P.G.M, aprobado en el año 2006, y con diversas modificaciones puntuales posteriores.

Dicho planeamiento urbano de San Vicente de la Sonsierra, prevé la construcción de una variante en la margen noroeste del núcleo urbano en cuestión, en prolongación de la carretera LR-210 y con objeto de que el tráfico de paso no tenga que atravesar el mismo al dirigirse hacia la LR-124 en dirección norte, o viceversa.

En la siguiente imagen, quedan reflejadas, en color rojo, las carreteras contempladas por San Vicente de la Sonsierra en su planeamiento municipal, donde se refleja, su vez, la nombrada variante y las nuevas vías de acceso previstas, con objeto de mejorar las comunicaciones de su núcleo urbano con el resto de la red de carreteras de La Rioja.

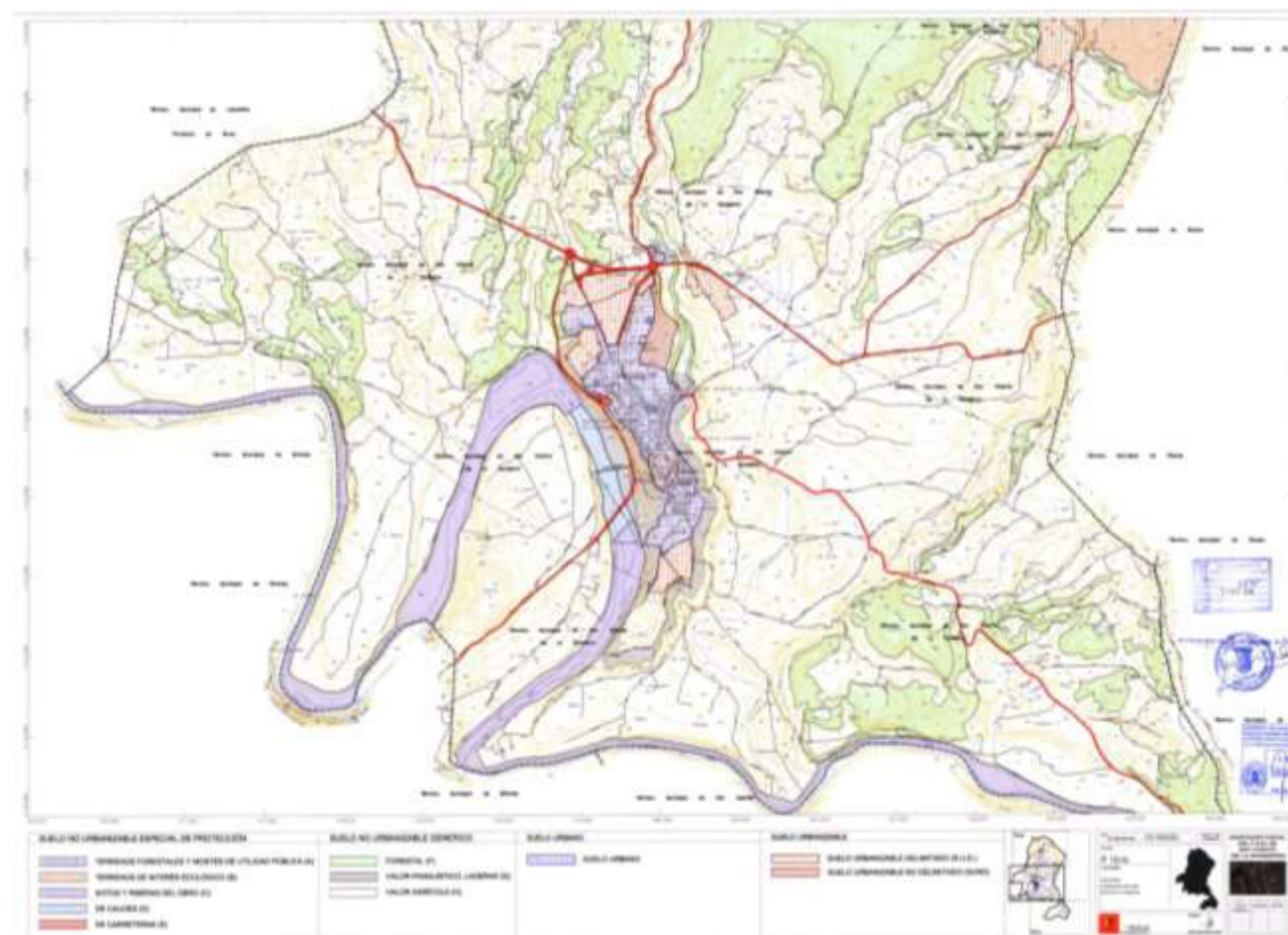


Ilustración 12 – Plano “Estructura y categorías” (San Vicente de la Sonsierra)

Fuente: PGM San Vicente de la Sonsierra

4 TRAVESÍAS EN LA RIOJA

La Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja, cuenta con numerosas travesías y tramos urbanos en todos los núcleos urbanos en los que no existe una variante de población.

Las travesías de la red de carreteras de La Rioja, pueden pertenecer a una u otra categoría de carretera autonómica, es decir, pueden formar parte de la Red Regional Básica, de la Red Comarcal o de la Red Local.

Dentro de estas travesías, existen una serie de carreteras de carácter exclusivamente urbano y que ya no cumplen la funcionalidad de travesía, pero que todavía se encuentran actualmente integradas en la Red Local autonómica y categorizadas como tramos urbanos de carretera. Estas alcanzan una longitud de 28,06 km y su escasa funcionalidad como vías de comunicación y transporte aconseja su entregada a las administraciones locales. (Ver Apéndice N°2)

4.1 Inventario de Travesías de La Rioja

En las siguientes tablas, quedan reflejadas las travesías existentes en la Red Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja, incluyendo para cada una de ellas una serie de parámetros asociados que ayudaran posteriormente a categorizar las travesías de La Rioja en función de sus condiciones de seguridad vial y quedando así configurado el “**Inventario de Travesías de la Red Regional de Carreteras de La Rioja**”.

Se contabilizan, así, todos los tramos de travesía existentes en la Red Regional de Carreteras de La Rioja, identificando un total de 232 tramos de carreteras que discurren por ámbito urbano. Se ha excluido sin embargo del análisis aquellos tramos de travesía que discurren por núcleos sin población permanente o con menos de 25 habitantes, en los que el tráfico peatonal es escaso y requieren actuaciones de menor envergadura.

- TRAVESÍAS EN NÚCLEOS SIN POBLACIÓN PERMANENTE-	
Tramo (ID)	MOTIVO DE EXCLUSIÓN
LR-111_12	SIN POBLACIÓN PERMANENTE
LR-113_10	SIN POBLACIÓN PERMANENTE
LR-113_23	SIN POBLACIÓN PERMANENTE
LR-123_14	SIN POBLACIÓN PERMANENTE
LR-206_13	SIN POBLACIÓN PERMANENTE
LR-285_2_01	SIN POBLACIÓN PERMANENTE
LR-286_06	SIN POBLACIÓN PERMANENTE
LR-306_04	SIN POBLACIÓN PERMANENTE
LR-308_01	SIN POBLACIÓN PERMANENTE
LR-317_02	SIN POBLACIÓN PERMANENTE
LR-323_03	SIN POBLACIÓN PERMANENTE
LR-323_05	SIN POBLACIÓN PERMANENTE
LR-403_02	SIN POBLACIÓN PERMANENTE
LR-415_07	SIN POBLACIÓN PERMANENTE

- TRAVESÍAS EN NÚCLEOS SIN POBLACIÓN PERMANENTE-	
LR-415_09	SIN POBLACIÓN PERMANENTE
LR-417_02	SIN POBLACIÓN PERMANENTE
LR-422_02	SIN POBLACIÓN PERMANENTE
LR-451_02	SIN POBLACIÓN PERMANENTE
LR-486_02	SIN POBLACIÓN PERMANENTE

Tabla 4 – Travesías en núcleos urbanos sin población permanente

Fuente: Elaboración propia

- TRAVESÍAS EN NÚCLEOS URBANOS CON < 25 HABITANTES -	
Tramo (ID)	MOTIVO DE EXCLUSIÓN
LR-203_06	NÚCLEO URBANO CON MENOS DE 25 HABITANTES
LR-250_20	NÚCLEO URBANO CON MENOS DE 25 HABITANTES
LR-250_22	NÚCLEO URBANO CON MENOS DE 25 HABITANTES
LR-261_11	NÚCLEO URBANO CON MENOS DE 25 HABITANTES
LR-286_03	NÚCLEO URBANO CON MENOS DE 25 HABITANTES
LR-320_01	NÚCLEO URBANO CON MENOS DE 25 HABITANTES
LR-390_04	NÚCLEO URBANO CON MENOS DE 25 HABITANTES
LR-404_02	NÚCLEO URBANO CON MENOS DE 25 HABITANTES
LR-429_04	NÚCLEO URBANO CON MENOS DE 25 HABITANTES
LR-453_02	NÚCLEO URBANO CON MENOS DE 25 HABITANTES
LR-454_02	NÚCLEO URBANO CON MENOS DE 25 HABITANTES
LR-483_04	NÚCLEO URBANO CON MENOS DE 25 HABITANTES

Tabla 5 – Travesías en núcleos urbanos con menos de 25 habitantes

Fuente: Elaboración propia

Además, se excluye del ‘Inventario de travesías’ el siguiente tramo considerado como urbano, dado que se considera que corresponde al futuro desdoblamiento de dicha carretera, por lo que, el total asciende a **32 tramos excluidos**:

- DESDOBLAMIENTO DE TRAVESÍA -	
Tramo (ID)	MOTIVO DE EXCLUSIÓN
LR-250_A_01	DESDOBLAMIENTO

Tabla 6 – Desdoblamientos de Travesía

Fuente: Elaboración propia

Por lo tanto, finalmente se registran en el “**Inventario de Travesías de la Red Regional de Carreteras de La Rioja**” un total de **200 tramos**, se asocian, a su vez, una serie de parámetros que posteriormente ayudarán a clasificar y analizar las mismas. Estos parámetros son, entre otros: su longitud, el nº de habitantes registrados según el INE 2019, el IMD y % de pesados del año 2019, la velocidad media de los vehículos, el estado actual de la señalización y el firme, el tipo de red y de terreno en el que se desarrolla, el nivel de servicio y sus anchuras de sección.

- INVENTARIO DE TRAVESÍAS DE LA RED REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA -

ID TRAVESÍA	Nº DE ORDEN INVENT.	TRAMO (ID)	NÚCLEO URBANO ASOCIADO	Nº HAB. INE 2019	PKi	PKf	LONG (m)	IT 2019	% PESADOS 2019	VELOCIDAD MEDIA	ESTADO SEÑALIZ.	TIPO DE RED	ESTADO FIRME	TIPO DE FIRME	NS	ANCHO PLAT	ANCHO CALZ	ANCHO ARCEN DRCHO	ANCHO ARCEN IZDO	RADIO MEDIO	PDTE MEDIA	ILUMINACIÓN	TIPO DE TERRENO	ACCIDENTALIDAD
T001	0002	LR-111_02	VALGAÑÓN	126	5+005	6+000	490	288	1,93	35,47	MUY MAL ESTADO	REGIONAL BÁSICA	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,56	5,73	0,99	0,84	4059	2,63	SI	ONDULADO	-
T002	0004	LR-111_04	ZORRAQUIN	93	8+002	8+006	390	542	2,55	32,25	ACEPTABLE	REGIONAL BÁSICA	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,98	5,58	0,95	0,45	3845	3,03	SI	ACCIDENTADO	-
T003	0006	LR-111_06	EZCARAY	2024	9+009	11+006	1750	2172	3,88	33	REGULAR	REGIONAL BÁSICA	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,50	6,50	0,50	0,49	3905	1,84	SI	ONDULADO	-
T004	0008	LR-111_08	OJACASTRO	121	12+005	13+007	1320	2984	4,09	39,23	MAL ESTADO	REGIONAL BÁSICA	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,37	6,75	0,33	0,29	2342	1,50	SI	LLANO	-
T005	0012	LR-111_12	SANTO DOMINGO DE LA CALZADA	6238	23+005	26+005	3020	3428	7,53	29	MAL ESTADO	REGIONAL BÁSICA	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	8,46	6,74	0,90	0,82	4314,96 689	1,13443 709	SI	LLANO	-
T006	0016	LR-111_16	HARO	11408	38+038	45+004	3580	8017	11,42	31,29	MAL ESTADO	REGIONAL BÁSICA	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	B	9,58	8,17	0,92	0,48	1023	1,86	SI	ONDULADO	-
T007	0019	LR-113_03	CANALES DE LA SIERRA	91	6+002	7+000	800	129	11,67	24,86	MAL ESTADO	REGIONAL BÁSICA	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,95	5,77	0,00	0,18	657	1,24	SI	ONDULADO	-
T008	0021	LR-113_05	VILLAVELAYO	50	10+004	10+009	520	144	10,27	36,77	MUY MAL ESTADO	REGIONAL BÁSICA	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,64	5,64	0,00	0,00	276	1,36	SI	MUY ACCIDENTADO	-
T009	0024	LR-113_08	MANSILLA DE LA SIERRA	56	15+009	16+004	400	153	9,70	38,58	BUEN ESTADO	REGIONAL BÁSICA	BUEN ESTADO	RIEGO ASFÁLTICO	A	5,21	5,21	0,00	0,00	599	2,86	SI	ACCIDENTADO	-
T010	0031	LR-113_15	ANGUIANO	497	44+005	45+009	1360	430	8,65	33,48	BUEN ESTADO	REGIONAL BÁSICA	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,80	6,32	0,08	0,41	589	2,42	SI	MUY ACCIDENTADO	-
T011	0035	LR-113_19	BOBADILLA	100	52+001	52+009	830	3158	6,14	35,71	REGULAR	REGIONAL BÁSICA	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,83	6,17	1,36	0,29	4831	1,31	SI	ONDULADO	-
T012	0037	LR-113_21	BAÑOS DE RIO TOBIA	1579	53+003	54+010	1620	3027	6,13	33,43	ACEPTABLE	REGIONAL BÁSICA	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,18	6,36	0,52	0,30	6346	1,02	SI	LLANO	-
T013	0046	LR-113_30	NAJERA	8045	63+004	65+002	1730	2066	8,20	23,12	MAL ESTADO	REGIONAL BÁSICA	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,63	6,38	0,77	0,48	2645	2,16	SI	LLANO	-
T014	0052	LR-115_02	ENCISO	160	2+014	3+005	990	1396	5,63	30,92	REGULAR	REGIONAL BÁSICA	MAL ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,74	5,65	0,08	0,02	499	2,56	SI	ACCIDENTADO	-
T015	0056	LR-115_06	ARNEDILLO	419	11+008	12+009	1180	3614	4,53	27,05	ACEPTABLE	REGIONAL BÁSICA	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,54	5,67	0,42	0,44	722	2,30	SI	MUY ACCIDENTADO	-
T016	0059	LR-115_09	SANTA EULALIA SOMERA Y BAJERA	166	16+002	17+002	980	4062	4,53	38,06	MAL ESTADO	REGIONAL BÁSICA	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,86	6,18	0,56	0,12	2955	1,73	SI	ACCIDENTADO	-
T017	0061	LR-115_11	HERCE	336	18+008	19+004	630	4381	4,74	41,11	MAL ESTADO	REGIONAL BÁSICA	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	B	7,39	6,10	0,66	0,63	2606	0,55	SI	ACCIDENTADO	-
T018	0063	LR-115_13	ARNEDO	14875	23+001	26+005	3500	10078	3,47	31,31	BUEN ESTADO	REGIONAL BÁSICA	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	C	9,15	7,62	0,89	0,63	2660	1,65	SI	LLANO	-
T019	0066	LR-115_16	QUEL	1897	28+006	30+002	1670	3542	5,45	33,11	REGULAR	REGIONAL BÁSICA	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,64	6,46	0,75	0,43	4253	2,36	SI	MUY ACCIDENTADO	2019
T020	0068	LR-115_18	AUTOL	4512	32+007	35+003	2600	2823	16,46	39,24	BUEN ESTADO	REGIONAL BÁSICA	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	8,53	6,76	1,12	0,65	1104	2,58	SI	ACCIDENTADO	-
T021	0070	LR-115_20	ALDEANUEVA DE EBRO	2461	43+005	44+009	1450	3288	9,57	32,42	BUEN ESTADO	REGIONAL BÁSICA	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	9,48	7,09	1,41	0,97	5137	2,28	SI	LLANO	-
T022	0074	LR-123_01	VALVERDE	205	0+000	0+009	920	578	5,39	31,41	MAL ESTADO	REGIONAL BÁSICA	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,16	5,65	0,18	0,33	3407	2,63	SI	ONDULADO	-
T023	0076	LR-123_03	CABRETON	180	4+010	5+005	490	635	4,15	54,47	MAL ESTADO	REGIONAL BÁSICA	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,80	6,46	0,75	0,59	1101	3,06	NO	ONDULADO	-
T024	0078	LR-123_05	CERVERA DEL RIO ALHAMA	2294	9+005	10+004	880	1151	5,91	26,94	MAL ESTADO	REGIONAL BÁSICA	MAL ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,13	5,95	0,16	0,02	765	2,82	SI	MUY ACCIDENTADO	-
T025	0083	LR-123_10	GRAVALOS	185	25+002	26+000	810	420	8,69	35,05	MAL ESTADO	REGIONAL BÁSICA	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,15	5,71	0,29	0,15	3876	5,67	SI	ONDULADO	-
T026	0096	LR-123_23	EL VILLAR DE ARNEDO	593	58+009	59+004	540	1232	16,15	29,12	MUY MAL ESTADO	REGIONAL BÁSICA	MAL ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,97	6,92	0,74	0,32	2154	2,89	SI	ONDULADO	-
T027	0099	LR-124_1_01	LOGROÑO (TR1)	151136	0+007	2+000	320	7252	5,75	47,61	MAL ESTADO	REGIONAL BÁSICA	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	8,78	7,04	0,87	0,87	7214	1,41	NO	ONDULADO	-
T028	0102	LR-124_2_02	ABALOS (TR2)	257	27+009	27+015	630	1611	6,06	44,34	MAL ESTADO	REGIONAL BÁSICA	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,88	7,20	0,21	0,47	2101	5,38	SI	ONDULADO	-
T029	0107	LR-124_3_02	BRIÑAS (TR3)	193	0+004	0+010	620	904	10,89	48,97	MUY MAL ESTADO	REGIONAL BÁSICA	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,90	6,66	0,71	0,54	6039	3,13	SI	ONDULADO	-
T030	0109	LR-131_1_01	LOGROÑO	151136	0+000	0+006	650	7916	10,13	42,13	REGULAR	REGIONAL BÁSICA	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	B	8,58	7,19	1,06	0,33	3165	1,45	SI	ONDULADO	-
T031	0132	LR-137_06	NAVARRETE	2941	10+008	12+003	2620	624	35,47	30,69	MUY MAL ESTADO	REGIONAL BÁSICA	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	8,22	6,92	0,68	0,62	3354	3,25	SI	ONDULADO	-
T032	0136	LR-137_10	FUENMAYOR	3134	15+009	16+000	140	1742	12,85	37,78	MUY MAL ESTADO	REGIONAL BÁSICA	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	8,44	7,81	0,59	0,04	9000	0,95	SI	LLANO	-
T033	0137	LR-200_01	HERRAMELLURI	114	0+000	0+003	310	885	12,92	33,14	MAL ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	8,36	6,52	1,05	0,79	834	4,32	SI	ONDULADO	-

ID TRAVESÍA	Nº DE ORDEN INVENT.	TRAMO (ID)	NÚCLEO URBANO ASOCIADO	Nº HAB. INE 2019	PKi	PKf	LONG (m)	IT 2019	% PESADOS 2019	VELOCIDAD MEDIA	ESTADO SEÑALIZ.	TIPO DE RED	ESTADO FIRME	TIPO DE FIRME	NS	ANCHO PLAT	ANCHO CALZ	ANCHO ARCEN DRCHO	ANCHO ARCEN IZDO	RADIO MEDIO	PDTE MEDIA	ILUMINACIÓN	TIPO DE TERRENO	ACCIDENTALIDAD
T034	0139	LR-200_03	LEIVA	221	1+008	2+007	920	689	8,20	35,68	REGULAR	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,52	5,71	0,43	0,38	2600	0,89	SI	LLANO	-
T035	0141	LR-200_05	TORMANTOS	131	4+005	5+002	760	247	9,77	36,32	REGULAR	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,90	6,22	0,36	0,31	2325	0,69	SI	ONDULADO	-
T036	0146	LR-201_04	HERRAMELLURI	114	8+004	8+010	610	851	14,76	30,31	MAL ESTADO	COMARCAL	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,80	6,02	0,47	0,30	1547	1,20	SI	LLANO	-
T037	0148	LR-201_06	CUZCURRITA DE RIO TIRON	493	14+010	15+009	910	1191	16,47	34,69	MAL ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,03	6,30	0,45	0,28	1736	1,04	SI	ONDULADO	-
T038	0150	LR-201_08	TIRGO	180	16+003	16+009	580	1120	17,23	29,77	MUY MAL ESTADO	COMARCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	8,88	6,39	1,80	0,69	663	1,34	SI	LLANO	-
T039	0151	LR-202_01	HARO	11408	0+000	0+007	710	1935	5,73	31,05	MUY MAL ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,10	6,92	0,18	0,00	2705	1,45	SI	ONDULADO	-
T040	0153	LR-202_03	ANGUCIANA	433	3+001	4+008	1730	1653	7,00	37,83	BUEN ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,50	6,68	0,39	0,42	4399	0,85	SI	LLANO	-
T041	0158	LR-203_01	HARO	11408	0+000	0+009	900	2036	8,69	29,85	MAL ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,89	6,79	0,39	0,71	1087	0,33	SI	LLANO	-
T042	0161	LR-203_04	ZARRATON	264	6+004	6+015	1110	1222	10,58	33,29	BUEN ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,25	6,11	0,08	0,06	1023	2,11	SI	LLANO	-
T043	0165	LR-203_08	SAN TORCUATO	61	10+010	11+006	590	654	10,18	38,47	MUY MAL ESTADO	COMARCAL	MAL ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,63	6,00	0,00	0,63	2910	1,14	SI	LLANO	-
T044	0167	LR-203_10	BAÑARES	241	13+002	13+011	930	506	8,60	31,95	BUEN ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	9,23	7,88	0,71	0,65	889	1,15	SI	LLANO	-
T045	0170	LR-203_13	STO. DOMINGO DE LA CALZADA	6238	17+004	18+001	640	3784	4,43	41,71	MUY MAL ESTADO	COMARCAL	MAL ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	8,78	6,76	1,01	1,01	6975	1,52	NO	LLANO	-
T046	0172	LR-204_01	STO. DOMINGO DE LA CALZADA	6238	0+000	0+009	880	326	5,71	43,25	MUY MAL ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	10,79	6,11	3,96	0,72	8369	0,53	SI	LLANO	-
T047	0175	LR-204_04	CIRUEÑA	153	5+005	5+010	530	847	3,37	33,32	REGULAR	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,19	5,83	0,28	0,09	633	3,79	SI	ONDULADO	-
T048	0180	LR-204_09	VILLAR DE TORRE	158	10+007	11+005	800	461	3,69	42,32	ACEPTABLE	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,13	5,87	0,13	0,12	1380	2,71	SI	ONDULADO	-
T049	0183	LR-204_12	BADARAN	482	15+003	15+007	390	377	3,85	37,32	MUY MAL ESTADO	COMARCAL	MAL ESTADO	RIEGO ASFÁLTICO	A	6,28	6,28	0,00	0,00	1833	2,63	SI	LLANO	-
T050	0185	LR-205_02	CARDENAS	136	1+001	2+004	1290	1445	8,15	39,29	REGULAR	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,53	5,70	0,36	0,47	1066	1,19	SI	LLANO	-
T051	0188	LR-205_05	BADARAN	482	5+001	6+001	990	981	5,64	27,49	MAL ESTADO	COMARCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,07	5,89	0,09	0,09	1375	2,65	SI	ONDULADO	-
T052	0191	LR-206_02	AZOFRA	215	0+005	1+004	700	1643	7,37	34,95	ACEPTABLE	COMARCAL	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,41	6,32	0,68	0,41	2253	0,84	SI	LLANO	-
T053	0193	LR-206_04	ALESANCO	505	2+002	3+003	1110	1364	2,23	30,82	MAL ESTADO	COMARCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,20	6,14	0,59	0,47	3054	1,31	SI	LLANO	-
T054	0195	LR-206_06	CANILLAS DE RIO TUERTO	40	5+001	5+005	400	971	3,49	58,54	REGULAR	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,52	6,00	0,71	0,82	9000	1,42	NO	ONDULADO	-
T055	0197	LR-206_08	CAÑAS	102	5+010	6+004	460	971	3,49	31,55	BUEN ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,40	6,03	0,60	0,76	2108	2,48	SI	LLANO	-
T056	0200	LR-206_11	BERCEO	157	12+008	13+004	610	1074	6,36	28,52	BUEN ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	HORMIGÓN	A	5,78	5,60	0,15	0,03	735	2,63	SI	ONDULADO	-
T057	0204	LR-207_02	OLLAURI	250	0+0038 0	0+0096 0	580	737	12,89	37,11	BUEN ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,59	5,99	0,50	0,10	2657	3,29	SI	ONDULADO	-
T058	0206	LR-207_04	RODEZNO	229	2+0037 0	3+0012 0	740	309	11,13	36,13	BUEN ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,50	6,23	0,14	0,13	3291	0,36	SI	LLANO	-
T059	0211	LR-207_09	ALESANCO	505	16+005 10	17+007 20	1210	423	3,03	26,75	MUY MAL ESTADO	COMARCAL	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,59	6,44	0,63	0,53	1418	1,63	SI	LLANO	-
T060	0213	LR-207_11	CORDOVIN	156	20+008 90	21+007 50	870	189	5,12	25,7	MUY MAL ESTADO	COMARCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,71	5,47	0,14	0,10	327	3,14	SI	LLANO	-
T061	0215	LR-207_13	BADARAN	482	23+003 70	23+007 60	390	300	4,54	31,29	MAL ESTADO	COMARCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,05	5,71	0,18	0,16	603	4,24	SI	ONDULADO	-
T062	0218	LR-208_02	HORMILLEJA	133	3+0079 0	4+0026 0	480	1365	11,06	36,15	MAL ESTADO	COMARCAL	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,72	5,75	0,63	0,34	2933	2,31	SI	LLANO	-
T063	0232	LR-210_01	BRIONES	745	0+0000 0	0+0074 0	740	1308	15,69	28,93	BUEN ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,90	7,23	0,67	0,00	3216	1,99	SI	LLANO	-
T064	0234	LR-210_03	SAN VICENTE DE LA SONSIERRA	990	2+0167 0	4+0107 0	1280	1651	12,49	27	BUEN ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,44	6,28	0,35	0,81	1506	3,68	SI	ONDULADO	-
T065	0243	LR-232_05	ORTIGOSA DE CAMEROS	168	5+0000 0	5+0066 0	660	442	7,86	25,06	BUEN ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,58	5,22	0,08	0,28	383	4,41	SI	MUY ACCIDENTADO	-
T066	0245	LR-232_07	BRIEVA DE CAMEROS	44	22+000 30	22+009 60	930	91	7,49	23,02	BUEN ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	4,55	4,43	0,00	0,13	244	4,51	SI	ONDULADO	-
T067	0250	LR-245_04	ALMARZA DE CAMEROS	36	13+009 30	14+000 60	140	118	21,04	20,22	MAL ESTADO	COMARCAL	ACEPTABLE	RIEGO ASFÁLTICO	A	5,31	5,31	0,00	0,00	958	7,25	NO	LLANO	-

ID TRAVESÍA	Nº DE ORDEN INVENT.	TRAMO (ID)	NÚCLEO URBANO ASOCIADO	Nº HAB. INE 2019	PKi	PKf	LONG (m)	IT 2019	% PESADOS 2019	VELOCIDAD MEDIA	ESTADO SEÑALIZ.	TIPO DE RED	ESTADO FIRME	TIPO DE FIRME	NS	ANCHO PLAT	ANCHO CALZ	ANCHO ARCEN DRCHO	ANCHO ARCEN IZDO	RADIO MEDIO	PDTE MEDIA	ILUMINACIÓN	TIPO DE TERRENO	ACCIDENTALIDAD
T068	0259	LR-250_07	RIBAFRECHA	967	11+009 90	13+000 50	1060	792	9,60	34,83	ACEPTABLE	COMARCAL	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,49	6,46	0,79	0,25	933	2,63	SI	ONDULADO	-
T069	0263	LR-250_11	SOTO DE CAMEROS	89	25+000 40	25+005 90	550	497	9,94	29,71	MUY MAL ESTADO	COMARCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,79	5,64	0,01	0,13	781	4,65	SI	MUY ACCIDENTADO	-
T070	0266	LR-250_14	TERROBA	34	29+008 00	30+000 30	230	492	9,94	50,88	BUEN ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,03	6,03	0,00	0,00	2901	2,05	NO	ACCIDENTADO	-
T071	0269	LR-250_17	SAN ROMAN DE CAMEROS	128	34+002 50	34+008 90	640	361	12,13	28,09	MUY MAL ESTADO	COMARCAL	MAL ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,14	5,98	0,00	0,16	773	1,94	SI	ACCIDENTADO	-
T072	0276	LR-250_24	LAGUNA DE CAMEROS	104	43+002 60	43+009 40	680	63	12,97	24,78	MUY MAL ESTADO	COMARCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,88	5,74	0,15	0,00	3179	2,89	SI	ACCIDENTADO	-
T073	0280	LR-251_01	FUENMAYOR	3134	0+0000 0	0+0123 0	1230	3655	12,45	34,08	ACEPTABLE	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	10,68	7,26	2,00	1,42	3833	1,23	SI	LLANO	-
T074	0282	LR-251_03	BARRIO ESTACION (FUENMAYOR)	3134	2+0081 0	3+0017 0	360	2220	11,01	38,08	MUY MAL ESTADO	COMARCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,82	6,79	0,52	0,51	1204	4,36	SI	LLANO	-
T075	0288	LR-254_01	ENTRENA	1536	0+0000 0	0+0056 0	560	3558	5,26	33,32	MUY MAL ESTADO	COMARCAL	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	9,11	7,05	0,94	1,11	1322	3,19	SI	LLANO	-
T076	0291	LR-254_04	LARDERO	10500	6+0072 0	8+0087 0	2110	4820	6,34	29,64	BUEN ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	B	7,21	6,80	0,21	0,21	3101	1,62	SI	LLANO	-
T077	0293	LR-254_06	ALBERITE	2422	9+0087 0	10+006 20	750	6688	10,93	44,67	MUY MAL ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	B	9,59	7,11	1,58	0,90	2109	1,02	SI	LLANO	-
T078	0295	LR-255_02	ALBERITE	2422	1+0096 0	3+0012 0	1140	774	9,86	29,46	BUEN ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,75	6,49	0,88	0,38	2168	2,89	SI	LLANO	-
T079	0297	LR-255_04	ALBELDA DE IREGUA	3446	8+0001 0	8+0117 0	1160	1714	2,85	26,49	ACEPTABLE	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,34	6,04	0,10	0,20	821	1,89	SI	ONDULADO	-
T080	0301	LR-256_02	ALBELDA DE IREGUA	3446	0+0085 0	1+0065 0	790	5013	8,78	32,51	REGULAR	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	B	7,98	7,33	0,52	0,13	1407	2,34	SI	ACCIDENTADO	2019
T081	0303	LR-259_1_02	MURILLO RIO DE LEZA	1629	7+0033 0	8+0067 0	1330	2383	11,06	26,72	BUEN ESTADO	COMARCAL	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,90	6,22	0,31	0,37	2783	2,51	SI	ONDULADO	-
T082	0305	LR-259_1_04	GALILEA	351	18+007 90	19+005 60	760	697	15,22	24,67	MUY MAL ESTADO	COMARCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,92	5,51	1,09	0,32	3757	3,70	SI	LLANO	-
T083	0308	LR-259_1_07	CORERA	257	20+009 70	21+009 70	1000	916	15,33	30,17	BUEN ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,59	5,89	1,00	0,70	1656	2,36	SI	ONDULADO	-
T084	0310	LR-259_1_09	EL REDAL	143	22+009	23+006	670	478	25,63	43,37	MUY MAL ESTADO	COMARCAL	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,82	6,50	0,65	0,67	671	1,93	SI	LLANO	-
T085	0313	LR-260_01	CORERA	257	0+000	0+003	290	301	4,71	28,56	MAL ESTADO	COMARCAL	MUY MAL ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,23	5,15	0,00	0,09	545	3,83	SI	ACCIDENTADO	-
T086	0317	LR-260_05	ALCANADRE	643	11+062	12+003	700	492	8,95	32	MAL ESTADO	COMARCAL	MAL ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,64	6,10	0,54	0,00	7791	1,35	SI	LLANO	-
T087	0320	LR-261_02	MURILLO	1629	4+007	4+020	1270	461	13,71	29,54	ACEPTABLE	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,67	5,94	0,16	0,58	576	2,16	SI	LLANO	-
T088	0324	LR-261_06	VENTAS BLANCAS	170	11+002	11+008	570	664	12,53	32,25	ACEPTABLE	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,85	6,62	0,11	0,11	4310	3,06	SI	LLANO	-
T089	0333	LR-280_02	PRADEJON	4154	1+008	3+005	1690	1291	15,00	26,8	MUY MAL ESTADO	COMARCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	9,40	7,13	1,58	0,69	5931	1,07	SI	LLANO	2019
T090	0335	LR-281_01	QUEL	1897	0+000	0+002	230	3803	9,75	27,61	MUY MAL ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,68	6,59	0,55	0,55	2583	6,09	NO	ONDULADO	-
T091	0337	LR-282_01	AUTOL	4512	0+000	1+002	1220	2530	7,97	25,87	MAL ESTADO	COMARCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	8,14	7,06	0,33	0,75	3106	2,50	SI	ONDULADO	2019
T092	0342	LR-283_04	CORNAGO	312	9+006	10+000	420	425	2,62	35,06	MAL ESTADO	COMARCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,10	5,81	0,15	0,14	1463	2,54	SI	ONDULADO	-
T093	0344	LR-283_06	IGEA	595	19+002	20+002	1020	337	11,14	29,2	MUY MAL ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,00	5,83	0,12	0,05	2945	3,93	SI	ONDULADO	-
T094	0346	LR-283_08	RINCON DE OLIVEDO	546	23+004	24+002	830	394	11,68	31,27	BUEN ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,23	5,50	0,74	0,99	3450	1,45	SI	LLANO	-
T095	0348	LR-284_01	CERVERA DEL RIO ALHAMA	2294	0+000	1+003	1280	1203	5,81	27,53	MUY MAL ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,74	5,51	0,15	0,08	2802	2,69	SI	ACCIDENTADO	-
T096	0352	LR-284_05	AGUILAR DEL RIO ALHAMA	460	7+000	8+001	1070	22	14,81	29,53	REGULAR	COMARCAL	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,70	5,70	0,00	0,00	3463	4,25	SI	ACCIDENTADO	-
T097	0368	LR-288_01	ALFARO	9476	0+000	1+006	1620	644	14,33	24,91	BUEN ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,86	6,64	0,05	0,18	2296	2,58	SI	ONDULADO	-
T098	0377	LR-301_02	GALBARRULI	62	0+009	1+003	390	18	10,02	14,11	BUEN ESTADO	LOCAL	REGULAR	HORMIGÓN	A	6,39	5,93	0,23	0,23	335	6,17	SI	ACCIDENTADO	-
T099	0380	LR-302_02	FONZALECHE	135	0+006	1+001	460	939	9,77	29,68	REGULAR	LOCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,99	5,59	0,70	0,70	1520	4,62	NO	ONDULADO	-
T100	0382	LR-302_04	VILLASECA	45	4+004	4+008	350	132	4,41	25,97	BUEN ESTADO	LOCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,71	5,43	0,14	0,14	3233	2,86	NO	LLANO	-
T101	0386	LR-303_03	TREVIANA	154	4+008	5+004	670	62	24,32	32,31	MAL ESTADO	LOCAL	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,24	6,02	0,16	0,06	855	2,30	SI	ONDULADO	-

ID TRAVESÍA	Nº DE ORDEN INVENT.	TRAMO (ID)	NÚCLEO URBANO ASOCIADO	Nº HAB. INE 2019	PKi	PKf	LONG (m)	IT 2019	% PESADOS 2019	VELOCIDAD MEDIA	ESTADO SEÑALIZ.	TIPO DE RED	ESTADO FIRME	TIPO DE FIRME	NS	ANCHO PLAT	ANCHO CALZ	ANCHO ARCEN DRCHO	ANCHO ARCEN IZDO	RADIO MEDIO	PDTE MEDIA	ILUMINACIÓN	TIPO DE TERRENO	ACCIDENTALIDAD
T102	0387	LR-304_01	HERRAMELLURI	114	0+000	0+001	140	22	26,77	23,49	MUY MAL ESTADO	LOCAL	MUY MAL ESTADO	RIEGO ASFÁLTICO	A	4,84	4,84	0,00	0,00	1693	2,92	NO	LLANO	-
T103	0391	LR-304_05	TREVIANA	154	8+00590	9+00360	760	2	8,15	21,51	MUY MAL ESTADO	LOCAL	MUY MAL ESTADO	RIEGO ASFÁLTICO	A	5,37	5,37	0,00	0,00	660	3,48	NO	ACCIDENTADO	-
T104	0394	LR-304_08	FONCEA	93	16+00330	16+00740	420	5	12,38	33,82	MUY MAL ESTADO	LOCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,72	5,72	0,00	0,00	2482	1,49	SI	ONDULADO	-
T105	0396	LR-305_01	LEIVA	221	0+000	0+00540	540	50	4,11	21,04	MAL ESTADO	LOCAL	MUY MAL ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,71	5,30	0,00	0,41	660	1,84	SI	LLANO	-
T106	0398	LR-306_01	HARO	11408	0+000	0+00420	420	917	10,25	36,92	MUY MAL ESTADO	LOCAL	MAL ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,15	5,73	0,22	0,20	1575	0,60	SI	ONDULADO	-
T107	0404	LR-307_02	CUZCURRITA DEL RIO TIRON	493	0+010	0+01950	930	555	13,52	22,58	ACEPTABLE	LOCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,31	4,90	0,29	0,12	2224	1,18	SI	ONDULADO	-
T108	0407	LR-308_03	GRAÑON	254	2+009	3+00770	810	129	20,84	34,58	MAL ESTADO	LOCAL	MAL ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,37	6,37	0,00	0,00	946	3,39	SI	ONDULADO	-
T109	0411	LR-308_07	VILLALOBAR DE RIOJA	58	10+005	11+00260	800	107	9,63	29,02	MAL ESTADO	LOCAL	MUY MAL ESTADO	RIEGO ASFÁLTICO	A	5,58	5,46	0,06	0,06	908	1,33	SI	ONDULADO	-
T110	0414	LR-309_02	HERVIAS	121	0+006	0+01230	620	432	17,03	27,25	ACEPTABLE	LOCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,12	5,83	0,18	0,11	625	2,88	SI	LLANO	-
T111	0416	LR-309_04	BAÑARES	241	3+006	3+01630	1050	128	20,03	39,19	MUY MAL ESTADO	LOCAL	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	10,05	7,44	1,46	1,16	2207	1,85	SI	LLANO	-
T112	0418	LR-310_01	CASALARREINA	1098	0+000	0+00500	500	689	7,55	30,24	BUEN ESTADO	LOCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,37	5,61	0,38	0,39	925	1,81	SI	LLANO	-
T113	0421	LR-310_04	CIHURI	178	0+016	2+00470	920	569	2,11	25,76	ACEPTABLE	LOCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,01	5,60	0,77	0,64	1831	0,83	SI	LLANO	-
T114	0424	LR-311_02	ZARRATON	264	0+038	0+04580	720	242	5,77	19,73	MUY MAL ESTADO	LOCAL	MAL ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,35	5,68	0,11	0,57	2066	2,78	SI	LLANO	-
T115	0430	LR-313_02	HORMILLA	416	1+001	2+00370	1260	32	22,22	33,06	MUY MAL ESTADO	LOCAL	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	9,05	6,13	1,87	1,05	4742	1,98	SI	LLANO	-
T116	0434	LR-313_06	OLLAURI	250	15+008	15+01240	430	418	12,81	24,1	BUEN ESTADO	LOCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,87	5,87	0,00	0,00	1077	1,12	SI	ONDULADO	-
T117	0444	LR-318_04	SAN VICENTE DE LA SONSIERRA	990	2+106	2+10980	410	371	9,60	15,53	ACEPTABLE	LOCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,24	5,24	0,00	0,00	1645	4,82	SI	ACCIDENTADO	-
T118	0445	LR-319_01	ABALOS	257	0+000	0+00110	110	179	13,74	20,6	MAL ESTADO	LOCAL	REGULAR	RIEGO ASFÁLTICO	A	5,84	5,84	0,00	0,00	2697	4,48	NO	LLANO	-
T119	0450	LR-321_02	HUERCANOS	817	0+015	0+02480	1000	1084	10,18	24,64	ACEPTABLE	LOCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,23	6,29	0,46	0,48	3542	1,44	SI	LLANO	-
T120	0453	LR-322_02	HUERCANOS	817	0+041	0+05220	1130	598	15,52	25,58	MUY MAL ESTADO	LOCAL	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,84	5,71	0,01	0,11	3715	1,87	SI	LLANO	-
T121	0456	LR-323_01	GRAÑON	254	0+000	0+00230	230	52	17,58	27,5	ACEPTABLE	LOCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,47	5,91	0,00	1,56	1733	2,35	SI	ONDULADO	-
T122	0462	LR-325_01	SANTO DOMINGO DE LA CALZADA	6238	0+000	0+00530	530	59	6,46	22,09	ACEPTABLE	LOCAL	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	8,26	6,41	1,70	0,16	1183	0,63	SI	LLANO	-
T123	0464	LR-325_03	MANZANARES DE RIOJA	69	5+022	5+02610	370	402	3,86	21,08	ACEPTABLE	LOCAL	BUEN ESTADO	RIEGO ASFÁLTICO	A	5,10	5,10	0,00	0,00	147	2,37	NO	ONDULADO	-
T124	0468	LR-326_03	HERVIAS	121	1+017	3+00010	330	538	6,92	28,64	MAL ESTADO	LOCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,63	5,43	0,07	0,13	651	1,65	SI	ONDULADO	-
T125	0470	LR-327_02	CAÑAS	102	0+027	0+03070	410	113	4,57	24,04	MUY MAL ESTADO	LOCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	9,29	6,26	1,57	1,45	797	3,54	SI	LLANO	-
T126	0473	LR-330_02	TORRECILLA EN CAMEROS	456	0+004	0+01340	980	497	2,31	26,13	MAL ESTADO	LOCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,82	5,81	0,01	0,00	1969	1,62	SI	ACCIDENTADO	-
T127	0477	LR-331_03	VILLAVERDE DE RIOJA	56	4+007	4+00920	190	160	2,87	47,06	MAL ESTADO	LOCAL	ACEPTABLE	RIEGO ASFÁLTICO	A	8,80	7,06	1,10	0,64	724	2,22	NO	LLANO	-
T128	0479	LR-331_05	SAN ANDRES	31	10+005	10+00680	200	86	4,22	34,79	MAL ESTADO	LOCAL	ACEPTABLE	RIEGO ASFÁLTICO	A	7,48	6,62	0,46	0,40	929	3,86	NO	ONDULADO	-
T129	0482	LR-331_08	SAN MILLAN DE LA COGOLLA	230	11+005	11+00850	350	33	5,01	26,13	MAL ESTADO	LOCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,68	6,66	0,63	0,39	993	3,18	NO	ONDULADO	-
T130	0483	LR331_2_01	SAN MILLAN DE LA COGOLLA	230	11+011	11+00860	250	262	3,22	36,59	MAL ESTADO	LOCAL	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	8,82	7,52	0,31	1,00	1368	2,58	SI	ONDULADO	-
T131	0485	LR-333_1_02	VILLOSLADA DE CAMEROS	324	2+005	3+002	690	469	8,74	31,1	REGULAR	LOCAL	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,36	5,95	0,18	0,23	1501	1,64	SI	ACCIDENTADO	-
T132	0489	LR-333_3_02	VINIEGRA ARRIBA	42	21+005	22+000	570	64	6,38	24,6	ACEPTABLE	LOCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,23	4,51	0,64	0,09	551	3,55	SI	ONDULADO	-
T133	0491	LR-333_3_04	VINIEGRA ABAJO	77	31+004	31+011	740	60	7,49	21,79	MAL ESTADO	LOCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	4,44	4,44	0,00	0,00	862	2,18	SI	MUY ACCIDENTADO	-
T134	0496	LR-340_1_02	ALESON	99	0+004	0+007	310	2815	21,03	30,93	MAL ESTADO	LOCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,05	5,97	0,00	0,08	1189	3,11	SI	LLANO	-
T135	0498	LR-340_1_04	MANJARRES	121	2+003	3+002	880	684	55,19	26,02	MAL ESTADO	LOCAL	BUEN ESTADO	HORMIGÓN	A	5,09	5,09	0,00	0,00	1390	2,10	SI	LLANO	-

ID TRAVESÍA	Nº DE ORDEN INVENT.	TRAMO (ID)	NÚCLEO URBANO ASOCIADO	Nº HAB. INE 2019	PKi	PKf	LONG (m)	IT 2019	% PESADOS 2019	VELOCIDAD MEDIA	ESTADO SEÑALIZ.	TIPO DE RED	ESTADO FIRME	TIPO DE FIRME	NS	ANCHO PLAT	ANCHO CALZ	ANCHO ARCEN DRCHO	ANCHO ARCEN IZDO	RADIO MEDIO	PDTE MEDIA	ILUMINACIÓN	TIPO DE TERRENO	ACCIDENTALIDAD
T136	0500	LR-340_1_06	CASTROVIEJO	54	11+005	11+006	90	246	23,93	23,32	MAL ESTADO	LOCAL	ACEPTABLE	RIEGO ASFÁLTICO	A	7,47	7,47	0,00	0,00	251	7,10	SI	ONDULADO	-
T137	0502	LR-340_2_02	TORRECILLA EN CAMEROS	456	19+006	21+001	1500	900	3,36	20,07	MUY MAL ESTADO	LOCAL	MUY MAL ESTADO	RIEGO ASFÁLTICO	A	5,35	4,91	0,00	0,44	495	4,94	SI	ACCIDENTADO	-
T138	0504	LR-341_02	VENTOSA	159	0+007	1+003	580	249	11,72	33,32	BUEN ESTADO	LOCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,58	5,90	0,22	0,46	881	2,73	SI	ONDULADO	-
T139	0506	LR-341_04	SOTES	296	2+009	3+005	580	58	20,99	29,66	ACEPTABLE	LOCAL	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,25	6,04	0,09	0,12	606	3,36	SI	LLANO	-
T140	0508	LR-341_06	HORNOS DE MONCALVILLO	98	5+002	5+007	470	494	9,36	35,54	MUY MAL ESTADO	LOCAL	MAL ESTADO	RIEGO ASFÁLTICO	A	6,67	6,26	0,16	0,24	1088	3,99	SI	ONDULADO	-
T141	0510	LR-341_08	DAROCA DE RIOJA	52	7+003	7+006	340	494	9,36	32,61	MUY MAL ESTADO	LOCAL	REGULAR	GRAVÓN-CALIZA	A	6,98	6,12	0,29	0,57	439	3,01	SI	ONDULADO	-
T142	0512	LR-341_10	MEDRANO	338	9+008	9+010	190	489	9,22	33,19	ACEPTABLE	LOCAL	BUEN ESTADO	GRAVÓN-CALIZA	A	6,73	5,97	0,37	0,39	414	0,48	SI	ONDULADO	-
T143	0514	LR-341_12	SOJUELA	313	11+003	11+007	340	439	8,68	35,09	MAL ESTADO	LOCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,41	5,81	0,34	0,26	585	1,93	SI	ONDULADO	-
T144	0516	LR-341_14	SORZANO	222	14+012	14+018	610	130	6,04	36,89	MUY MAL ESTADO	LOCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,96	5,81	0,09	0,06	1893	3,51	NO	ONDULADO	-
T145	0520	LR-342_03	SOTES	296	0+024	0+027	340	1305	7,64	33,63	BUEN ESTADO	LOCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,68	6,30	0,38	0,00	964	9,19	SI	LLANO	-
T146	0522	LR-344_02	ALBERITE	2422	0+017	0+030	1260	2853	9,21	27,13	REGULAR	LOCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,60	6,14	0,78	0,68	1239	3,64	NO	ONDULADO	-
T147	0524	LR-345_02	ALBERITE	2422	1+0480	2+0120	640	2579	3,06	23,71	MUY MAL ESTADO	LOCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,89	6,23	0,60	1,06	1900	1,82	SI	ONDULADO	-
T148	0526	LR-345_04	LA UNION	181	5+0570	6+0830	1260	726	2,88	25,65	ACEPTABLE	LOCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,54	5,96	0,37	0,21	301	7,11	SI	ONDULADO	-
T149	0528	LR-345_06	CLAVIJO	260	8+0630	8+0730	100	1028	3,10	28,24	MUY MAL ESTADO	LOCAL	BUEN ESTADO	RIEGO ASFÁLTICO	A	6,52	6,17	0,05	0,30	249	5,65	SI	ACCIDENTADO	-
T150	0532	LR-381_02	TUDELILLA	272	3+007	4+007	850	235	9,67	27,26	MAL ESTADO	LOCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,37	5,25	0,11	0,01	3675	3,25	SI	ONDULADO	-
T151	0536	LR-382_03	PREJANO	223	0+052	0+054	280	648	4,62	22,32	MUY MAL ESTADO	LOCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,66	5,49	0,17	0,00	1601	1,69	SI	ONDULADO	-
T152	0540	LR-384_02	ALDEANUEVA DE EBRO	2461	1+009	1+012	280	2153	14,21	35,55	MAL ESTADO	LOCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	9,44	5,72	2,61	1,11	6164	0,88	SI	LLANO	-
T153	0541	LR-385_01	GRAVALOS	185	0+000	0+006	600	209	10,61	27,52	MUY MAL ESTADO	LOCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,21	5,83	0,22	0,16	1931	2,79	SI	ONDULADO	-
T154	0544	LR-387_02	IGEA	595	0+041	0+051	1090	24	12,59	23,33	MAL ESTADO	LOCAL	MAL ESTADO	RIEGO ASFÁLTICO	A	7,00	6,56	0,07	0,37	434	3,42	SI	ONDULADO	-
T155	0545	LR-390_01	AGUILAR DEL RIO ALHAMA	460	0+000	0+003	310	130	7,70	24,67	MAL ESTADO	LOCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,46	5,44	0,00	0,03	340	4,23	SI	ONDULADO	-
T156	0553	LR-401_02	VILLALBA DE RIOJA	160	4+001	4+004	290	593	10,79	27,55	MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,58	6,16	0,25	0,17	2990	5,49	SI	ONDULADO	-
T157	0559	LR-405_02	SAN MILLAN DE YECORA	34	3+005	3+008	300	82	21,73	22,95	MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	ACEPTABLE	RIEGO ASFÁLTICO	A	5,51	5,51	0,00	0,00	5847	1,64	NO	ONDULADO	-
T158	0561	LR-406_02	VILLASECA	45	0+006	0+009	320	425	10,48	23	MUY MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	REGULAR	HORMIGÓN	A	5,69	5,69	0,00	0,00	1606	2,26	SI	ONDULADO	-
T159	0562	LR-408_01	CASTAÑARES	415	0+000	0+002	180	375	9,66	18,34	MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	MAL ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,00	4,53	0,47	0,00	3967	2,44	SI	LLANO	-
T160	0564	LR-408_03	BAÑOS DE RIOJA	91	0+008	0+012	390	675	9,52	20,58	MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	REGULAR	RIEGO ASFÁLTICO	A	6,83	6,83	0,00	0,00	2577	2,03	SI	LLANO	-
T161	0566	LR-409_02	CIRIÑUELA	48	0+008	0+010	250	333	12,55	21,18	BUEN ESTADO	LOCAL-ACCESOS	BUEN ESTADO	RIEGO ASFÁLTICO	A	7,00	6,00	0,50	0,50	478	5,04	SI	LLANO	-
T162	0570	LR-410_03	QUINTANAR DE RIOJA	26	0+010	0+011	100	32	14,92	25,25	ACEPTABLE	LOCAL-ACCESOS	REGULAR	RIEGO ASFÁLTICO	A	5,54	5,54	0,00	0,00	1587	4,23	SI	ONDULADO	-
T163	0572	LR-412_02	VILLARTA	140	0+004	0+008	400	13	6,29	25,49	ACEPTABLE	LOCAL-ACCESOS	REGULAR	RIEGO ASFÁLTICO	A	7,12	6,65	0,23	0,25	2943	3,18	SI	LLANO	-
T164	0576	LR-413_03	SANTURDEJO	106	0+015	0+032	1700	557	7,88	24,14	MUY MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,99	5,86	0,06	0,06	1717	2,76	SI	ACCIDENTADO	-
T165	0580	LR-414_03	SANTURDE DE RIOJA	286	0+015	0+017	280	422	8,21	22,83	MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,45	6,00	0,23	0,23	8127	5,36	SI	ONDULADO	-
T166	0585	LR-415_05	ZALDIERNA	25	5+007	5+008	160	45	3,45	27,93	ACEPTABLE	LOCAL-ACCESOS	REGULAR	RIEGO ASFÁLTICO	A	7,40	5,80	0,80	0,80	7934	3,90	NO	ONDULADO	-
T167	0595	LR-419_02	TORRECILLA SOBRE ALESANCO	32	0+012	0+016	410	72	5,31	19,7	MUY MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,72	5,72	0,00	0,00	1966	3,45	SI	ONDULADO	-
T168	0598	LR-420_02	VILLAREJO	27	0+014	0+015	110	128	3,67	23,38	MUY MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	ACEPTABLE	RIEGO ASFÁLTICO	A	6,01	6,01	0,00	0,00	1188	8,35	SI	ONDULADO	-
T169	0605	LR-427_03	HUERCANOS	817	1+009	2+004	450	2279	11,43	28,14	MUY MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,23	6,11	0,04	0,08	9000	2,07	SI	LLANO	-

ID TRAVESÍA	Nº DE ORDEN INVENT.	TRAMO (ID)	NÚCLEO URBANO ASOCIADO	Nº HAB. INE 2019	PKi	PKf	LONG (m)	IT 2019	% PESADOS 2019	VELOCIDAD MEDIA	ESTADO SEÑALIZ.	TIPO DE RED	ESTADO FIRME	TIPO DE FIRME	NS	ANCHO PLAT	ANCHO CALZ	ANCHO ARCEN DRCHO	ANCHO ARCEN IZDO	RADIO MEDIO	PDTE MEDIA	ILUMINACIÓN	TIPO DE TERRENO	ACCIDENTALIDAD
T170	0608	LR-429_02	TRICIO	380	0+009	1+008	880	353	2,87	25,49	MUY MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,22	5,76	0,34	0,11	443	2,90	SI	LLANO	-
T171	0612	LR-430_02	ARENZANA DE ABAJO	230	0+007	1+007	1010	174	9,03	21,48	MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,40	5,75	0,45	0,19	857	2,14	SI	LLANO	-
T172	0615	LR-431_02	CAMPROVIN	151	4+003	4+007	440	380	12,14	21,64	MUY MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,88	5,70	0,11	0,06	648	3,99	SI	ONDULADO	-
T173	0617	LR-432_02	MATUTE	98	2+006	3+001	450	410	2,44	35,77	MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	MAL ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,80	6,66	0,66	0,48	1705	5,44	NO	ACCIDENTADO	-
T174	0619	LR-432_04	TOBIA	50	4+001	4+002	160	140	2,43	32,98	MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	REGULAR	RIEGO ASFÁLTICO	A	8,94	6,17	0,58	2,19	1221	4,49	NO	ONDULADO	-
T175	0627	LR-441_02	EL CORTIJO	230	4+011	4+015	430	1902	11,21	21,68	MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,14	6,14	0,00	0,00	331	3,37	SI	ONDULADO	-
T176	0629	LR-442_02	HORNOS DE MONCALVILLO	98	0+017	0+024	740	523	7,53	30,32	BUEN ESTADO	LOCAL-ACCESOS	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,43	5,24	0,13	0,06	541	4,62	SI	ONDULADO	-
T177	0631	LR-444_01	MEDRANO	338	0+000	0+007	710	371	10,55	25,68	MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,69	5,64	0,02	0,03	2273	5,43	SI	ONDULADO	-
T178	0633	LR-445_01	SOJUELA	313	0+000	0+004	450	1129	6,95	22,47	MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,86	5,70	0,09	0,07	1173	3,08	SI	ONDULADO	-
T179	0636	LR-445_04	ENTRENA	1536	2+003	2+007	350	1099	6,05	39,61	MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,96	6,31	0,35	0,30	9000	4,42	SI	LLANO	-
T180	0639	LR-447_02	NESTARES	83	1+008	2+001	300	152	10,51	12,84	MUY MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	REGULAR	RIEGO ASFÁLTICO	A	3,56	3,56	0,00	0,00	963	7,48	NO	ONDULADO	-
T181	0651	LR-456_02	LUMBRERAS	154	0+006	0+011	490	319	8,37	18,3	MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,87	5,45	0,09	0,33	1772	5,53	SI	ONDULADO	-
T182	0653	LR-457_02	SAN ANDRES	31	0+006	0+008	220	107	8,37	21,87	MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,07	7,07	0,00	0,00	1206	6,76	SI	ONDULADO	-
T183	0667	LR-466_04	AJAMIL	66	6+005	6+011	780	2	19,10	10,25	BUEN ESTADO	LOCAL-ACCESOS	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,91	5,57	0,00	0,34	428	4,89	SI	ONDULADO	-
T184	0671	LR-468_03	LAGUNILLA DE JUBERA	375	0+016	0+025	880	160	9,86	26,86	MUY MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,17	6,17	0,00	0,00	1933	3,68	SI	ACCIDENTADO	-
T185	0673	LR-469_02	SANTA ENGRACIA DE JUBERA	161	0+007	0+010	240	146	13,48	21,04	MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	REGULAR	RIEGO ASFÁLTICO	A	6,33	6,33	0,00	0,00	3240	3,68	SI	ONDULADO	-
T186	0678	LR-472_02	EL REDAL	143	0+006	0+011	530	506	9,00	31,57	MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,14	6,32	0,59	0,23	2703	4,33	NO	LLANO	-
T187	0681	LR-472_05	LOS MOLINOS DE OCON	44	0+034	0+038	480	325	9,04	29,9	MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,34	6,21	0,59	0,54	7096	6,15	SI	ONDULADO	-
T188	0691	LR-475_02	LAS RUEDAS DE OCON	35	0+021	0+025	390	122	7,96	21,27	MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,79	5,79	0,00	0,00	321	11,09	NO	ACCIDENTADO	-
T189	0696	LR-480_01	TUDELILLA	272	0+000	0+009	890	309	14,12	20,69	MUY MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	REGULAR	HORMIGÓN	A	7,11	7,11	0,00	0,00	1487	5,06	SI	ONDULADO	-
T190	0699	LR-481_02	TUDELILLA	272	0+010	0+015	540	262	42,90	26,66	MUY MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,98	5,88	0,58	0,53	1647	4,19	SI	ONDULADO	-
T191	0702	LR-483_02	BERGASA	148	2+009	3+009	980	993	13,35	30,46	BUEN ESTADO	LOCAL-ACCESOS	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,57	5,57	0,00	0,00	5659	6,75	SI	ONDULADO	-
T192	0707	LR-484_02	MUNILLA	115	0+024	0+032	790	289	5,14	22,62	REGULAR	LOCAL-ACCESOS	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,99	5,72	0,26	0,00	400	2,21	SI	ONDULADO	-
T193	0722	LR-495_02	RINCON DE SOTO	3783	0+005	0+020	1550	31	37,42	28,89	BUEN ESTADO	LOCAL-ACCESOS	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	9,27	6,03	1,70	1,55	5378	0,75	SI	LLANO	-
T194	0724	LR-496_01	AGUILAR	460	0+000	0+004	390	427	6,76	12,19	MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	ACEPTABLE	HORMIGÓN	A	5,82	5,58	0,24	0,00	340	5,11	SI	ONDULADO	-
T195	0729	LR-504_02	CASTAÑARES DE RIOJA	415	1+007	3+005	1810	354	10,64	35,14	MUY MAL ESTADO	LOCAL-TRAVESÍAS	MUY MAL ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	8,23	6,52	0,74	0,97	2648	1,25	SI	LLANO	-
T196	0733	LR-509_01	URUÑUELA	976	0+000	0+006	580	100	9,21	22,94	ACEPTABLE	LOCAL-TRAVESÍAS	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,11	5,41	0,39	0,31	887	2,67	SI	LLANO	-
T197	0737	LR-515_02	SAN ASENSIO	1114	0+009	0+021	1230	861	11,40	23,22	MAL ESTADO	LOCAL-TRAVESÍAS	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,23	5,23	0,00	0,00	4047	3,05	SI	ONDULADO	-
T198	0740	LR-541_02	ENTRENA	1536	0+006	2+002	1690	209	3,89	31,5	ACEPTABLE	LOCAL-TRAVESÍAS	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	8,10	6,97	0,90	0,23	2138	3,62	SI	LLANO	-
T199	0748	LR-583_01	ARNEDO	14875	0+000	0+014	1440	181	13,83	42,76	MUY MAL ESTADO	LOCAL-TRAVESÍAS	MUY MAL ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	8,94	7,32	0,88	0,73	2701	3,08	SI	LLANO	-
T200	0749	LR-584_01	ARNEDO	14875	0+000	0+002	210	5078	6,19	21,75	REGULAR	LOCAL-TRAVESÍAS	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	8,66	8,66	0,00	0,00	675	5,04	SI	LLANO	-

Tabla 7 – Inventario de Travesías de la Red Regional de Carreteras de La Rioja
Fuente: Elaboración Propia

4.2 Análisis de travesías de La Rioja

En el presente apartado se lleva a cabo el análisis de las travesías que pueden resultar más conflictivas en materia de seguridad vial en la Comunidad Autónoma de La Rioja.

Para ello, se lleva a cabo la categorización de las travesías existentes en La Rioja, en base a una serie de parámetros asociados, y se puntúan en función de aquellas que suponen un mayor riesgo para sus usuarios/as, para posteriormente determinar qué travesías requieren de actuaciones prioritarias de mejora o de variante.

Se valoran y clasifican las travesías de La Rioja en base a su **Nivel de conflictividad**, en función de los siguientes parámetros y de los pesos y rangos establecidos para cada uno de ellos:

- IT 2019 (INTENSIDAD MEDIA DIARIA (IMD) 2019)

PESO = 5	FORMULA EMPLEADA PARA CATEGORIZACIÓN IMD
	10 * (IMD / IMDmax)

- INTENSIDAD DE PESADOS 2019 (IMD PESADOS 2019)

PESO = 5	FORMULA EMPLEADA PARA CATEGORIZACIÓN DEL % PESADOS
	10 * (IMD PESADOS / IMD PESADOSmax)

- VELOCIDAD MEDIA

PESO = 1	VELOCIDAD MEDIA	REGIONAL BÁSICA	COMARCAL	LOCAL
	>60 km/h	10	10	10
	Entre 60-50 km/h	9	8	7
	Entre 50-40 km/h	6	6	5
	Entre 40-30 km/h	4	4	3
	< 30 km/h	2	2	1

- CATEGORIA GEOMÉTRICA DE LA CALZADA

PESO = 1	GEOMETRÍA DE CALZADA	REGIONAL BÁSICA	COMARCAL	LOCAL
	Valor 2 en columna CI del Inventario general	10	8	6

- RADIO MEDIO

PESO=1	RADIO MEDIO	REGIONAL BÁSICA	COMARCAL	LOCAL
	< 500	10	9	8
	Entre 500-1500	8	7	6
	Entre 1500-3500	6	5	4
	Entre 3500-5000	4	3	2
	> 5000	2	1	0

- ILUMINACIÓN

PESO = 1	ILUMINACIÓN	REGIONAL BÁSICA	COMARCAL	LOCAL
	SI	0	0	0
	NO	8	7	6

- ESTADO DE LA SEÑALIZACIÓN

PESO = 1	ESTADO SEÑALIZACIÓN	REGIONAL BÁSICA	COMARCAL	LOCAL
	MUY MAL ESTADO	10	9	8
	MAL ESTADO	8	7	6
	REGULAR	6	5	4
	ACEPTABLE	4	3	2
	BUEN ESTADO	2	1	0

- ESTADO DEL FIRME

PESO = 1	ESTADO DEL FIRME	REGIONAL BÁSICA	COMARCAL	LOCAL
	MUY MAL ESTADO	10	9	8
	MAL ESTADO	8	7	6
	REGULAR	6	5	4
	ACEPTABLE	4	3	2
	BUEN ESTADO	2	1	0

- ACCIDENTALIDAD

PESO = 5	ACCIDENTALIDAD	REGIONAL BÁSICA	COMARCAL	LOCAL
	SI	10	9	8
	NO	0	0	0

• **ACCIÓN CONTRA EL RUIDO**

PESO = 1	ACCIÓN CONTRA EL RUIDO	REGIONAL BÁSICA	COMARCAL	LOCAL
	VALORACIÓN ALTA	10	10	10
	VALORACIÓN MEDIA	7,5	7,5	7,5
	VALORACIÓN BAJA	2,5	2,5	2,5
	TRAMOS CON MEJORAS REALIZADAS	(- 25% DE LA PUNTUACIÓN ASIGNADA)		
	TRAMOS NO CONTEMPLADOS POR PLANES DE RUIDO	VALOR = 0		

• **Nº HABITANTES 2019**

PESO = 4	Nº HABITANTES	REGIONAL BÁSICA	COMARCAL	LOCAL
	> 50.000 habitantes	10	10	10
	50.000-20.000	9	9	9
	20.000-10.000	8	8	8
	10.000-5.000	7	7	7
	5.000-2.500	6	6	6
	2.500-1.000	5	5	5
	1.000-500	4	4	4
	500-150	3	3	3
	150-50	2	2	2
	< 50 habitantes	1	1	1
	DESPOBLADO	0	0	0

• **CONDICIONES DE SEGURIDAD VIAL**

PESO = 4	CONDICIONES DE SEGURIDAD VIAL	REGIONAL BÁSICA	COMARCAL	LOCAL
	ACEPTABLES Y/O BUENAS	0	0	0
	REGULARES	5	5	5
	MALAS	10	10	10

Tabla 8 – Parámetros y rangos definición nivel de conflictividad en travesías de La Rioja

Fuente: Elaboración Propia

Cómo indican los anteriores parámetros, en función de los pesos establecidos para cada uno de ellos, se establecen aquellos cuya presencia pueden representar un nivel de conflictividad superior.

En este sentido, los parámetros que más condicionan la seguridad vial de la travesía son, por orden de conflictividad: la IMD, la accidentalidad registrada, el nº de habitantes, las condiciones generales de seguridad vial de la travesía y el porcentaje de pesados que registra.

Por medio de estos parámetros, sus pesos y su puntuación, se ha llevado a cabo la categorización del **Nivel de Conflictividad** de las travesías de la Red Regional de Carreteras de La Rioja.

Una vez obtenidos los niveles de conflictividad de todos los tramos de travesía, con sus puntuaciones asociadas, se puede identificar si se trata de un nivel de conflictividad muy alto, alto, medio o bajo, en función de los siguientes rangos de puntuación:

NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	
RANGO DE PUNTUACIÓN OBTENIDO	DENOMINACIÓN DEL NIVEL DE CONFLICTIVIDAD
175,77-140,62	MUY ALTO
140,62-105,47	ALTO
105,47-70,31	MEDIO / ALTO
70,31-35,16	MEDIO
35,16-0,00	BAJO

Tabla 9 – Denominación del nivel de conflictividad según puntuación

Fuente: Elaboración Propia

Debe señalarse que, los niveles de conflictividad definidos para la Red Regional de Carreteras de La Rioja dependen de los valores de puntuación obtenidos para las travesías de dicha red autonómica de carreteras. De esta forma, aunque la puntuación máxima que podrían haber alcanzada es de 328 puntos de conflictividad, la travesía que resulta más conflictiva de esta red obtiene una valoración de 175,39 puntos, por lo que, los niveles de conflictividad de la red se definirán teniendo en cuenta este máximo y no la máxima puntuación posible.

En la tabla adjunta quedan reflejadas las travesías anteriormente inventariadas, asociando en este caso, los tramos urbanos de carretera y/o travesías a su clasificación y puntuación según el nivel de conflictividad que presentan en materia de seguridad vial, en función de los parámetros y metodología indicados en el presente apartado.

- NIVEL DE CONFLICTIVIDAD EN LAS TRAVESÍAS DE LA RIOJA -

VALORACIÓN Y CLASIFICACIÓN DE CONFLICTIVIDAD EN TRAVESÍAS DE LA RIOJA (PUNTUACIONES)														
ID TRAVESÍA	Tramo (ID)	IT 2019	IT PESADOS 2019	VELOCIDAD MEDIA	CATEG. GEOMETRICA CALZADA	RADIO MEDIO	ILUMINACIÓN	ESTADO SEÑALIZACIÓN	ESTADO DEL FIRME	ACCIDENTALIDAD	ACCIÓN CONTRA EL RUIDO	Nº HABITANTES 2019	CONDICIONES SEGURIDAD VIAL	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD TRAVESÍAS
T001	LR-111_02	0,286	0,06	4	10	4	0	5	2	0	0	2	0	34,73
T002	LR-111_04	0,538	0,15	4	10	4	0	4	2	0	0	2	0	35,44
T003	LR-111_06	2,155	0,92	4	10	4	0	6	2	0	0	5	0	61,38
T004	LR-111_08	2,961	1,33	4	0	6	0	8	2	0	0	3	5	73,47
T005	LR-111_12	3,401	2,82	4	0	4	0	8	6	0	0	7	10	121,10
T006	LR-111_16	7,955	10,00	4	10	8	0	8	4	0	0	8	5	175,77
T007	LR-113_03	0,128	0,16	2	0	8	0	8	2	0	0	2	0	29,46
T008	LR-113_05	0,143	0,16	4	10	2	0	5	4	0	0	1	0	30,52
T009	LR-113_08	0,152	0,16	4	10	8	0	2	2	0	0	2	0	35,57
T010	LR-113_15	0,427	0,41	4	0	8	0	2	2	0	0	3	0	32,16
T011	LR-113_19	3,134	2,12	4	0	4	0	6	4	0	0	2	0	52,26
T012	LR-113_21	3,004	2,03	4	10	2	0	4	2	0	0	5	0	67,16
T013	LR-113_30	2,050	1,85	2	10	6	0	8	4	0	0	7	0	77,51
T014	LR-115_02	1,385	0,86	4	0	2	0	6	8	0	0	3	0	43,22
T015	LR-115_06	3,586	1,79	2	0	8	0	4	2	0	0	3	5	74,87
T016	LR-115_09	4,031	2,01	4	10	6	0	8	4	0	0	3	0	74,20
T017	LR-115_11	4,347	2,27	6	0	6	0	8	4	0	0	3	5	89,09
T018	LR-115_13	10,000	3,82	4	0	6	0	2	2	0	7,50	8	5	142,59
T019	LR-115_16	3,515	2,11	4	0	4	0	6	6	10	0	5	0	118,12
T020	LR-115_18	2,801	5,08	4	10	8	0	2	2	0	0	6	5	109,39
T021	LR-115_20	3,263	3,44	4	0	2	0	2	2	0	0	5	5	83,50
T022	LR-123_01	0,574	0,34	4	0	6	0	8	4	0	0	3	0	38,57
T023	LR-123_03	0,630	0,29	9	10	8	8	8	4	0	0	3	0	63,59
T024	LR-123_05	1,142	0,74	2	0	8	0	8	8	0	0	5	5	75,43
T025	LR-123_10	0,417	0,40	4	0	4	0	8	4	0	0	3	0	36,08
T026	LR-123_23	1,222	2,17	2	0	6	0	5	8	0	0	4	0	53,98
T027	LR-124_1_01	7,196	4,56	6	0	2	8	8	2	0	0	10	5	144,77
T028	LR-124_2_02	1,599	1,07	6	0	6	0	8	6	0	0	3	0	51,33
T029	LR-124_3_02	0,897	1,08	6	0	2	0	5	2	0	0	3	0	36,86
T030	LR-131_1_01	7,855	8,76	6	0	6	0	6	2	0	5,00	10	0	148,09
T031	LR-137_06	0,619	5,14	4	0	6	0	5	6	0	0	6	10	124,79
T032	LR-137_10	1,729	2,42	4	0	2	0	5	4	0	0	6	10	100,19
T033	LR-200_01	0,878	2,45	4	0	7	0	7	1	0	0	2	0	99,87
T034	LR-200_03	0,684	1,25	4	0	5	0	5	1	0	0	3	0	37,64
T035	LR-200_05	0,245	0,62	4	0	5	0	5	1	0	0	2	0	33,50
T036	LR-201_04	0,844	0,26	4	0	5	0	7	5	0	0	2	0	25,54
T037	LR-201_06	1,182	1,37	4	0	5	0	7	1	0	0	3	0	40,08
T038	LR-201_08	1,111	2,14	2	0	7	0	5	3	0	0	3	0	45,62
T039	LR-202_01	1,920	2,11	4	0	5	0	5	1	0	0	8	0	45,10
T040	LR-202_03	1,640	1,21	4	0	3	0	1	1	0	0	3	0	62,65
T041	LR-203_01	2,020	1,26	2	0	7	0	7	1	0	0	8	5	35,52
T042	LR-203_04	1,213	1,93	4	0	7	0	1	1	0	0	3	10	88,77
T043	LR-203_08	0,649	1,41	4	0	5	0	5	7	0	0	2	0	78,13
T044	LR-203_10	0,502	0,73	4	0	7	0	1	1	0	0	3	0	35,88
T045	LR-203_13	3,755	0,48	6	0	1	7	5	7	0	0	7	5	29,89
T046	LR-204_01	0,323	1,83	6	0	1	0	5	1	0	0	7	0	101,93
T047	LR-204_04	0,840	0,20	4	0	7	0	5	1	0	0	3	0	43,63
T048	LR-204_09	0,457	0,31	6	0	7	0	3	1	0	0	3	0	34,76
T049	LR-204_12	0,374	0,19	4	0	5	0	5	7	0	0	3	0	32,22

VALORACIÓN Y CLASIFICACIÓN DE CONFLICTIVIDAD EN TRAVESÍAS DE LA RIOJA (PUNTUACIONES)														
ID TRAVESÍA	Tramo (ID)	IT 2019	IT PESADOS 2019	VELOCIDAD MEDIA	CATEG. GEOMETRICA CALZADA	RADIO MEDIO	ILUMINACIÓN	ESTADO SEÑALIZACIÓN	ESTADO DEL FIRME	ACCIDENTALIDAD	ACCIÓN CONTRA EL RUIDO	Nº HABITANTES 2019	CONDICIONES SEGURIDAD VIAL	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD TRAVESÍAS
T050	LR-205_02	1,434	0,16	4	0	7	0	5	1	0	0	2	0	35,66
T051	LR-205_05	0,973	1,29	2	0	7	0	7	3	0	0	3	0	38,60
T052	LR-206_02	1,630	0,60	4	0	5	0	3	5	0	0	3	0	38,89
T053	LR-206_04	1,353	1,32	4	8	5	0	7	3	0	0	4	5	43,77
T054	LR-206_06	0,963	0,33	8	0	1	7	5	1	0	0	1	0	71,43
T055	LR-206_08	0,963	0,37	4	0	5	0	1	1	0	0	2	0	32,67
T056	LR-206_11	1,066	0,37	2	0	7	0	1	1	0	0	3	0	25,67
T057	LR-207_02	0,731	0,75	4	8	5	0	1	1	0	0	3	10	32,06
T058	LR-207_04	0,307	1,04	4	8	5	0	1	1	0	0	3	0	79,85
T059	LR-207_09	0,420	0,38	2	0	7	0	5	5	0	0	4	0	34,41
T060	LR-207_11	0,188	0,14	2	0	1	0	5	3	0	0	3	0	37,80
T061	LR-207_13	0,298	0,11	4	0	7	0	7	3	0	0	3	0	24,47
T062	LR-208_02	1,354	0,15	4	8	5	0	7	5	0	0	2	0	35,23
T063	LR-210_01	1,298	1,65	2	8	5	0	1	1	0	0	4	0	52,02
T064	LR-210_03	1,638	2,24	2	8	5	0	1	1	0	0	4	10	50,70
T065	LR-232_05	0,439	2,25	2	8	1	0	1	1	0	0	3	0	92,46
T066	LR-232_07	0,090	0,38	2	8	1	0	1	1	0	0	1	0	29,09
T067	LR-245_04	0,117	0,07	2	8	7	7	7	3	0	0	1	0	17,82
T068	LR-250_07	0,786	0,27	4	0	7	0	3	5	0	0	4	0	39,94
T069	LR-250_11	0,493	0,83	2	8	7	0	5	3	0	0	2	0	43,08
T070	LR-250_14	0,488	0,54	8	0	5	7	1	1	0	0	1	0	38,16
T071	LR-250_17	0,358	0,53	2	0	7	0	5	7	0	0	2	0	31,11
T072	LR-250_24	0,063	0,48	2	0	5	0	5	3	0	0	2	0	33,18
T073	LR-251_01	3,627	0,09	4	0	3	0	3	1	0	0	6	10	23,76
T074	LR-251_03	2,203	4,97	4	0	7	0	5	3	0	0	6	0	117,99
T075	LR-254_01	3,530	2,67	4	8	7	0	9	5	0	0	5	0	67,37
T076	LR-254_04	4,783	2,05	2	8	5	0	1	1	0	0	8	5	80,88
T077	LR-254_06	6,636	3,34	6	0	5	0	5	1	0	0	5	10	109,61
T078	LR-255_02	0,768	7,99	2	8	5	0	1	1	0	0	5	0	150,12
T079	LR-255_04	1,701	0,83	2	8	7	0	3	1	0	0	6	0	45,01
T080	LR-256_02	4,974	0,53	4	8	7	0	5	1	9	0	6	0	56,17
T081	LR-259_1_02	2,365	4,81	2	8	5	0	1	5	0	0	5	5	142,92
T082	LR-259_1_04	0,692	2,88	2	8	3	0	5	3	0	0	3	0	87,22
T083	LR-259_1_07	0,909	1,16	4	8	5	0	1	1	0	0	3	0	42,25
T084	LR-259_1_09	0,474	1,53	6	8	7	0	5	5	0	0	3	0	43,22
T085	LR-260_01	0,299	1,34	2	8	7	0	7	9	0	0	3	0	52,06
T086	LR-260_05	0,488	0,15	4	0	1	0	7	7	0	0	4	0	47,27
T087	LR-261_02	0,457	0,48	2	0	7	0	3	1	0	0	5	0	39,85
T088	LR-261_06	0,659	0,69	4	0	3	0	3	1	0	0	3	0	38,74
T089	LR-280_02	1,281	0,91	2	0	1	0	5	3	9	0	6	5	30,84
T090	LR-281_01	3,774	2,12	2	0	5	7	5	1	0	0	5	0	116,98
T091	LR-282_01	2,510	4,05	2	8	5	0	7	3	9	0	6	0	79,12
T092	LR-283_04	0,422	2,20	4	8	7	0	7	3	0	0	3	0	117,57
T093	LR-283_06	0,334	0,12	2	8	5	0	5	1	0	0	4	0	43,72
T094	LR-283_08	0,391	0,41	4	8	5	0	1	1	0	0	4	0	40,72
T095	LR-284_01	1,194	0,50	2	0	5	0	5	1	0	0	5	0	39,47
T096	LR-284_05	0,022	0,76	2	8	5	0	5	5	0	0	3	0	42,79
T097	LR-288_01	0,639	0,04	2	0	5	0	1	1	0	0	7	0	37,29
T098	LR-301_02	0,018	1,01	1	6	0	0	0	4	0	0	2	0	45,24
T099	LR-302_02	0,932	0,02	1	6	4	6	4	2	0	0	2	0	19,19
T100	LR-302_04	0,131	1,00	1	6	4	6	0	0	0	0	1	0	40,67

VALORACIÓN Y CLASIFICACIÓN DE CONFLICTIVIDAD EN TRAVESÍAS DE LA RIOJA (PUNTUACIONES)														
ID TRAVESÍA	Tramo (ID)	IT 2019	IT PESADOS 2019	VELOCIDAD MEDIA	CATEG. GEOMETRICA CALZADA	RADIO MEDIO	ILUMINACIÓN	ESTADO SEÑALIZACIÓN	ESTADO DEL FIRME	ACCIDENTALIDAD	ACCIÓN CONTRA EL RUIDO	Nº HABITANTES 2019	CONDICIONES SEGURIDAD VIAL	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD TRAVESÍAS
T101	LR-303_03	0,062	0,06	3	6	6	0	6	4	0	0	3	0	21,97
T102	LR-304_01	0,022	0,16	1	6	4	6	5	8	0	0	2	0	38,13
T103	LR-304_05	0,002	0,06	1	0	6	6	5	8	0	0	3	0	38,43
T104	LR-304_08	0,005	0,00	3	6	4	0	5	0	0	0	2	0	38,02
T105	LR-305_01	0,050	0,01	1	0	6	0	6	8	0	0	3	0	26,06
T106	LR-306_01	0,910	0,02	3	0	4	0	5	6	0	0	8	5	33,36
T107	LR-307_02	0,551	1,03	1	6	4	0	2	2	0	0	3	0	79,68
T108	LR-308_03	0,128	0,82	3	6	6	0	6	6	0	0	3	0	33,85
T109	LR-308_07	0,106	0,29	1	0	6	0	6	8	0	0	2	0	41,11
T110	LR-309_02	0,429	0,11	1	0	6	0	2	0	0	0	2	0	30,09
T111	LR-309_04	0,127	0,80	3	6	4	0	5	4	0	0	3	0	23,16
T112	LR-310_01	0,684	0,28	3	0	6	0	0	0	0	0	5	0	36,04
T113	LR-310_04	0,565	0,57	1	6	4	0	2	2	0	0	3	0	35,26
T114	LR-311_02	0,240	0,13	1	0	4	0	5	6	0	0	3	0	30,48
T115	LR-313_02	0,032	0,15	3	6	2	0	5	4	0	0	3	0	29,96
T116	LR-313_06	0,415	0,08	1	0	6	0	0	0	0	0	3	0	32,55
T117	LR-318_04	0,368	0,59	1	0	4	0	2	0	0	0	4	10	24,00
T118	LR-319_01	0,178	0,39	1	0	4	6	6	4	0	0	3	0	66,79
T119	LR-321_02	1,076	0,27	1	0	2	0	2	2	0	0	4	0	35,23
T120	LR-322_02	0,593	1,21	1	0	2	0	5	4	0	0	4	0	34,41
T121	LR-323_01	0,052	1,01	1	0	4	0	2	2	0	0	3	0	36,04
T122	LR-325_01	0,059	0,10	1	0	6	0	2	4	0	0	7	0	21,76
T123	LR-325_03	0,399	0,04	1	6	0	6	2	0	0	0	2	0	41,50
T124	LR-326_03	0,534	0,17	1	6	6	0	6	2	0	0	2	0	25,84
T125	LR-327_02	0,112	0,41	1	0	6	0	5	2	0	0	2	0	33,70
T126	LR-330_02	0,493	0,06	1	0	4	0	6	2	0	0	3	0	22,84
T127	LR-331_03	0,159	0,13	5	0	6	6	6	2	0	0	2	0	28,09
T128	LR-331_05	0,085	0,05	3	6	6	6	6	2	0	0	1	0	34,04
T129	LR-331_08	0,033	0,04	1	0	6	6	6	0	0	0	3	0	33,62
T130	LR331_2_01	0,260	0,02	3	0	6	0	6	4	0	0	3	0	31,25
T131	LR-333_1_02	0,465	0,09	3	0	4	0	4	4	0	0	3	0	32,76
T132	LR-333_3_02	0,064	0,45	1	0	6	0	2	0	0	0	1	0	31,57
T133	LR-333_3_04	0,060	0,04	1	0	6	0	6	0	0	0	2	0	13,54
T134	LR-340_1_02	2,793	0,05	3	0	6	0	6	0	0	0	2	0	21,54
T135	LR-340_1_04	0,679	6,47	1	0	6	0	6	0	0	0	2	5	69,30
T136	LR-340_1_06	0,244	4,12	1	0	0	0	6	2	0	0	2	0	65,02
T137	LR-340_2_02	0,893	0,64	1	0	0	0	5	8	0	0	3	0	21,44
T138	LR-341_02	0,247	0,33	3	0	6	0	0	0	0	0	3	0	32,12
T139	LR-341_04	0,058	0,32	1	6	6	0	2	4	0	0	3	0	23,83
T140	LR-341_06	0,490	0,13	3	6	6	0	5	6	0	0	2	0	31,95
T141	LR-341_08	0,490	0,51	3	0	0	0	5	4	0	0	2	0	38,98
T142	LR-341_10	0,485	0,51	3	0	0	0	2	0	0	0	3	0	24,98
T143	LR-341_12	0,436	0,49	3	0	6	0	6	0	0	0	3	0	21,89
T144	LR-341_14	0,129	0,42	3	0	4	6	5	0	0	0	3	0	31,26
T145	LR-342_03	1,295	0,09	3	6	6	0	0	0	0	0	3	0	31,07
T146	LR-344_02	2,831	1,09	1	0	6	6	4	0	0	0	5	0	38,92
T147	LR-345_02	2,559	2,87	1	6	4	0	5	2	0	0	5	0	65,51
T148	LR-345_04	0,720	0,86	2	0	0	0	2	0	0	0	3	0	55,10
T149	LR-345_06	1,020	0,23	1	0	0	0	5	0	0	0	3	0	20,74
T150	LR-381_02	0,233	0,35	1	0	2	0	6	2	0	0	3	0	24,84
T151	LR-382_03	0,643	0,25	1	0	4	0	5	2	0	0	3	0	25,41

VALORACIÓN Y CLASIFICACIÓN DE CONFLICTIVIDAD EN TRAVESÍAS DE LA RIOJA (PUNTUACIONES)														
ID TRAVESÍA	Tramo (ID)	IT 2019	IT PESADOS 2019	VELOCIDAD MEDIA	CATEG. GEOMETRICA CALZADA	RADIO MEDIO	ILUMINACIÓN	ESTADO SEÑALIZACIÓN	ESTADO DEL FIRME	ACCIDENTALIDAD	ACCIÓN CONTRA EL RUIDO	Nº HABITANTES 2019	CONDICIONES SEGURIDAD VIAL	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD TRAVESÍAS
T152	LR-384_02	2,136	0,33	3	0	0	0	6	0	0	0	5	0	28,85
T153	LR-385_01	0,207	3,34	1	0	4	0	5	2	0	0	3	0	56,39
T154	LR-387_02	0,024	0,24	1	0	0	0	6	6	0	0	4	0	26,25
T155	LR-390_01	0,129	0,03	1	0	0	0	6	2	0	0	3	0	29,28
T156	LR-401_02	0,588	0,11	1	0	4	0	6	4	0	0	3	0	22,19
T157	LR-405_02	0,081	0,70	1	6	0	6	6	2	0	0	1	0	33,44
T158	LR-406_02	0,422	0,19	1	0	4	0	8	4	0	0	1	0	26,38
T159	LR-408_01	0,372	0,49	1	0	2	0	6	6	0	0	3	0	25,54
T160	LR-408_03	0,670	0,40	1	0	4	0	6	4	0	0	2	0	30,84
T161	LR-409_02	0,330	0,70	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	29,86
T162	LR-410_03	0,032	0,46	1	0	4	0	2	4	0	0	1	0	8,93
T163	LR-412_02	0,013	0,05	1	6	4	0	2	4	0	0	2	0	15,42
T164	LR-413_03	0,553	0,01	1	0	4	0	5	2	0	0	2	0	25,11
T165	LR-414_03	0,419	0,48	1	0	0	0	6	0	0	0	3	0	25,16
T166	LR-415_05	0,045	0,38	1	6	0	6	2	4	0	0	1	0	22,99
T167	LR-419_02	0,071	0,02	2	0	4	0	5	2	0	0	1	0	23,31
T168	LR-420_02	0,127	0,04	1	0	6	0	5	2	0	0	1	0	17,57
T169	LR-427_03	2,261	0,05	1	0	0	0	5	4	0	0	4	0	18,89
T170	LR-429_02	0,350	2,85	1	0	0	0	5	4	0	0	3	0	51,54
T171	LR-430_02	0,173	0,11	1	0	6	0	6	4	0	0	3	0	24,31
T172	LR-431_02	0,377	0,17	1	0	6	0	5	2	0	0	3	0	30,72
T173	LR-432_02	0,407	0,50	3	0	4	6	6	6	0	0	2	0	30,41
T174	LR-432_04	0,139	0,11	3	6	6	6	6	4	0	0	1	0	35,58
T175	LR-441_02	1,887	0,04	1	0	0	0	6	4	0	0	3	0	35,88
T176	LR-442_02	0,519	2,33	3	6	6	0	0	0	0	0	2	0	44,09
T177	LR-444_01	0,368	0,43	1	0	4	0	6	2	0	0	3	0	27,75
T178	LR-445_01	1,120	0,43	1	0	6	0	6	4	0	0	3	0	28,98
T179	LR-445_04	1,090	0,86	3	0	0	0	6	0	0	0	5	0	38,89
T180	LR-447_02	0,151	0,73	1	0	6	6	8	4	0	0	2	0	38,09
T181	LR-456_02	0,317	0,17	1	6	4	0	6	0	0	0	3	0	34,63
T182	LR-457_02	0,106	0,29	1	6	6	0	6	0	0	0	1	0	32,04
T183	LR-466_04	0,002	0,10	1	6	0	0	0	0	0	0	2	0	24,02
T184	LR-468_03	0,159	0,00	1	6	4	0	5	0	0	0	3	0	15,03
T185	LR-469_02	0,145	0,17	1	0	4	0	6	4	0	0	3	0	29,66
T186	LR-472_02	0,502	0,21	3	0	4	6	6	0	0	0	3	0	28,80
T187	LR-472_05	0,322	0,50	1	0	0	0	6	0	0	0	1	0	36,00
T188	LR-475_02	0,121	0,32	1	0	0	6	6	0	0	0	1	0	14,22
T189	LR-480_01	0,307	0,11	1	0	6	0	5	4	0	0	3	0	18,14
T190	LR-481_02	0,260	0,48	1	0	4	0	5	0	0	0	3	0	31,92
T191	LR-483_02	0,985	1,23	3	0	0	0	0	0	0	0	3	0	29,44
T192	LR-484_02	0,287	1,45	1	6	0	0	4	2	0	0	2	0	27,17
T193	LR-495_02	0,031	0,16	1	0	0	0	0	0	0	0	6	0	23,25
T194	LR-496_01	0,424	0,13	1	0	0	0	6	2	0	0	3	0	25,79
T195	LR-504_02	0,351	0,32	3	0	4	0	5	8	0	0	3	0	24,70
T196	LR-509_01	0,099	0,41	1	6	6	0	2	0	0	0	4	0	35,81
T197	LR-515_02	0,854	0,10	1	0	2	0	6	4	0	0	5	0	32,00
T198	LR-541_02	0,207	1,07	3	0	4	0	2	0	0	0	5	0	42,63
T199	LR-583_01	0,180	0,09	5	0	4	0	5	8	0	0	8	5	30,48
T200	LR-584_01	5,039	0,27	1	0	6	0	4	4	0	0	8	0	76,27

Tabla 10 – Nivel Conflictividad de Travesías de La Rioja (según situación diseño del año 2019)

Fuente: Elaboración Propia

4.3 Análisis pormenorizado de travesías conflictivas de La Rioja

En el presente apartado se incluye el análisis pormenorizado de las **48 travesías** con peor puntuación en cuanto a conflictividad se refiere y, por lo tanto, de las travesías **que peores condiciones de seguridad vial presentan** en función de la categorización y valoración realizada.

Se incluye, en primer lugar, la tabla que recoge las travesías analizadas, por orden de puntuación según el nivel de conflictividad que presentan.

- TRAVESÍAS CON MAYOR NIVEL DE CONFLICTIVIDAD EN LA RIOJA -

ID TRAVESÍA	Nº ORDEN INVENTARIO	TRAMO (ID)	NÚCLEO URBANO ASOCIADO	NIVEL CONFLICTIVIDAD TRAVESÍAS
T006	0016	LR-111_16	HARO	175,77
T077	0293	LR-254_06	ALBERITE	150,12
T030	0109	LR-131_1_01	LOGROÑO	148,09
T027	0099	LR-124_1_01	LOGROÑO (TR1)	144,77
T080	0301	LR-256_02	ALBELDA DE IREGUA	142,92
T018	0063	LR-115_13	ARNEDO	142,59
-	0120	LR-134_05*	CALAHORRA L.P. NAVARRA	124,79
T005	0012	LR-111_12	SANTO DOMINGO DE LA CALZADA	121,10
T019	0066	LR-115_16	QUEL	118,12
T073	0280	LR-251_01	FUENMAYOR	117,99
T091	0337	LR-282_01	AUTOL	117,57
T089	0333	LR-280_02	PRADEJON	116,98
T076	0291	LR-254_04	LARDERO	109,61
T020	0068	LR-115_18	AUTOL	109,39
T045	0170	LR-203_13	SANTO DOMINGO DE LA CALZADA	101,93
T031	0132	LR-137_06	NAVARRETE	100,19
T032	0136	LR-137_10	FUENMAYOR	99,87
T064	0234	LR-210_03	SAN VICENTE DE LA SONSIERRA	92,46
T200	0749	LR-584_01	ARNEDO	89,37
T017	0061	LR-115_11	HERCE	89,09
T041	0158	LR-203_01	HARO	88,77
T081	0303	LR-259_1_02	MURILLO RIO DE LEZA	87,22
T021	0070	LR-115_20	ALDEANUEVA DE EBRO	83,50
T075	0288	LR-254_01	ENTRENA	80,88
T057	0204	LR-207_02	OLLAURI	79,85
T106	0398	LR-306_01	HARO	79,68
T090	0335	LR-281_01	QUEL	79,12
T042	0161	LR-203_04	ZARRATON	78,13
T013	0046	LR-113_30	NAJERA	77,51
T199	0748	LR-583_01	TRAVESIA DE ARNEDO	76,27
T024	0078	LR-123_05	CERVERA DEL RIO ALHAMA	75,43
T015	0056	LR-115_06	ARNEDILLO	74,87
T016	0059	LR-115_09	SANTA EULALIA SOMERA BAJERA	74,20
T004	0008	LR-111_08	OJACASTRO	73,47
T053	0193	LR-206_04	ALESANCO	71,43
T134	0496	LR-340_1_02	ALESON	69,30
T074	0282	LR-251_03	BARRIO ESTACION (FUENMAYOR)	67,37

ID TRAVESÍA	Nº ORDEN INVENTARIO	TRAMO (ID)	NÚCLEO URBANO ASOCIADO	NIVEL CONFLICTIVIDAD TRAVESÍAS
T012	0037	LR-113_21	BAÑOS DE RIO TOBIA	67,16
T117	0444	LR-318_04	SAN VICENTE DE LA SONSIERRA	66,79
T146	0522	LR-344_02	ALBERITE	65,51
T135	0498	LR-340_1_04	MANJARRES	65,02
T023	0076	LR-123_03	CABRETON	63,59
T039	0151	LR-202_01	HARO	62,65
T003	0006	LR-111_06	EZCARAY	61,38
T152	0540	LR-384_02	ALDEANUEVA DE EBRO	56,39
T079	0297	LR-255_04	ALBELDA DE IREGUA	56,17
T147	0524	LR-345_02	ALBERITE	55,10
T026	0096	LR-123_23	EL VILLAR DE ARNEDO	53,98

Tabla 11 – Travesías con mayor nivel de conflictividad en La Rioja (2019)

Fuente: Elaboración Propia

El peor valor obtenido coincide con el tramo LR-115_13, ya que cuenta con un nivel de conflictividad de 175,77 puntos, sobre 328 puntos de máxima, y este es el valor máximo obtenido para las travesías de La Rioja y, por lo tanto, el más desfavorable.

El valor mínimo de puntuación obtenido para las 48 travesías analizadas es de 53,98 puntos, lo que supone aproximadamente un 16% de la posible puntuación máxima, si tenemos en cuenta la categorización y valoración realizada para determinar el nivel de conflictividad de estas.

Posteriormente, se recogen las fichas de análisis que categorizan pormenorizadamente las travesías que resultan más conflictivas, las cuales corresponden con las reflejadas en la anterior tabla, así como con las que se obtienen para la proyección en el año horizonte (2030).

- OTRAS TRAVESÍAS CON ALTO NIVEL DE CONFLICTIVIDAD (PROYECCIÓN 2030) -

Además de las 48 travesías identificadas como 'las más conflictivas', en función de la categorización realizada para el estado actual o situación de diseño del año 2019, se realiza la proyección de esa misma categorización y valoración de las travesías para el año horizonte fijado en 2030.

Para ello, se actualizan los valores de población, intensidad diaria de vehículos (IMD DN2030), porcentaje e intensidad de pesados para el año horizonte (% e IMD PESADOS DN2030) y velocidad media estimada para el mismo año, y con dichos valores actualizados para la "Proyección en 2030" se recalcula su nivel de conflictividad.

A continuación, se incluye la tabla que indica nuevamente las 48 travesías más conflictivas de La Rioja, en este caso considerando el año horizonte, quedando ordenadas de más a menos conflictivas en función del valor obtenido para cada una de ellas en su nivel de conflictividad.

Posteriormente, en las fichas de análisis de las 48 travesías más conflictivas, se incluye la proyección en el año 2030 de la IMD, % de pesados y velocidad media, así como su caracterización y análisis concreto.

ID TRAVESÍA	Nº ORDEN INVENTARIO	TRAMO (ID)	NÚCLEO URBANO ASOCIADO	NIVEL CONFLICTIVIDAD TRAVESÍAS
T006	0016	LR-111_16	HARO	170,98
T027	0099	LR-124_1_01	LOGROÑO (TR1)	148,74
T030	0109	LR-131_1_01	LOGROÑO	148,21
T077	0293	LR-254_06	ALBERITE	142,84
T018	0063	LR-115_13	ARNEDO	142,12
T080	0301	LR-256_02	ALBELDA DE IREGUA	139,02
-	0120	LR-134_05*	CALAHORRA L.P. NAVARRA	136,73
T032	0136	LR-137_10	FUENMAYOR	128,10
T005	0012	LR-111_12	SANTO DOMINGO DE LA CALZADA	122,24
T091	0337	LR-282_01	AUTOL	120,79
T089	0333	LR-280_02	PRADEJON	117,74
T019	0066	LR-115_16	QUEL	116,93
T076	0291	LR-254_04	LARDERO	115,67
T020	0068	LR-115_18	AUTOL	114,46
T073	0280	LR-251_01	FUENMAYOR	113,78
T031	0132	LR-137_06	NAVARRETE	102,96
T045	0170	LR-203_13	SANTO DOMINGO DE LA CALZADA	101,69
T064	0234	LR-210_03	SAN VICENTE DE LA SONSIERRA	91,42
T200	0749	LR-584_01	ARNEDO	90,26
T090	0335	LR-281_01	QUEL	89,27
T017	0061	LR-115_11	HERCE	89,14
T041	0158	LR-203_01	HARO	88,57
T021	0070	LR-115_20	ALDEANUEVA DE EBRO	87,23
T075	0288	LR-254_01	ENTRENA	80,34
T106	0398	LR-306_01	HARO	79,06
T057	0204	LR-207_02	OLLAURI	78,13
T042	0161	LR-203_04	ZARRATON	77,92
T013	0046	LR-113_30	NAJERA	77,33
T199	0748	LR-583_01	TRAVESIA DE ARNEDO	76,00
T015	0056	LR-115_06	ARNEDILLO	74,23
T024	0078	LR-123_05	CERVERA DEL RIO ALHAMA	73,73
T016	0059	LR-115_09	SANTA EULALIA SOMERA BAJERA	73,64
T146	0522	LR-344_02	ALBERITE	72,37
T081	0303	LR-259_1_02	MURILLO RIO DE LEZA	71,16
T134	0496	LR-340_1_02	ALESON	69,50
T004	0008	LR-111_08	OJACASTRO	67,00
T117	0444	LR-318_04	SAN VICENTE DE LA SONSIERRA	66,35
T135	0498	LR-340_1_04	MANJARRES	65,92
T053	0193	LR-206_04	ALESANCO	65,31
T012	0037	LR-113_21	BAÑOS DE RIO TOBIA	64,50
T074	0282	LR-251_03	BARRIO ESTACION (FUENMAYOR)	64,13
T152	0540	LR-384_02	ALDEANUEVA DE EBRO	62,38
T023	0076	LR-123_03	CABRETON	62,29
T039	0151	LR-202_01	HARO	62,17
T003	0006	LR-111_06	EZCARAY	59,64
T147	0524	LR-345_02	ALBERITE	55,65
T079	0297	LR-255_04	ALBELDA DE IREGUA	55,21
T026	0096	LR-123_23	EL VILLAR DE ARNEDO	54,89

Tabla 12 – Otras travesías con alto nivel de conflictividad en La Rioja (Proyección 2030)

Fuente: Elaboración Propia

Se contabilizan, en la anterior tabla, un total de **48 travesías clasificadas como las más conflictivas para el año horizonte (2030)**, siendo el mayor valor de conflictividad obtenido el 170,98 para el tramo LR-111_16, ubicado en Haro, y el menor de las travesías consideradas conflictivas corresponde al tramo LR-123_23, en Villar de Arnedo, con un valor de clasificación de 54,89 puntos.

Este valor mínimo que define las travesías conflictivas en el año horizonte, supone un 16% aproximadamente del valor máximo a obtener según los parámetros y rangos definidos para su clasificación en función del “Nivel de conflictividad”, mientras que el máximo supone alrededor del 52% de la puntuación máxima a obtener en la categorización adoptada.

A continuación, se incluye el análisis pormenorizado de las **48 travesías** identificadas en la tabla adjunta, las cuales corresponden a los tramos de travesía que presentan un **mayor nivel de conflictividad**.

Dicho análisis se realiza mediante la confección de una **ficha de análisis** para cada una de las travesías incluidas en la anterior tabla, las cuales incluyen:

- Datos básicos como la carretera y el núcleo urbano al que pertenecen, entre otros.
- Datos sobre la transitabilidad de la carretera, indicando la longitud de la travesía, el tipo de plataforma, el ancho de esta y el rango en el cual se comprenden las aceras, el tipo de trazado, el nivel de visibilidad y la disponibilidad de iluminación.
- Conflictividad de la travesía, según el nivel de conflictividad obtenido en su caracterización, los conflictos detectados y otras observaciones.
- Permeabilidad transversal, en función del IMD, el porcentaje de pesados y la velocidad media.

Estas fichas de análisis de las travesías más conflictivas de la Red Regional de Carreteras de La Rioja ayudarán a definir, posteriormente, las necesidades de actuación en cada una de ellas, en materia de seguridad vial.

Las necesidades de actuación, contempladas en el presente Anejo, corresponden con los niveles de conflictividad detectados en las travesías. Se definen, por lo tanto, en posteriores apartados, aquellas travesías en las que se considera adecuada la mejora de su seguridad vial, así como las travesías en las que se considera más adecuada la ejecución de una nueva variante.

Hay que destacar, al respecto, que, entre las 48 travesías nombradas se incluye un tramo que no corresponde a una travesía sino a una variante, la cual se encuentra actualmente colapsada y cuyo estudio de desdoblamiento o de creación de nueva variante se considera necesario. Este tramo corresponde en el “Inventario general de carreteras de La Rioja” a la variante **LR-134_05**.

▪ TRAVESÍA “T006” (LR-111_16)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T006” (LR-111_16)



DATOS BÁSICOS	TRAMO DE CARRETERA		LR-111_16	
	TÉRMINO MUNICIPAL		HARO	
	NÚCLEO URBANO		HARO	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		11.408	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		3.580 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		9,58 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		SI	
	ANCHURA DE ACERA		2,20-3,00 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Sinuoso, Curvo y/o Semicurvo (durante todo el trazado)	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio / Bajo	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Su trazado sinuoso y curvo aumenta el nº de intersecciones existentes, lo que disminuye las condiciones de seguridad vial.	
	CONFLICTOS DETECTADOS		No dispone de espacios peatonales hasta su cruce con la C/ Miguel de Cervantes. Alto volumen de tráfico y baja visibilidad en ciertas intersecciones.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
			175,77	170,98
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	OBSERVACIONES		Carácter interurbano en amplios tramos de la travesía, salvo en el núcleo consolidado.	
	IMD (2019)	8.017	IMD (2030)	8.190
	% PESADOS	11,42 %	% PESADOS (2030)	11,83 %
	VELOCIDAD MEDIA	31,29 km/h	VELOCIDAD MEDIA	31,30 km/h

▪ TRAVESÍA “T027” (LR-124_1_01)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T027” (LR-124_1_01)



DATOS BÁSICOS	TRAMO DE CARRETERA		LR-124_1_01	
	TÉRMINO MUNICIPAL		LOGROÑO (TR1)	
	NÚCLEO URBANO		LOGROÑO (TR1)	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		151.136	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		320 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		8,78 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		NO	
	ANCHURA DE ACERA		-	
	TIPO DE TRAZADO		Semicurvo	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio / Bajo	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		No	
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Vía de acceso a Logroño. Cuenta con un amplio carácter interurbano y/o de carretera secundaria en todo su trazado.	
	CONFLICTOS DETECTADOS		No cuenta con espacio específico para peatones. No cuenta con iluminación. Los arcenes son de anchura escasa.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
			150,12	148,74
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	OBSERVACIONES		Los peatones hacen uso del arcén en sus desplazamientos o paseos, con el consiguiente riesgo para la seguridad vial.	
	IMD (2019)	7.252	IMD (2030)	8.666
	% PESADOS	5,75 %	% PESADOS (2030)	5,75 %
	VELOCIDAD MEDIA	47,61 km/h	VELOCIDAD MEDIA	47,60 km/h

- **TRAVESÍA “T077” (LR-254_06)**

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T077” (LR-254_06)



DATOS BÁSICOS	TRAMO DE CARRETERA		LR-131_1_01	
	TÉRMINO MUNICIPAL		LOGROÑO	
	NÚCLEO URBANO		LOGROÑO	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		151.136	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		650 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		8,58 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		SI	
	ANCHURA DE ACERA		2,5-3,5 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Semicurvo	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Alto	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
	OTRAS OBSERVACIONES		Vía de acceso a Logroño. Existe variante por la A-12. Cuenta con carácter de paseo de ribera. Dispone de un espacio peatonal amplio y bastante segregado del tráfico vehicular.	
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		Presenta una IMD elevada y una presencia de peatones relevante, disminuyendo su nivel de seguridad vial.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	(2019)	(2030)	
		148,09 MUY ALTO	148,21 MUY ALTO	
	OBSERVACIONES		El nivel de conflictividad se reduce al disponer de un paseo peatonal segregado pero aumenta si observamos su iluminación.	
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	7.916	IMD (2030)	8.742
	% PESADOS	10,13 %	% PESADOS (2030)	10,61 %
	VELOCIDAD MEDIA	36,65 km/h	VELOCIDAD MEDIA	36,70 km/h



DATOS BÁSICOS	TRAMO DE CARRETERA		LR-254_06	
	TÉRMINO MUNICIPAL		ALBERITE	
	NÚCLEO URBANO		ALBERITE	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		2.422	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		750 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		9,59 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		NO (salvo el tramo más próximo al núcleo urbano consolidado)	
	ANCHURA DE ACERA		-	
	TIPO DE TRAZADO		Recto	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Alto	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		No	
	OTRAS OBSERVACIONES		Cuenta con bandas sonoras y con un resalto para reducción de velocidad.	
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		No cuenta con espacio para peatones (hasta alcanzar el núcleo urbano consolidado). Tráfico elevado y arcenes escasos en algunos puntos, a la vista del primer condicionante.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	(2019)	(2030)	
		144,77 MUY ALTO	142,84 MUY ALTO	
	OBSERVACIONES		Los peatones hacen uso del arcén en sus desplazamientos. También se observa la presencia de bicicletas en dicha vía. El PGM prevé la construcción de una variante.	
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	6.688	IMD (2030)	6.262
	% PESADOS	10,93 %	% PESADOS (2030)	10,86 %
	VELOCIDAD MEDIA	44,67 km/h	VELOCIDAD MEDIA	44,7 km/h

■ TRAVESÍA “T080” (LR-256_02)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T080” (LR-256_02)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-256_02	
	TÉRMINO MUNICIPAL		ALBELDA DE IREGUA	
	NÚCLEO URBANO		ALBELDA DE IREGUA	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		3.446	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		790 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		7,98 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		SI	
	ANCHURA DE ACERA		1,5-2,0 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Semicurvo	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Vía de acceso a Albelda de Iregua, con cierto carácter interurbano en su tramo inicial.	
	CONFLICTOS DETECTADOS		Falta de continuidad de itinerarios peatonales, generando mayores interferencias entre vehículos y viandantes. Se registra un accidente en el año 2019.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
			142,92 MUY ALTO	139,02 ALTO
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	OBSERVACIONES		Dispone de bandas sonoras y con resalto para reducción de velocidad al alcanzar el núcleo urbano consolidado. Dispone de un cruce peatonal elevado en su tramo final.	
	IMD (2019)		5.013	IMD (2030)
				5.000
	% PESADOS		8,78 %	% PESADOS (2030)
	VELOCIDAD MEDIA		32,51 km/h	VELOCIDAD MEDIA
			32,50 km/h	

■ TRAVESÍA “T018” (LR-115_13)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T018” (LR-115_13)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-115_13	
	TÉRMINO MUNICIPAL		ARNEDO	
	NÚCLEO URBANO		ARNEDO	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		14.875	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		3.500 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		9,15 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		SI	
	ANCHURA DE ACERA		2,5-6,5 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Semirecto, con rotondas intercaladas	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio / Alto	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Se encuentra acondicionado. Pendiente de ejecución la fase 2 de la variante de Arnedo, la cual ya se encuentra prevista.	
	CONFLICTOS DETECTADOS		Gran volumen de desplazamientos, tanto vehicular como de peatones.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
			142,59 MUY ALTO	142,12 MUY ALTO
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	OBSERVACIONES		Muchas interferencias entre peatones y vehículos motorizados, así como con el resto de usuarios, aumentando el riesgo.	
	IMD (2019)		10.078	IMD (2030)
				11.233
	% PESADOS (2019)		3,47 %	% PESADOS (2030)
	VELOCIDAD MEDIA		31,31 km/h	VELOCIDAD MEDIA
			31,30 km/h	

▪ TRAVESÍA “-” (VARIANTE LR-134_05)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “-” (VARIANTE LR-134_05)

									
DATOS BÁSICOS		CARRETERA			LR-134_05				
		TÉRMINO MUNICIPAL			CALAHORRA L.P. NAVARRA				
		NÚCLEO URBANO			CALAHORRA L.P. NAVARRA				
		Nº DE HABITANTES (INE 2019)			24.220				
TRANSITABILIDAD		LONGITUD			5.400 metros				
		TIPO DE FIRME			Aglomerado asfáltico				
		ANCHO DE PLATAFORMA							
		¿EXISTEN ACERAS?			SI				
		ANCHURA DE ACERA			2,0-3,0 metros				
		TIPO DE TRAZADO			Recto				
		NIVEL DE VISIBILIDAD			Alto				
		¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?			Si				
		OTRAS OBSERVACIONES			Se trata de una variante existente relativamente saturada, siendo más evidente en las proximidades del Hospital de Calahorra. Posible necesidad de nueva variante prevista en el PGM.				
CONFLICTIVIDAD		CONFLICTOS DETECTADOS			Cuenta con un volumen de tráfico considerable, con saturaciones en hora punta, sobre todo en las proximidades de la N-232.				
		NIVEL DE CONFLICTIVIDAD			(2019)		(2030)		
					124,79		136,73		
					ALTO		ALTO		
		OBSERVACIONES			Dispone de cruces peatonales en su intersección con Ctra. Logroño.				
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL		IMD (2019)		15.727		IMD (2030)		21.675	
		% PESADOS		13,05 %		% PESADOS (2030)		5,75 %	
		VELOCIDAD MEDIA		37,30 km/h		VELOCIDAD MEDIA		29,30 km/h	

▪ TRAVESÍA “T005” (LR-111_12)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T005” (LR-111_12)

						
DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-111_12			
	TÉRMINO MUNICIPAL		SANTO DOMINGO DE LA CALZADA			
	NÚCLEO URBANO		SANTO DOMINGO DE LA CALZADA			
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		6.238			
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		3.020 metros			
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico			
	ANCHO DE PLATAFORMA		8,46 metros			
	¿EXISTEN ACERAS?		SI			
	ANCHURA DE ACERA		2,0-3,5 metros			
	TIPO DE TRAZADO		Recto / Curvo			
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio			
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si			
		OTRAS OBSERVACIONES			Cuenta con espacios peatonales limitados, en algunos puntos del núcleo urbano consolidado. Existe un proyecto de variante.	
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		Estado de la señalización mejorable e intersecciones con baja visibilidad y con espacios de acera reducidos.			
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)		
			121,10	122,24		
			ALTO	ALTO		
		OBSERVACIONES		El volumen de peatones es significativo en algunos puntos, de igual forma que su volumen de tráfico.		
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		3.428	IMD (2030)	3.798	
	% PESADOS		7,53 %	% PESADOS (2030)	9,19 %	
	VELOCIDAD MEDIA		29,00 km/h	VELOCIDAD MEDIA	29,00 km/h	

▪ TRAVESÍA “T019” (LR-115_16)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T019” (LR-115_16)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-115_16	
	TÉRMINO MUNICIPAL		QUEL	
	NÚCLEO URBANO		QUEL	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		1.897	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		1.670 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		7,64 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		SI	
	ANCHURA DE ACERA		2,0-3,0 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Recto / Semicurvo	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Variante Quel-Autol en estudio, entre otros motivos, el escaso espacio entre fachadas impide ampliar los espacios peatonales y el volumen de tráfico resulta considerable para una travesía de estas características.	
	CONFLICTOS DETECTADOS		El escaso espacio destinado a los peatones disminuye las condiciones de seguridad vial.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
	OBSERVACIONES		118,12	116,93
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		3.542	IMD (2030)
	% PESADOS		5,45 %	% PESADOS (2030)
	VELOCIDAD MEDIA		33,11 km/h	VELOCIDAD MEDIA
				33,10 km/h

▪ TRAVESÍA “T073” (LR-251_01)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T073” (LR-251_01)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-251_01	
	TÉRMINO MUNICIPAL		FUENMAYOR	
	NÚCLEO URBANO		FUENMAYOR	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		3.134	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		1.230 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		10,68 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		SI	
	ANCHURA DE ACERA		2,5-5,0 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Semicurvo	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Esta travesía ejerce de vía de acceso a Fuenmayor. Cuenta con bandas peatonales casi en la totalidad de su longitud. Las bandas de acera son escasas en ciertos puntos. Existe un proyecto de variante.	
	CONFLICTOS DETECTADOS		Dispone de aparcamientos a ambos lados, en línea y en batería, en un tramo mayoritario de travesía, reduciendo el nivel de seguridad vial.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
	OBSERVACIONES		117,99	113,78
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		3.655	IMD (2030)
	% PESADOS		12,45 %	% PESADOS (2030)
	VELOCIDAD MEDIA		34,08 km/h	VELOCIDAD MEDIA
				34,10 km/h

▪ TRAVESÍA “T091” (LR-282_01)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T091” (LR-282_01)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-282_01	
	TÉRMINO MUNICIPAL		AUTOL	
	NÚCLEO URBANO		AUTOL	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		4.512	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		1.220 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		8,14 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		SI	
	ANCHURA DE ACERA		2,0-3,0 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Sinuoso	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Variante Quel - Autol en estudio.	
	CONFLICTOS DETECTADOS		Se observan zonas peatonales con escasa anchura y discontinuidades en aceras, lo que disminuye el nivel de seguridad para estos. Baja visibilidad en algunas intersecciones.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
	OBSERVACIONES		Cuenta con algunos cruces peatonales elevados. Afluencia peatonal considerable en algunos puntos de atracción.	
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		2.530	IMD (2030) 2.711
	% PESADOS		7,97 %	% PESADOS (2030) 8,01 %
	VELOCIDAD MEDIA		25,87 km/h	VELOCIDAD MEDIA 25,90 km/h

▪ TRAVESÍA “T089” (LR-280_02)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T089” (LR-280_02)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-280_02	
	TÉRMINO MUNICIPAL		PRADEJON	
	NÚCLEO URBANO		PRADEJON	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		4.151	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		1.690 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		9,40 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		SI	
	ANCHURA DE ACERA		1,5-2,5 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Recto	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Cuenta con cruces peatonales semaforizados pero sus bandas peatonales limitan la accesibilidad a usuarios vulnerables en algunos puntos de la travesía. Se ha licitado el proyecto de variante.	
	CONFLICTOS DETECTADOS		Espacios peatonales muy reducidos en ciertos puntos. Baja visibilidad en ciertos accesos e intersecciones de la travesía.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
	OBSERVACIONES		Alta afluencia peatonal en algunos puntos de atracción de la travesía o próximos a esta.	
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		1.291	IMD (2030) 1.382
	% PESADOS		15,00 %	% PESADOS (2030) 16,60 %
	VELOCIDAD MEDIA		26,80 km/h	VELOCIDAD MEDIA 26,80 km/h

▪ TRAVESÍA “T076” (LR-254_04)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T076” (LR-254_04)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-254_04	
	TÉRMINO MUNICIPAL		LARDERO	
	NÚCLEO URBANO		LARDERO	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		10.500	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		2.110 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		7,21 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		SI	
	ANCHURA DE ACERA		2,0-3,5 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Curvo / Semicurvo	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		En el núcleo urbano consolidado llega a desdibujarse entre las diferentes calles de Lardero.	
	CONFLICTOS DETECTADOS		Las bandas peatonales, aunque están presentes en casi toda su longitud, cuentan con algunas discontinuidades, que aumentan el riesgo para los mismos. Además, el nº de peatones registrado en algunos puntos de la travesía son considerables.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
			109,61	115,67
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	OBSERVACIONES		Dispone de algunos pasos de peatones elevados. Se está redactando un proyecto de variante.	
	IMD (2019)		4.820	IMD (2030)
				6.299
	% PESADOS		6,34 %	% PESADOS (2030)
				6,08 %
	VELOCIDAD MEDIA		29,64 km/h	VELOCIDAD MEDIA
				29,60 km/h

▪ TRAVESÍA “T020” (LR-115_18)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T020” (LR-115_18)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-115_18	
	TÉRMINO MUNICIPAL		AUTOL	
	NÚCLEO URBANO		AUTOL	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		4.512	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		2.600 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		8,53 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		SI	
	ANCHURA DE ACERA		1,5-2,5 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Sinuoso	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio / Bajo	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Variante Quel-Autol en estudio. Su tipo de trazado disminuye la visibilidad en muchos puntos de la travesía.	
	CONFLICTOS DETECTADOS		Cuenta con puntos con baja visibilidad, lo que reduce considerable la seguridad vial. Las aceras cuentan con una escasa anchura y presentan discontinuidades.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
			109,39	114,46
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	OBSERVACIONES		Dispone de algunos pasos de peatones elevados. Existen bandas de aparcamiento en ciertos puntos de la travesía.	
	IMD (2019)		2.823	IMD (2030)
				3.009
	% PESADOS		16,46 %	% PESADOS (2030)
				17,78 %
	VELOCIDAD MEDIA		39,24 km/h	VELOCIDAD MEDIA
				39,20 km/h

▪ TRAVESÍA “T045” (LR-203_13)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T045” (LR-203_13)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-203_13	
	TÉRMINO MUNICIPAL		SANTO DOMINGO DE LA CALZADA	
	NÚCLEO URBANO		SANTO DOMINGO DE LA CALZADA	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		6.238	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		640 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		8,78 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		SI	
	ANCHURA DE ACERA		2,0-3,0 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Recto	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Alto	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Cuenta con conexión previa con la A-12 y ejerce de vía de acceso hacia Sto. Domingo de la Calzada.	
	CONFLICTOS DETECTADOS		Iluminación deficiente, lo que reduce las condiciones de seguridad vial. Dispone de dos cruces peatonales.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
	OBSERVACIONES		No dispone de reductores de velocidad y los cruces peatonales no se encuentran elevados. Existe un proyecto de variante.	
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		3.784	IMD (2030) 4.093
	% PESADOS		4,43 %	% PESADOS (2030) 4,83 %
	VELOCIDAD MEDIA		41,71 km/h	VELOCIDAD MEDIA 41,70 km/h

▪ TRAVESÍA “T031” (LR-137_06)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T031” (LR-137_06)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-137_06	
	TÉRMINO MUNICIPAL		NAVARRETE	
	NÚCLEO URBANO		NAVARRETE	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		2.941	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		2.620 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		8,22 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		SI (pero no en toda su longitud)	
	ANCHURA DE ACERA		1,5-3,0 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Curvo	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio / Bajo	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Cuenta con carácter interurbano en gran parte de su longitud, dadas las zonas de cruce con el núcleo urbano consolidado.	
	CONFLICTOS DETECTADOS		Los espacios de acera son muy escasos y un tramo considerable de su longitud no dispone de aceras, disminuyendo su seguridad vial.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
	OBSERVACIONES		Algunos pasos de peatones elevados. Su tipología se ve modificada al llegar al núcleo urbano consolidado pero espacios peatonales reducidos. El PGM prevé una variante.	
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		624	IMD (2030) 848
	% PESADOS		35,47 %	% PESADOS (2030) 32,77 %
	VELOCIDAD MEDIA		40,00 km/h	VELOCIDAD MEDIA 30,70 km/h

▪ TRAVESÍA “T032” (LR-137_10)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T032” (LR-137_10)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-137_10	
	TÉRMINO MUNICIPAL		FUENMAYOR	
	NÚCLEO URBANO		FUENMAYOR	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		3.134	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		140 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		8,44 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		NO	
	ANCHURA DE ACERA		-	
	TIPO DE TRAZADO		Recto	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio / Alto	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Se plantea el acondicionamiento del tramo de travesía y de la conexión con la N-232. Sin aceras salvo área próxima a las viviendas.	
	CONFLICTOS DETECTADOS		Malas condiciones de seguridad vial para los viandantes ya que no dispone de aceras y el espacio peatonal se limita a las entradas a las viviendas. Existe un proyecto de variante.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
	OBSERVACIONES		99,87 MEDIO / ALTO	128,10 ALTO
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		1.742	IMD (2030) 6.084
	% PESADOS		12,85 %	% PESADOS (2030) 7,36 %
	VELOCIDAD MEDIA		37,78 km/h	VELOCIDAD MEDIA 36,8 km/h

▪ TRAVESÍA “T064” (LR-210_03)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T064” (LR-210_03)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-210_03	
	TÉRMINO MUNICIPAL		SAN VICENTE DE LA SONSIERRA	
	NÚCLEO URBANO		SAN VICENTE DE LA SONSIERRA	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		990	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		1.280 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		7,44 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		SI	
	ANCHURA DE ACERA		1,0-2,5 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Muy sinuoso y/o Curvo	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Bajo	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Cuenta con escasa anchura entre edificios que impide la ampliación del espacio peatonal, en ciertos puntos de la travesía.	
	CONFLICTOS DETECTADOS		Visibilidad limitada en el tramo más sinuoso, incluyendo la intersección entre la Ctra. de Briones y C/ el Remedio, lo que disminuye las condiciones de seguridad vial.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
	OBSERVACIONES		92,46 MEDIO / ALTO	91,42 MEDIO / ALTO
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		1.651	IMD (2030) 1.549
	% PESADOS		12,49 %	% PESADOS (2030) 14,76 %
	VELOCIDAD MEDIA		27,00 km/h	VELOCIDAD MEDIA 27,00 km/h

▪ TRAVESÍA “T200” (LR-584_01)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T200” (LR-584_01)

DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-584_01			
	TÉRMINO MUNICIPAL	ARNEDO			
	NÚCLEO URBANO	ARNEDO			
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)	14.875			
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	210 metros			
	TIPO DE FIRME	Aglomerado asfáltico			
	ANCHO DE PLATAFORMA	8,66 metros			
	¿EXISTEN ACERAS?	SI			
	ANCHURA DE ACERA	2,0-3,0 metros			
	TIPO DE TRAZADO	Recto / Semicurvo			
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Medio / Alto			
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	Si			
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES	Dicho tramo de travesía ya cuenta con variante en su margen sur. Su configuración se ve claramente modificada en su lado norte y en el sur.			
	CONFLICTOS DETECTADOS	Volumen de tráfico y número de peatones relevante, lo que aumenta interferencias entre distintos modos de desplazamiento.			
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	(2019)	(2030)		
		89,37	90,26		
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	5.078	IMD (2030)	5.653	
	% PESADOS	6,19 %	% PESADOS (2030)	6,55 %	
	VELOCIDAD MEDIA	21,75 km/h	VELOCIDAD MEDIA	21,00 km/h	

▪ TRAVESÍA “T017” (LR-115_11)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T017” (LR-115_11)

DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-115_11			
	TÉRMINO MUNICIPAL	HERCE			
	NÚCLEO URBANO	HERCE			
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)	4.381			
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	630 metros			
	TIPO DE FIRME	Aglomerado asfáltico			
	ANCHO DE PLATAFORMA	7,39 metros			
	¿EXISTEN ACERAS?	SI			
	ANCHURA DE ACERA	1,5-2,2 metros			
	TIPO DE TRAZADO	Recto			
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Alto			
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	Si			
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES	Su tipo de trazado favorece una mayor velocidad por parte de los vehículos.			
	CONFLICTOS DETECTADOS	Velocidad media de los vehículos que transitan la travesía, ya que resulta elevada dada la escasa amplitud de las zonas peatonales.			
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	(2019)	(2030)		
		89,09	89,14		
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	4.381	IMD (2030)	4.930	
	% PESADOS	4,74 %	% PESADOS (2030)	4,75 %	
	VELOCIDAD MEDIA	41,11 km/h	VELOCIDAD MEDIA	41,10 km/h	

▪ TRAVESÍA “T041” (LR-203_01)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T041” (LR-203_01)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-203_01	
	TÉRMINO MUNICIPAL		HARO	
	NÚCLEO URBANO		HARO	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		11.408	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		900 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		7,89 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		SI	
	ANCHURA DE ACERA		2,5-3,5 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Recto / Semicurvo	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Alto	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Cuenta con cruces peatonales y aceras, aunque con algunas discontinuidades.	
	CONFLICTOS DETECTADOS		Alta afluencia peatonal, lo que reduce las condiciones de seguridad vial.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
	OBSERVACIONES		88,77	88,57
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		2.036	IMD (2030)
	% PESADOS		8,69 %	% PESADOS (2030)
	VELOCIDAD MEDIA		29,85 km/h	VELOCIDAD MEDIA
				29,80 km/h

▪ TRAVESÍA “T081” (LR-259_01_02)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T081” (LR-259_01_02)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-259_01_02	
	TÉRMINO MUNICIPAL		MURILLO RIO DE LEZA	
	NÚCLEO URBANO		MURILLO RIO DE LEZA	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		1.629	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		1.330 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		6,90 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		SI	
	ANCHURA DE ACERA		1,5-3,0 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Curvo / Semicurvo	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Proyecto de variante “fase 2” en Murillo De Rio Leza redactado. Contemplado para LR-261 pero también influiría sobre el volumen de tráfico de este tramo de travesía.	
	CONFLICTOS DETECTADOS		Bandas peatonales escasas y tramos de discontinuidad de las aceras en tramos considerables, lo que aumenta el riesgo para la seguridad vial.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
	OBSERVACIONES		87,22	71,16
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		3.288	IMD (2030)
	% PESADOS		11,06 %	% PESADOS (2030)
	VELOCIDAD MEDIA		32,42 km/h	VELOCIDAD MEDIA
				26,70 km/h

▪ TRAVESÍA “T021” (LR-115_20)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T021” (LR-115_20)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-115_20	
	TÉRMINO MUNICIPAL		ALDEANUEVA DE EBRO	
	NÚCLEO URBANO		ALDEANUEVA DE EBRO	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		2.461	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		1.450 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		9,48 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		SI	
	ANCHURA DE ACERA		1,5-3,5 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Recto / Semicurvo	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio / Alto	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
	OTRAS OBSERVACIONES		Existe una ronda en su margen oeste que actúa como variante. La travesía cuenta con una anchura considerable entre fachadas.	
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		Espacios peatonales muy escasos, con numerosas discontinuidades y tramos completos sin aceras. Todo el espacio se destina al vehículo motorizado, tanto para su tránsito como para su estacionamiento.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
			83,50	87,23
			MEDIO / ALTO	MEDIO / ALTO
OBSERVACIONES		Dispone de algunos semáforos y cruces peatonales elevados.		
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		3.288	IMD (2030)
	% PESADOS		9,57 %	% PESADOS (2030)
	VELOCIDAD MEDIA		32,42 km/h	VELOCIDAD MEDIA
				3.446
				10,41 %
				32,40 km/h

▪ TRAVESÍA “T075” (LR-254_01)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “-” (LR-254_01)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-254_01	
	TÉRMINO MUNICIPAL		ENTRENA	
	NÚCLEO URBANO		ENTRENA	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		1.536	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		560 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		9,11 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		SI	
	ANCHURA DE ACERA		1,5-2,5 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Semicurvo	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Constituye el acceso hasta el núcleo urbano y discurre hasta su intersección con la carretera LR-541.	
	CONFLICTOS DETECTADOS		Su visibilidad es reducida en algunos puntos y las aceras también presentan algunas discontinuidades, disminuyendo el nivel de seguridad vial.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
	OBSERVACIONES		Dispone de algunos pasos de peatones elevados y de bandas sonoras	
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		3.558	IMD (2030)
	% PESADOS		5,26 %	% PESADOS (2030)
	VELOCIDAD MEDIA		33,32 km/h	VELOCIDAD MEDIA
				3.853
				5,47 %
				33,30 km/h

▪ TRAVESÍA “T052” (LR-207_02)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T052” (LR-207_02)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-207_02	
	TÉRMINO MUNICIPAL		OLLAURI	
	NÚCLEO URBANO		OLLAURI	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		250	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		580 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		6,59 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		Si	
	ANCHURA DE ACERA		1,0-2,2 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Sinuoso / Semicurvo	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Cuenta con un marcado carácter a carretera o vía interurbana, pero existen edificaciones en ambas márgenes de la travesía.	
	CONFLICTOS DETECTADOS		Dispone de bandas peatonales muy escasas, con discontinuidades. Un tramo considerable de la travesía no cuenta con aceras.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		<div> <div>(2019)</div> <div>(2030)</div> </div> <div> <div>79,85</div> <div>78,13</div> </div> <div> <div>MEDIO / ALTO</div> <div>MEDIO / ALTO</div> </div>	
	OBSERVACIONES		No dispone de cruces peatonales. Existen bandas sonoras ubicadas a la entrada y salida del núcleo urbano.	
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		737	IMD (2030) 704
	% PESADOS		12,89 %	% PESADOS (2030) 11,36 %
	VELOCIDAD MEDIA		37,11 km/h	VELOCIDAD MEDIA 37,10 km/h

▪ TRAVESÍA “T106” (LR-306_01)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T106” (LR-306_01)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-306_01	
	TÉRMINO MUNICIPAL		HARO	
	NÚCLEO URBANO		HARO	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		11.408	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		420 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		6,15 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		Sí (sólo en el tramo más próximo a la LR-111)	
	ANCHURA DE ACERA		1,0-2,5 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Semicurvo	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio / Alto	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Actúa como vía de acceso al núcleo urbano de Haro. Existencia de otras vías paralelas con mayor capacidad como la LR-202.	
	CONFLICTOS DETECTADOS		No cuenta con espacio para peatones (hasta alcanzar el núcleo urbano consolidado). Arcenes inexistentes.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		<div> <div>(2019)</div> <div>(2030)</div> </div> <div> <div>79,68</div> <div>79,06</div> </div> <div> <div>MEDIO / ALTO</div> <div>MEDIO / ALTO</div> </div>	
	OBSERVACIONES		Cuenta con escasa anchura en su tramo inicial (antes del Camping de Haro) y, por lo tanto, no dispone ni de aceras ni de arcenes.	
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		917	IMD (2030) 843
	% PESADOS		10,25 %	% PESADOS (2030) 12,54 %
	VELOCIDAD MEDIA		36,92 km/h	VELOCIDAD MEDIA 36,90 km/h

■ TRAVESÍA “T090” (LR-281_01)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T090” (LR-281_01)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-281_01	
	TÉRMINO MUNICIPAL		QUEL	
	NÚCLEO URBANO		QUEL	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		1.897	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		230 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		7,68 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		SI	
	ANCHURA DE ACERA		1,0-2,2 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Semicurvo	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio / Alto	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		No	
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Ejerce de vía de acceso a la LR-115, a la altura del núcleo urbano de Quel.	
	CONFLICTOS DETECTADOS		Cuenta con escasas bandas de acera y sólo en una de sus márgenes en la mayor parte de su longitud. No dispone de arcenes.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
	OBSERVACIONES		Existen bandas sonoras antes de llegar a la LR-115. Las edificaciones en este tramo son escasas. Variante de Quel y Autol en estudio.	
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		3.803	IMD (2030) 6.002
	% PESADOS		9,75 %	% PESADOS (2030) 7,63 %
	VELOCIDAD MEDIA		27,61 km/h	VELOCIDAD MEDIA 27,60 km/h

■ TRAVESÍA “T042” (LR-203_04)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T042” (LR-203_04)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-203_04	
	TÉRMINO MUNICIPAL		ZARRATON	
	NÚCLEO URBANO		ZARRATON	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		264	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		1.110 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		6,25 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		SI, pero no en ambas márgenes ni en la totalidad de su longitud	
	ANCHURA DE ACERA		1,0-3,0 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Curvo / Semirecto	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Dispone de plataforma única en el tramo del casco histórico de la localidad	
	CONFLICTOS DETECTADOS		Aunque la urbanización se encuentra renovada no dispone de pasos de peatones en toda su longitud, lo que disminuye la seguridad vial de los mismos.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
	OBSERVACIONES		Cuenta con una anchura de calzada excesiva en ciertos puntos y con visibilidad reducida en algunos accesos a la travesía.	
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		1.222	IMD (2030) 1.248
	% PESADOS		10,58 %	% PESADOS (2030) 11,78 %
	VELOCIDAD MEDIA		33,29 km/h	VELOCIDAD MEDIA 33,30 km/h

▪ **TRAVESÍA “T013” (LR-113_30)**

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T013” (LR-113_30)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-113_30	
	TÉRMINO MUNICIPAL		NAJERA	
	NÚCLEO URBANO		NAJERA	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		8.045	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		1.730 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		7,63 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		Si	
	ANCHURA DE ACERA		1,0-4,0 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Semicurvo / Sinuoso	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio / Bajo	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Cuenta con un claro estrechamiento de plataforma un tramo de la calle San Fernando.	
	CONFLICTOS DETECTADOS		Los espacios de acera son escasos en algunos puntos y, por el contrario, cuenta con una anchura de calzada excesiva en algunos tramos.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		<div> <div>(2019)</div> <div>(2030)</div> </div> <div> <div>77,51</div> <div>77,33</div> </div> <div> <div>MEDIO / ALTO</div> <div>MEDIO / ALTO</div> </div>	
	OBSERVACIONES		Dispone de cruces peatonales y con algo de semaforización, pero no de elementos reductores de la velocidad,	
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	8.045	IMD (2030)	2.133
	% PESADOS	8,20 %	% PESADOS (2030)	9,28 %
	VELOCIDAD MEDIA	23,11 km/h	VELOCIDAD MEDIA	23,10 km/h

▪ **TRAVESÍA “T199” (LR-583_01)**

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T199” (LR-583_01)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-583_01	
	TÉRMINO MUNICIPAL		TRAVESIA DE ARNEDO	
	NÚCLEO URBANO		TRAVESIA DE ARNEDO	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		14.875	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		1.440 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		8,94 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		Si	
	ANCHURA DE ACERA		1,2-2,5 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Semicurvo / Sinuoso	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Ya se encuentra prevista variante Arnedo (Fase 2). Iría asociada a la LR-115 pero influiría también a este tramo de travesía.	
	CONFLICTOS DETECTADOS		Anchura escasa de bandas peatonales y un carácter más propio de una vía interurbana en gran parte de su longitud, lo que puede llevar a elevar la velocidad a los vehículos.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		<div> <div>(2019)</div> <div>(2030)</div> </div> <div> <div>76,27</div> <div>76,00</div> </div> <div> <div>MEDIO / ALTO</div> <div>MEDIO / ALTO</div> </div>	
	OBSERVACIONES		Cuenta con bandas sonoras pero no con cruces peatonales elevados. Aforo vehicular reducido.	
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	181	IMD (2030)	131
	% PESADOS	13,83 %	% PESADOS (2030)	21,33 %
	VELOCIDAD MEDIA	42,76 km/h	VELOCIDAD MEDIA	42,80 km/h

▪ TRAVESÍA “T024” (LR-123_05)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T024” (LR-123_05)

														
DATOS BÁSICOS		CARRETERA				LR-123_05								
		TÉRMINO MUNICIPAL				CERVERA DEL RIO ALHAMA								
		NÚCLEO URBANO				CERVERA DEL RIO ALHAMA								
		Nº DE HABITANTES (INE 2019)				2.294								
TRANSITABILIDAD		LONGITUD				880 metros								
		TIPO DE FIRME				Aglomerado asfáltico								
		ANCHO DE PLATAFORMA				6,13 metros								
		¿EXISTEN ACERAS?				SI								
		ANCHURA DE ACERA				1,5-5,0 metros								
		TIPO DE TRAZADO				Sinuoso								
		NIVEL DE VISIBILIDAD				Medio / Bajo								
		¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?				Si								
CONFLICTIVIDAD		OTRAS OBSERVACIONES				El tipo de terreno por el que discurre dificulta la creación de variante.								
		CONFLICTOS DETECTADOS				Las bandas peatonales son escasas en ciertos tramos y cuentan con numerosas faltas de accesibilidad universal, así como con discontinuidades en ellas.								
		NIVEL DE CONFLICTIVIDAD				(2019)		(2030)						
						75,43		73,73						
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL		IMD (2019)				1.151		IMD (2030)		840				
		% PESADOS				5,91 %		% PESADOS (2030)		9,55 %				
		VELOCIDAD MEDIA				26,94 km/h		VELOCIDAD MEDIA		26,90 km/h				

▪ TRAVESÍA “T015” (LR-115_06)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T015” (LR-115_06)

														
DATOS BÁSICOS		CARRETERA				LR-115_06								
		TÉRMINO MUNICIPAL				ARNEDILLO								
		NÚCLEO URBANO				ARNEDILLO								
		Nº DE HABITANTES (INE 2019)				419								
TRANSITABILIDAD		LONGITUD				1.180 metros								
		TIPO DE FIRME				Aglomerado asfáltico								
		ANCHO DE PLATAFORMA				6,54 metros								
		¿EXISTEN ACERAS?				SI								
		ANCHURA DE ACERA				1,0-3,5 metros								
		TIPO DE TRAZADO				Sinuoso / Curvo								
		NIVEL DE VISIBILIDAD				Medio / Bajo								
		¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?				Si								
CONFLICTIVIDAD		OTRAS OBSERVACIONES				El tipo de terreno es muy accidentado, lo que impide la ejecución de variante. Dispone de una anchura muy escasa entre fachadas.								
		CONFLICTOS DETECTADOS				Su tipo de trazado empeora la visibilidad. Las bandas peatonales son muy escasas y presentan numerosas discontinuidades y tramos que no disponen de aceras.								
		NIVEL DE CONFLICTIVIDAD				(2019)		(2030)						
						74,87		74,23						
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL		IMD (2019)				3.614		IMD (2030)		3.917				
		% PESADOS				4,53 %		% PESADOS (2030)		4,70 %				
		VELOCIDAD MEDIA				27,05 km/h		VELOCIDAD MEDIA		27,10 km/h				

▪ TRAVESÍA “T016” (LR-115_09)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T016” (LR-115_09)

  					
DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-115_09		
	TÉRMINOS MUNICIPALES		ARNEDILLO Y SANTA EULALIA DE BAJERA		
	NÚCLEOS URBANOS		SANTA EULALIA DE SOMERA Y SANTA EULALIA DE BAJERA		
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		166		
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		980 metros		
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico		
	ANCHO DE PLATAFORMA		6,86 metros		
	¿EXISTEN ACERAS?		SI		
	ANCHURA DE ACERA		1,5-3,0 metros		
	TIPO DE TRAZADO		Recto / Semicurvo		
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Alto		
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si		
		OTRAS OBSERVACIONES		Los núcleos urbanos por los que discurre se encuentran unidos a través de la misma y de otras vías de carácter urbano.	
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		Las aceras cuentan con una escasa anchura y presentan discontinuidades y/o tramos sin la presencia de estas.		
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)	
			74,20	73,64	
			MEDIO / ALTO	MEDIO / ALTO	
		OBSERVACIONES		Dispone de cruces elevados, reductores de velocidad y bandas sonoras.	
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		4.062	IMD (2030)	4.490
	% PESADOS		4,53 %	% PESADOS (2030)	4,66 %
	VELOCIDAD MEDIA		38,06 km/h	VELOCIDAD MEDIA	38,10 km/h

▪ TRAVESÍA “T004” (LR-111_08)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T004” (LR-111_08)

  				
DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-111_08	
	TÉRMINO MUNICIPAL		OJACASTRO	
	NÚCLEO URBANO		OJACASTRO	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		121	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		1.320 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		7,37 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		SI	
	ANCHURA DE ACERA		0,5-2,0 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Recto	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio / Alto	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
		El núcleo urbano se extiende prioritariamente hacia la margen este de la travesía, disponiendo de un número relativamente bajo de edificaciones en su margen oeste.		
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		Las bandas peatonales cuentan con una anchura muy escasa y con discontinuidades.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
			73,47	67,00
			MEDIO / ALTO	MEDIO
		Dispone de algunos cruces peatonales elevados y señalizados lumínicamente, pero algunos han perdido la funcionalidad. También dispone de algunos reductores de velocidad y de un semáforo.		
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	2.984	IMD (2030)	2.804
	% PESADOS	4,09 %	% PESADOS (2030)	4,85 %
	VELOCIDAD MEDIA	39,23 km/h	VELOCIDAD MEDIA	39,20 km/h

▪ TRAVESÍA “T059” (LR-206_04)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T059” (LR-206_04)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-206_04	
	TÉRMINO MUNICIPAL		ALESANCO	
	NÚCLEO URBANO		ALESANCO	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		505	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		1.110 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		7,20 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		SI	
	ANCHURA DE ACERA		2,0-5,0 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Recto / Semicurvo	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio / Alto	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		La travesía cuenta con una anchura aceptable entre fachadas pero sus espacios peatonales son escasos en ciertos puntos.	
	CONFLICTOS DETECTADOS		Las bandas peatonales presentan discontinuidades en ciertos tramos y en sus cruces longitudinales.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
	OBSERVACIONES		Dispone de algunos cruces elevados y de bandas sonoras a la entrada del núcleo urbano. También cuenta con un reductor de velocidad.	
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		1.364	IMD (2030) 1.066
	% PESADOS		2,23 %	% PESADOS (2030) 3,20 %
	VELOCIDAD MEDIA		30,82 km/h	VELOCIDAD MEDIA 30,80 km/h

▪ TRAVESÍA “T134” (LR-340_1_02)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T134” (LR-340_1_02)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-340_1_02	
	TÉRMINO MUNICIPAL		ALESÓN	
	NÚCLEO URBANO		ALESÓN	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		99	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		310 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		6,05 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		SI	
	ANCHURA DE ACERA		1,0-2,5 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Semirecto	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio / Bajo	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Cuenta con una parada de autobús en la misma, siendo esta de longitud reducida.	
	CONFLICTOS DETECTADOS		Discontinuidades peatonales longitudinales y aunque dispone de un paso de peatones elevado en su tramo intermedio este es el único existente en la travesía, aumentando las interferencias entre vehículos y peatones.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
	OBSERVACIONES		Cuenta con un paso de peatones elevado y con bandas sonoras a la entrada y salida.	
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		2.815	IMD (2030) 2.804
	% PESADOS		21,03 %	% PESADOS (2030) 23,86 %
	VELOCIDAD MEDIA		30,92 km/h	VELOCIDAD MEDIA 30,90 km/h

▪ TRAVESÍA “T074” (LR-251_03)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T074” (LR-251_03)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-251_03	
	TÉRMINO MUNICIPAL		BARRIO ESTACIÓN (FUENMAYOR)	
	NÚCLEO URBANO		FUENMAYOR	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		3.134	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		360 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		7,82 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		No	
	ANCHURA DE ACERA		-	
	TIPO DE TRAZADO		Semicurvo	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Su configuración y su carácter interurbano impiden el cruce de viandantes a través de la travesía.	
	CONFLICTOS DETECTADOS		Cuenta con escasa visibilidad en ciertos puntos por cambios de rasante, estructuras próximas y edificaciones y vegetación colindantes	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
			67,37	64,13
			MEDIO	MEDIO
	OBSERVACIONES		Dispone de bandas sonoras antes de alcanzar la intersección de la Estación y con una nueva rotonda situada a continuación del Camping de Fuenmayor. Existe un proyecto de variante.	
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	2.220	IMD (2030)	1.530
	% PESADOS	11,01 %	% PESADOS (2030)	18,48 %
	VELOCIDAD MEDIA	38,08 km/h	VELOCIDAD MEDIA	38,10 km/h

▪ TRAVESÍA “T012” (LR-113_21)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T012” (LR-113_21)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-113_21	
	TÉRMINO MUNICIPAL		BAÑOS DE RIO TOBIA	
	NÚCLEO URBANO		BAÑOS DE RIO TOBIA	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		1.579	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		1.620 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		7,18 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		Si	
	ANCHURA DE ACERA		1,0-3,0 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Recto / Semicurvo	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio / Alto	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Su sección y el ancho existente entre fachadas sufre estrechamientos en ciertos puntos de la travesía.	
	CONFLICTOS DETECTADOS		Cuenta con un espacio reducido de acera y con un volumen de tráfico relevante para este tipo de travesía. Las aceras presentan discontinuidades en ambas márgenes.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
			67,16	64,50
			MEDIO	MEDIO
	OBSERVACIONES		Dispone de algún elemento de reducción de velocidad pero estos resultan algo escasos.	
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	3.027	IMD (2030)	2.756
	% PESADOS	6,13 %	% PESADOS (2030)	7,54 %
	VELOCIDAD MEDIA	33,43 km/h8	VELOCIDAD MEDIA	33,40 km/h

▪ TRAVESÍA “T117” (LR-318_04)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T117” (LR-318_04)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-318_04	
	TÉRMINO MUNICIPAL		SAN VICENTE DE LA SONSIERRA	
	NÚCLEO URBANO		SAN VICENTE DE LA SONSIERRA	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		990	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		410 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		5,24 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		No	
	ANCHURA DE ACERA		-	
	TIPO DE TRAZADO		Curvo / Sinuoso	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio / Bajo	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Muy escasa anchura entre fachadas.	
	CONFLICTOS DETECTADOS		En núcleo urbano consolidado cuenta con plataforma única y con zonas delimitadas en esta para los peatones, mediante pintura. Sin embargo, en el resto de su longitud no cuenta con espacios peatonales.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
			66,79 MEDIO	66,35 MEDIO
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	OBSERVACIONES		Su escasa anchura imposibilita la ampliación de servicios, siendo posible sólo la renovación del pavimento. Prevista su cesión tras la construcción de la ronda este.	
	IMD (2019)		371	IMD (2030)
	% PESADOS		9,60 %	% PESADOS (2030)
	VELOCIDAD MEDIA		15,53 km/h	VELOCIDAD MEDIA
				15,50 km/h

▪ TRAVESÍA “T146” (LR-344_02)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T146” (LR-344_02)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-344_02	
	TÉRMINO MUNICIPAL		ALBERITE	
	NÚCLEO URBANO		ALBERITE	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		2.422	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		1.260 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		7,60 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		SI	
	ANCHURA DE ACERA		1,0-3,0 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Sinuoso	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		No	
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Su tramo más próximo a la LR-345 cuenta con un marcado carácter industrial. Tras su intersección con la C/ Moscatel hasta la LR-255 cuenta con configuración de vía urbana.	
	CONFLICTOS DETECTADOS		La anchura en calzada resulta excesiva en ciertos puntos, lo que invita a los conductores a elevar la velocidad y perjudica a los viandantes y a la seguridad vial.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
			65,51 MEDIO	72,37 MEDIO / ALTO
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	OBSERVACIONES		Dispone de reductores de velocidad, bandas sonoras y algunos pasos de peatones elevados.	
	IMD (2019)		2.853	IMD (2030)
	% PESADOS		9,21 %	% PESADOS (2030)
	VELOCIDAD MEDIA		27,13 km/h	VELOCIDAD MEDIA
				27,10 km/h

▪ TRAVESÍA “T135” (LR-340_1_04)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T135” (LR-340_1_04)

  				
DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-340_1_04	
	TÉRMINO MUNICIPAL		MANJARRES	
	NÚCLEO URBANO		MANJARRES	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		121	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		880 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		5,09 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		Si	
	ANCHURA DE ACERA		1,0-2,5 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Sinuoso	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio / Alto	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		La anchura entre fachadas es realmente limitada, sobre todo en ciertos puntos de la travesía.	
	CONFLICTOS DETECTADOS		Sus bandas peatonales se encuentran a una única cota, diferenciadas de la calzada mediante la obra de drenaje longitudinal, sin embargo estas se pierden o cuentan con una anchura muy escasa en ciertos puntos.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
			65,02	65,92
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL			MEDIO	MEDIO
	OBSERVACIONES		Cuenta con reductor de velocidad antes de entrada al núcleo urbano y con un paso de peatones elevado	
	IMD (2019)	684	IMD (2030)	720
	% PESADOS	55,19 %	% PESADOS (2030)	58,78 %
	VELOCIDAD MEDIA	26,06 km/h	VELOCIDAD MEDIA	26,00 km/h

▪ TRAVESÍA “T023” (LR-123_03)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T090” (LR-123_03)

  				
DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-123_03	
	TÉRMINO MUNICIPAL		CABRETON	
	NÚCLEO URBANO		CABRETON	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		180	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		5.450 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		7,80 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		No	
	ANCHURA DE ACERA		-	
	TIPO DE TRAZADO		Curvo / Semicurvo	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Alto	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		No	
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		No cuenta con cruces peatonales ni interfiere en el núcleo urbano, por lo que, actúa a modo de variante.	
	CONFLICTOS DETECTADOS		Dado que no existen cruces con el núcleo urbano y la anchura existente en calzada, los vehículos tienden a aumentar la velocidad en este tramo de travesía.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
			63,59	62,29
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL			MEDIO	MEDIO
	OBSERVACIONES		Incluye, en su longitud, varios accesos a naves agrícolas o industriales, así como accesos a caminos colindantes y a Cabretón.	
	IMD (2019)	635	IMD (2030)	412
	% PESADOS	4,15 %	% PESADOS (2030)	7,19 %
	VELOCIDAD MEDIA	54,47 km/h	VELOCIDAD MEDIA	54,50 km/h

▪ TRAVESÍA “T039” (LR-202_01)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T039” (LR-202_01)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-202_01	
	TÉRMINO MUNICIPAL		HARO	
	NÚCLEO URBANO		HARO	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		11.408	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		710 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		7,10 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		SI	
	ANCHURA DE ACERA		2,0-3,0 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Semicurvo	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio / Alto	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Puede considerarse una de las vías de acceso al núcleo urbano de Haro.	
	CONFLICTOS DETECTADOS		La anchura en calzada puede resultar excesiva en ciertos puntos e invitar a los conductores a la elevar la velocidad. Aceras obstaculizadas por vehículos.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
			62,65 MEDIO	62,17 MEDIO
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	OBSERVACIONES		Dispone de bandas sonoras, cruces peatonales elevados y de semaforización. Cuenta con bandas peatonales en una o ambas márgenes durante toda su longitud.	
	IMD (2019)		1.935	IMD (2030) 2.064
	% PESADOS		5,73 %	% PESADOS (2030) 5,96 %
	VELOCIDAD MEDIA		31,05 km/h	VELOCIDAD MEDIA 31,10 km/h

▪ TRAVESÍA “T003” (LR-111_06)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T003” (LR-111_06)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-111_06	
	TÉRMINO MUNICIPAL		EZCARAY	
	NÚCLEO URBANO		EZCARAY	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		2.024	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		1.750 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		7,50 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		SI (pero no en toda su longitud)	
	ANCHURA DE ACERA		1,0-3,5 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Recto / Curvo	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio / Alto	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Su configuración cambia drásticamente tras alcanzar la intersección con las Fábricas, desde donde pasa a contar con un carácter mucho más urbano.	
	CONFLICTOS DETECTADOS		Cuenta con pasos de peatones elevados, pero dispone de poco espacio peatonal y/o inexistente en ciertos tramos y con discontinuidades	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
			61,38 MEDIO	59,64 MEDIO
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	OBSERVACIONES		Las condiciones de visibilidad son más reducidas a la altura de la Parroquia de Santa María la Mayor que en el resto de la travesía.	
	IMD (2019)		2.172	IMD (2030) 2.048
	% PESADOS		3,88 %	% PESADOS (2030) 4,63 %
	VELOCIDAD MEDIA		33,00 km/h	VELOCIDAD MEDIA 32,60 km/h

■ TRAVESÍA “T152” (LR-384_02)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T152” (LR-384_02)

					
DATOS BÁSICOS	CARRETERA			LR-384_02	
	TÉRMINO MUNICIPAL			ALDEANUEVA DE EBRO	
	NÚCLEO URBANO			ALDEANUEVA DE EBRO	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)			2.461	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD			280 metros	
	TIPO DE FIRME			Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA			9,44 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?			SI	
	ANCHURA DE ACERA			1,0-2,5 metros	
	TIPO DE TRAZADO			Recto	
	NIVEL DE VISIBILIDAD			Alto	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?			Si	
OTRAS OBSERVACIONES			Existe ronda o variante coincidente con la Circunvalación de San Roque. Esta travesía coincide con la Av. de La Rioja de la localidad.		
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS			Cuenta con bandas peatonales con escasa anchura, sendas bandas de aparcamiento en línea a ambos lados y con un ancho de calzada aceptable. El tráfico es considerable en hora punta.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD			(2019)	(2030)
				56,39	62,38
				MEDIO	MEDIO
OBSERVACIONES			La señalización se encuentra deteriorada o es inexistente en algunos casos.		
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	2.153	IMD (2030)	2.640	
	% PESADOS (2019)	14,21 %	% PESADOS (2030)	13,29 %	
	VELOCIDAD MEDIA	35,55 km/h	VELOCIDAD MEDIA	35,50 km/h	

■ TRAVESÍA “T079” (LR-255_04)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T079” (LR-255_04)

					
DATOS BÁSICOS	CARRETERA			LR-255_04	
	TÉRMINO MUNICIPAL			ALBELDA DE IREGUA	
	NÚCLEO URBANO			ALBELDA DE IREGUA	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)			3.446	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD			1.160 metros	
	TIPO DE FIRME			Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA			6,34 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?			SI	
	ANCHURA DE ACERA			1,5-2,5 metros	
	TIPO DE TRAZADO			Semicurvo	
	NIVEL DE VISIBILIDAD			Medio	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?			Si	
OTRAS OBSERVACIONES			La LR-255 sirve de conexión entre Nalda, Albelda de Iregua y Alberite y dispone de forma paralela de la carretera N-111, como vía de mayor capacidad.		
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS			Los espacios peatonales cuenta con una anchura reducida, mientras que la calzada dispone de anchura excesiva en ciertos puntos, lo que aumenta el nivel de inseguridad.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD			(2019)	(2030)
				56,17	55,21
				MEDIO	MEDIO
OBSERVACIONES			Dispone de reductores de velocidad, bandas sonoras y pasos de peatones elevados.		
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	1.714	IMD (2030)	1.700	
	% PESADOS	2,85 %	% PESADOS (2030)	3,36 %	
	VELOCIDAD MEDIA	26,49 km/h	VELOCIDAD MEDIA	26,50 km/h	

▪ TRAVESÍA “T147” (LR-345_02)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T147” (LR-345_02)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-345_02	
	TÉRMINO MUNICIPAL		ALBERITE	
	NÚCLEO URBANO		ALBERITE	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		2.422	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		640 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		7,89 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		SI	
	ANCHURA DE ACERA		2,0-3,0 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Recto	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Cuenta con un carácter más propio de una vía de polígono industrial, sobre todo en su margen norte, antes de su intersección con la carretera LR-344.	
	CONFLICTOS DETECTADOS		No resulta un espacio amable ni del todo seguro para los peatones, dado que la mayor parte del espacio se destina a la circulación y estacionamiento de vehículos.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
			55,10	55,65
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	OBSERVACIONES		Dispone de un cruce peatonal en su margen norte y de bandas sonoras en la margen sur.	
	IMD (2019)		2.579	IMD (2030)
				2.564
	% PESADOS		3,06 %	% PESADOS (2030)
				2,04 %
	VELOCIDAD MEDIA		23,71 km/h	VELOCIDAD MEDIA
				23,70 km/h

▪ TRAVESÍA “T026” (LR-123_23)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T026” (LR-123_23)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-123_23	
	TÉRMINO MUNICIPAL		EL VILLAR DE ARNEDO	
	NÚCLEO URBANO		EL VILLAR DE ARNEDO	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		593	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		540 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		7,97 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		NO (salvo en un pequeño tramo de su longitud)	
	ANCHURA DE ACERA		0,50-1,5 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Sinuoso	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio / Bajo	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Sí	
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Sólo interfiere con el núcleo urbano en el límite de su margen este	
	CONFLICTOS DETECTADOS		No dispone de aceras continuas ni de pasos de peatones en toda su longitud. Las condiciones de visibilidad e iluminación resultan escasas en ciertas zonas.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
			53,98	54,89
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	OBSERVACIONES		No dispone de condiciones adecuadas de accesibilidad para viandantes. El proyecto de la variante está en proceso de adjudicación.	
	IMD (2019)		1.232	IMD (2030)
				1.404
	% PESADOS (2019)		16,15 %	% PESADOS (2030)
				16,42 %
	VELOCIDAD MEDIA		29,12 km/h	VELOCIDAD MEDIA
				29,10 km/h

4.4 Necesidades de mejora de travesías

En la siguiente tabla, quedan reflejadas las travesías en las que se considera **necesario realizar algún tipo de mejora** durante el periodo de vigencia del nuevo Plan Regional de carreteras de La Rioja y ordenadas en función de su nivel de conflictividad en materia de seguridad vial.

Se identifican así un total de **19 travesías** en las que se considera **necesaria la mejora de la seguridad vial**, teniendo en cuenta las necesidades del **momento actual** y en base al nivel de conflictividad de las mismas.

Dicha necesidad surge de su alto nivel de puntuación en la clasificación sobre la conflictividad de las travesías de La Rioja y, por lo tanto, de las condiciones de seguridad vial observadas durante el análisis concreto de los tramos de travesía con un mayor nivel de conflictividad.

ID TRAVESÍA	ORDEN	TRAMO (ID)	NÚCLEO URBANO ASOCIADO	NIVEL CONFLICTIVIDAD TRAVESÍAS
T077	0293	LR-254_06	ALBERITE	150,12
T027	0099	LR-124_1_01	LOGROÑO (TR1)	144,77
T076	0291	LR-254_04	LARDERO	109,61
T020	0068	LR-115_18	AUTOL	109,39
T031	0132	LR-137_06	NAVARRETE	100,19
T032	0136	LR-137_10	FUENMAYOR	99,87
T017	0061	LR-115_11	HERCE	89,09
T041	0158	LR-203_01	HARO	88,77
T081	0303	LR-259_1_02	MURILLO RIO DE LEZA	87,22
T021	0070	LR-115_20	ALDEANUEVA DE EBRO	83,50
T075	0288	LR-254_01	ENTRENA	80,88
T057	0204	LR-207_02	OLLAURI	79,85
T106	0398	LR-306_01	HARO	79,68
T199	0748	LR-583_01	TRAVESIA DE ARNEDO	76,27
T024	0078	LR-123_05	CERVERA DEL RIO ALHAMA	75,43
T015	0056	LR-115_06	ARNEDILLO	74,87
T053	0193	LR-206_04	ALESANCO	71,43
T039	0151	LR-202_01	HARO	62,65
T026	0096	LR-123_23	EL VILLAR DE ARNEDO	53,98

Tabla 13 - Necesidades de mejora en travesías de La Rioja (2019), por nivel de conflictividad

Fuente: Elaboración Propia

Por otro lado, si tenemos en cuenta las **necesidades de mejora previstas para las travesías** de la “Red Regional de Carreteras de La Rioja” **en el año horizonte (2030)**, a través de la proyección de valores de intensidad y velocidad vehicular y del volumen de población de los núcleos urbanos que atraviesan, se obtiene la necesidad llevar a cabo actuaciones de mejora en el mismo número de travesías, es decir, en un total de **19 travesías**, las cuales se indican junto a sus ordenes de prioridad en la siguiente tabla, las cuales coinciden con las previstas para el momento actual pero ven modificadas sus prioridades de actuación en función de su nivel de conflictividad:

ID TRAVESÍA	ORDEN	TRAMO (ID)	NÚCLEO URBANO ASOCIADO	NIVEL CONFLICTIVIDAD TRAVESÍAS
T027	0099	LR-124_1_01	LOGROÑO (TR1)	148,74
T077	0293	LR-254_06	ALBERITE	142,84
T032	0136	LR-137_10	FUENMAYOR	128,10
T076	0291	LR-254_04	LARDERO	115,67
T020	0068	LR-115_18	AUTOL	114,46
T031	0132	LR-137_06	NAVARRETE	102,96
T017	0061	LR-115_11	HERCE	89,14
T041	0158	LR-203_01	HARO	88,57
T021	0070	LR-115_20	ALDEANUEVA DE EBRO	87,23
T075	0288	LR-254_01	ENTRENA	80,34
T106	0398	LR-306_01	HARO	79,06
T057	0204	LR-207_02	OLLAURI	78,13
T199	0748	LR-583_01	TRAVESIA DE ARNEDO	76,00
T015	0056	LR-115_06	ARNEDILLO	74,23
T024	0078	LR-123_05	CERVERA DEL RIO ALHAMA	73,73
T081	0303	LR-259_1_02	MURILLO RIO DE LEZA	71,16
T053	0193	LR-206_04	ALESANCO	65,31
T039	0151	LR-202_01	HARO	62,17
T026	0096	LR-123_23	EL VILLAR DE ARNEDO	54,89

Tabla 14 - Necesidades de mejora en travesías de La Rioja (2030), por nivel de conflictividad

Fuente: Elaboración Propia

Además, se identifican algunas actuaciones de **mejora en travesías que quedaron pendientes de ejecución del plan anterior**, por lo que, se considera necesario tener en cuenta estos tramos urbanos de carreteras de La Rioja para llevar a cabo su mejora durante el periodo de vigencia del nuevo Plan de Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

Estas travesías, cuya **mejora y/o acondicionamiento integral** quedaron pendientes de **ejecución**, ascienden a un total de **15 tramos urbanos de carretera** coincidentes con los que se muestran en la siguiente tabla. En ella se muestran los niveles de conflictividad que irían asociados a los mismos, con objeto de poder determinar el nivel de prioridad de ejecución que se plantea para su mejora.

ID TRAVESÍA	ORDEN	TRAMO (ID)	NÚCLEO URBANO ASOCIADO	NIVEL CONFLICTIVIDAD TRAVESÍAS
T014	0052	LR-115_02	ENCISO	43,22
T095	0348	LR-284_01	CERVERA DEL RIO ALHAMA	42,79
T086	0317	LR-260_05	ALCANADRE	39,85
T029	0107	LR-124_3_02	BRIÑAS (TR3)	36,86
T195	0729	LR-504_02	CASTAÑARES DE RIOJA	35,81
T040	0153	LR-202_03	ANGUCIANA	35,52
T048	0180	LR-204_09	VILLAR DE TORRE	32,22
T137	0502	LR-340_2_02	TORRECILLA EN CAMEROS	32,12
T056	0200	LR-206_11	BERCEO	32,06
T189	0696	LR-480_01	TUDELILLA	31,92
T198	0740	LR-541_02	ENTRENA	30,48
T044	0167	LR-203_10	BAÑARES	29,89
T104	0394	LR-304_08	FONCEA	26,06
T193	0722	LR-495_02	RINCON DE SOTO	25,79
T035	0141	LR-200_05	TORMANTOS	25,54

Tabla 15 - Necesidades de mejora en travesías de La Rioja (Pendientes Plan anterior)

Fuente: Elaboración Propia

Con todo ello, se definen un total de **34 travesías** sobre las que se considera que sería necesaria la realización de una **mejora y/o acondicionamiento integral** de la misma, ya sea en la totalidad del tramo o un parte de su longitud.

Entre las deficiencias más comunes que se detectan en las mismas se destacan la inexistencia de aceras y/o cruces peatonales y defectos de accesibilidad universal en toda su longitud, la falta de elementos reductores de la velocidad, las condiciones de visibilidad en intersecciones son bastante limitadas y las interferencias entre diferentes usuarios y tipos de vehículos son elevadas, a los que se suman en muchas ocasiones vehículos agrícolas, los que cuentan con unas dimensiones y peso muy elevados y con escasa capacidad de reacción.

4.5 Necesidades de ejecución de nueva variante

Se identifican los siguientes tramos de travesía sobre los que se considera necesario tener en cuenta el estudio y ejecución de una nueva variante de la Red Regional de Carreteras de La Rioja.

ID TRAVESÍA	ORDEN	TRAMO (ID)	NÚCLEO URBANO ASOCIADO	NIVEL CONFLICTIVIDAD TRAVESÍAS
T006	0016	LR-111_16	HARO	175,77
T018	0063	LR-115_13	ARNEDO	142,59
-	0120	LR-134_05*	CALAHORRA L.P. NAVARRA	124,79
T005	0012	LR-111_12	SANTO DOMINGO DE LA CALZADA	121,10
T019	0066	LR-115_16	QUEL	118,12
T089	0333	LR-280_02	PRADEJON	116,98
T076	0291	LR-254_04	LARDERO	109,61
T020	0068	LR-115_18	AUTOL	109,39
T031	0132	LR-137_06	NAVARRETE	100,19
T032	0136	LR-137_10	FUENMAYOR	99,87
T064	0234	LR-210_03	SAN VICENTE DE LA SONSIERRA	92,46
T081	0303	LR-259_1_02	MURILLO RIO DE LEZA	87,22
T057	0204	LR-207_02	OLLAURI	79,85
T042	0161	LR-203_04	ZARRATON	78,13
T135	0498	LR-340_1_04	MANJARRES	65,02
T079	0297	LR-255_04	ALBELDA DE IREGUA	56,17
T078	0295	LR-255_02	ALBERITE	45,01

Tabla 16 - Necesidad de ejecución de nuevas variantes en La Rioja

Fuente: Elaboración Propia

Se contabilizan así un total de **17 tramos de travesía** en los considera **adecuada la ejecución de una nueva variante**, dadas las condiciones de seguridad vial de la travesía, su nivel de tráfico y afluencia peatonal, visibilidad, etc.

Cabe señalar que entre ellos se encuentra un tramo que corresponde a una **variante** en la actualidad y no a una travesía como tal, concretamente el **LR-134_05**. Sin embargo, dicha variante se encuentra saturada en la actualidad y, por ello, se cree necesario estudiar la posible creación de una variante adicional en Calahorra.

Entre los tramos de travesía propuestos, en la anterior tabla, para la ejecución de una nueva variante de la Red de Carreteras de La Rioja, se encuentran algunos de los ya previstos en el Plan anterior, encontrándose pendientes de ejecución en la actualidad. Sin embargo, algunos de ellos, ya se encuentran en fase de Proyecto o de actuaciones preparatorias.

Estos tramos, ya previstos por el Plan vigente para la ejecución de una nueva variante y cuya ejecución queda pendiente o se encuentra en fase de actuaciones preparatorias, son los siguientes:

ID TRAVESÍA	TRAMO (ID)	CTRAS. ASOCIADAS	TIPO DE CTRA/s	DENOMINACIÓN DE VARIANTE
T006	LR-111_16	LR-111	RED BÁSICA (REGIONAL)	VARIANTE DE HARO
T018	LR-115_13	LR-115	RED BÁSICA (REGIONAL)	VARIANTE OESTE DE ARNEDO
-	LR-134_05	LR-134 (Ant. LR-133)	RED BÁSICA (REGIONAL)	VARIANTE ESTE DE CALAHORRA
T005	LR-111_12	LR-111	RED BÁSICA (REGIONAL)	VARIANTE DE SANTO DOMINGO DE LA CALZADA
T019	LR-115_16	LR-115	RED BÁSICA (REGIONAL)	VARIANTE DE AUTOL Y QUEL
T089	LR-280_02	LR-280	RED COMARCAL	VARIANTE DE PRADEJON
T076	LR-254_04	LR-254	RED COMARCAL	VARIANTE DE LARDERO
T020	LR-115_18	LR-115	RED BÁSICA (REGIONAL)	VARIANTE DE AUTOL Y QUEL
T031	LR-137_06	LR-137	RED BÁSICA (REGIONAL)	VARIANTE DE NAVARRETE
T032	LR-137_10	LR-137 y LR-251	RED BÁSICA (REGIONAL) y COMARCAL	VARIANTE DE FUENMAYOR
T064	LR-210_03	LR-210	RED COMARCAL	VARIANTE DE OESTE DE SAN VICENTE DE LA SONSIERRA
T081	LR-259_1_02	LR-259	RED COMARCAL	VARIANTE DE MURILLO RIO DE LEZA
T042	LR-203_04	LR-203	RED COMARCAL	VARIANTE DE ZARRATÓN
T135	LR-340_1_04	LR-340	RED LOCAL	VARIANTE DE MANJARRES
T077	LR-255_02	LR-255	RED COMARCAL	VARIANTE DE ALBERITE

* Las variantes que cuentan con un asterisco, al finalizar su denominación, corresponden a otra variante prevista en la misma tabla de "Necesidades de variante pendientes de ejecución" respecto al Plan anterior de carreteras.

Tabla 17 – Necesidades de variante pendientes de ejecución (Plan anterior)

Fuente: Elaboración Propia

Por lo tanto, como resultado de la categorización del nivel de conflictividad de las travesías y del posterior análisis realizado respecto a las más conflictivas, se determinan unas **necesidades de ejecución de nuevas variantes similares** a las que quedarían pendientes de ejecución del Plan vigente.

En este sentido, hay que señalar que se detectan **2 nuevas variantes no contempladas por el Plan anterior** y cuyo estudio para la ejecución de una nueva variante se considera necesario en función del nivel de conflictividad obtenido para cada una de ellas y de su posterior análisis, coincidiendo con los siguientes tramos de travesía:

ID TRAVESÍA	TRAMO (ID)	CTRAS. ASOCIADAS	TIPO DE CTRA/s	DENOMINACIÓN DE VARIANTE
T057	LR-207_02	LR-207	RED COMARCAL	VARIANTE DE OLLAURI
T117	LR-318_04	LR-318	RED LOCAL	VARIANTE ESTE DE SAN VICENTE DE LA SONSIERRA

Tabla 18. Necesidades de variante no previstas en el Plan Anterior

Fuente: Elaboración Propia

Y, por el contrario, no se contempla como necesaria la ejecución de una de las variantes que quedarían pendientes de ejecutar respecto a las necesidades definidas por el Plan anterior, correspondiendo esta al siguiente tramo de la carretera LR-255:

– LR-255_04 (Albelda de Iregua)



Se descarta la necesidad de nueva variante en este tramo, entre otros motivos, dado que cuenta con el trazado de la N-111 paralelo a la misma y con acceso directo a esta vía principal a través de la LR-255.

Dicha carretera cuenta con un carácter de calle urbana bastante marcado, dado que su trazado se entrelaza con la malla consolidada y con el casco antiguo. Y, además, sólo conecta los núcleos de Nalda y Alberite con el de Albelda de Iregua.

Por último, debe señalarse que se incluye un tramo de carretera que no corresponde específicamente a una travesía pero cuya necesidad de ejecución de una nueva variante se considera adecuada, dadas las condiciones de colapso que presenta en ciertos momentos la actual variante noroeste de Calahorra. Este tramo de carretera, el cual cuenta con carácter de variante es el siguiente:

– **LR-134_05 (Calahorra)**



El tramo LR-134_05 coincide, según el “Inventario general de carreteras” del presente Plan, con la **variante norte de Calahorra**.

Sin embargo, se detecta que dicha variante asume en la actualidad un volumen de tráfico muy elevado, el cual puede llevar al colapso en horas punta de la actual variante.

Y, en cuanto a las actuaciones previstas **en el año horizonte (2030)**, se prevé de la misma forma la **necesidad de ejecución de 17 nuevas variantes**, pero se ve modificado su orden de prioridad en base al nivel de conflictividad establecido para cada una de las travesías analizadas por ser las más conflictivas.

ID TRAVESÍA	ORDEN	TRAMO (ID)	NÚCLEO URBANO ASOCIADO	NIVEL CONFLICTIVIDAD TRAVESÍAS
T006	0016	LR-111_16	HARO	170,98
T018	0063	LR-115_13	ARNEDO	142,12
-	0120	LR-134_05*	CALAHORRA L.P. NAVARRA	136,73
T032	0136	LR-137_10	FUENMAYOR	128,10
T005	0012	LR-111_12	SANTO DOMINGO DE LA CALZADA	122,24
T089	0333	LR-280_02	PRADEJON	117,74
T019	0066	LR-115_16	QUEL	116,93
T076	0291	LR-254_04	LARDERO	115,67
T020	0068	LR-115_18	AUTOL	114,46
T031	0132	LR-137_06	NAVARRETE	102,96
T064	0234	LR-210_03	SAN VICENTE DE LA SONSIERRA	91,42
T057	0204	LR-207_02	OLLAURI	78,13
T042	0161	LR-203_04	ZARRATON	77,92
T081	0303	LR-259_1_02	MURILLO RIO DE LEZA	71,16
T135	0498	LR-340_1_04	MANJARRES	65,92
T079	0297	LR-255_04	ALBELDA DE IREGUA	55,21
T078	0295	LR-255_02	ALBERITE	52,02

Tabla 19. Necesidades de ejecución de variante en la proyección de 2030

Fuente: Elaboración Propia

Si comparamos las necesidades previstas para el año horizonte (2030) con las definidas para el momento actual, tras su reclasificación del nivel de conflictividad y posterior análisis, se prevé la **necesidad de mejora en 34 travesías y la ejecución de 17 nuevas variantes en la Red Regional de Carreteras de La Rioja, atendiendo a las necesidades detectadas hasta 2030**.

En el caso de las variantes, todas ellas coinciden con las previstas como necesarias para el momento actual, ascendiendo a un máximo de 17 nuevas variantes en la Red Regional de carreteras de La Rioja, si bien es cierto que su nivel de ejecución dependerá de los recursos técnicos y económicos de los que se disponga durante el periodo de vigencia del Plan, el cual se plantea desde el año 2022 hasta el 2030.

Lo mismo ocurre en el caso de las mejoras de seguridad vial previstas para las travesías de La Rioja, ya que en ambos periodos de estudio las necesidades resultantes son la mejora de 19 travesías más 15 mejoras que quedaron pendientes del Plan anterior, si bien es cierto que su orden de prioridad se ve ligeramente modificado en la proyección de 2030 por las variaciones previstas en sus condiciones de tráfico, así como de población de los núcleos urbanos por los que discurren, lo que conlleva cierta variación de su nivel de conflictividad. Por lo tanto, en cuanto a previsión para el año horizonte, se contempla un total de 34 posibles mejoras y/o acondicionamientos integrales en las travesías de la Red de carreteras de La Rioja.

Cabe señalar que, dos de las nuevas variantes previstas surgen como necesidad de actuación tras la revisión de las actuaciones pendientes del Plan anterior y no por el nivel de conflictividad que queda asociado a dichos tramos de carretera, coincidiendo con el tramo LR-255_04 y el LR-255_02, asociados a los núcleos urbanos de Albelda de Iregua y Albertite. Sin embargo, si se detectaron otros tramos de carretera en dichos núcleos urbanos con un nivel alto de conflictividad.

Por ello, se considera que la ejecución de variante asociada a estos tramos de carretera resulta beneficiosa para la reducción del nivel de conflictividad en las travesías y viales asociados a dichos núcleos urbanos.

5 VARIANTES PREVISTAS EN EL PLAN VIGENTE

Por otro lado, según la información disponible en el Plan vigente, se programó la ejecución de más de 54 kilómetros de Variantes, entre los años 2010 y 2022, pero no ha sido posible llevar a cabo la ejecución de todas ellas.

Entre las Variantes previstas por el Plan Regional de Carreteras 2010-2021, se han ejecutado actuaciones, hasta diciembre de 2021, actuaciones relativas a las siguientes Variantes, algunas de ellas ya programadas o ejecutadas con anterioridad al año 2010:

CTRAS. RED BÁSICA	
LR-111	VARIANTE DE CASTAÑARES DE RIOJA
LR-115	VARIANTE ESTE DE ARNEDO
LR-115	VARIANTE DE RINCÓN DE SOTO
LR-137	VARIANTE DE ENTRENA
CTRAS. RED COMARCAL	
LR-250	VARIANTE LA ESTRELLA
LR-259	VARIANTE MURILLO ESTE
LR-289	VARIANTE DE VENTAS DEL BAÑO

Tabla 20 – Variantes ejecutadas. Plan Carreteras La Rioja (2010-2021)

Fuente: Seguimiento de Inversiones del Gob. La Rioja (2019)

Sin embargo, quedarían pendientes de ejecutar las Variantes contempladas por el mismo Plan vigente en los siguientes tramos de carreteras, pertenecientes a carreteras de la Red básica, comarcal y local de La Rioja:

CTRAS. RED BÁSICA	
LR-111	VARIANTE DE SANTO DOMINGO
LR-111	VARIANTE DE HARO
LR-115	VARIANTE OESTE DE ARNEDO
LR-115	VARIANTE QUEL Y AUTOL
LR-133	VARIANTE ESTE DE CALAHORRA
LR-137	VARIANTE DE NAVARRETE

CTRAS. RED COMARCAL	
LR-203	VARIANTE ZARRATÓN
LR-210	VARIANTE DE SAN VICENTE
LR-251	VARIANTE DE FUENMAYOR
LR-254	VARIANTE DE LARDERO
LR-255	VARIANTE DE ALBERITE
LR-255	VARIANTE DE ALBELDA
LR-259	VARIANTE MURILLO OESTE
LR-280	VARIANTE PRADEJÓN
CTRAS. RED LOCAL	
LR-340	VARIANTE DE MANJARRÉS

Tabla 21 – Variantes pendientes. Plan Carreteras La Rioja (2010-2021)

Fuente: Seguimiento de Inversiones del Gob. La Rioja (2019)

El bajo grado de ejecución de las actuaciones previstas en las variantes de la Red de Carreteras de La Rioja se debe fundamentalmente a las limitaciones presupuestarias y la imposibilidad de incremento de inversión anual en este sentido. No obstante, algunas de las actuaciones (Navarrete, Fuenmayor, Pradejón o Calahorra) se encuentran condicionadas por las obras planificadas por otras administraciones y organismos, lo cual ha hecho imposible su ejecución.

Estas variantes pendientes quedan listadas en el apartado de “Necesidades de ejecución de nuevas variantes”, incluyendo entre las mismas 3 nuevas variantes cuyo estudio se considera necesario.

Los tramos de travesía a los que quedarían asociadas las nuevas variantes a ejecutar son los siguientes:

ID TRAVESÍA	TRAMO (ID)	DENOMINACIÓN DE VARIANTE
T018	LR-115_13	VARIANTE OESTE DE ARNEDO
T006	LR-111_16	VARIANTE DE HARO
T077	LR-254_06	VARIANTE DE ALBERITE
-	LR-134_05	VARIANTE ESTE DE CALAHORRA
T019	LR-115_16	VARIANTE DE AUTOL Y QUEL
T005	LR-111_12	VARIANTE DE SANTO DOMINGO DE LA CALZADA
T089	LR-280_02	VARIANTE DE PRADEJON
T076	LR-254_04	VARIANTE DE LARDERO
T031	LR-137_06	VARIANTE DE NAVARRETE
T020	LR-115_18	VARIANTE DE AUTOL Y QUEL
T032	LR-137_10	VARIANTE DE FUENMAYOR
T200	LR-584_01	VARIANTE OESTE DE ARNEDO*
T064	LR-210_03	VARIANTE DE OESTE DE SAN VICENTE DE LA SONSIERRA
T081	LR-259_1_02	VARIANTE DE MURILLO RIO DE LEZA
T042	LR-203_04	VARIANTE DE ZARRATÓN
T135	LR-340_1_04	VARIANTE DE MANJARRES

Tabla 22 – Tramos de travesía con previsión de nueva variante

Fuente: Elaboración Propia

Cabe destacar, a su vez, que, las siguientes variantes se encontraban, al finalizar el año 2021, en fase de Actuaciones Preparatorias (proyectos, estudios previos, etc.).

LR-111	SANTO DOMINGO	LR-137	FUENMAYOR
LR-115	QUEL Y AUTOL	LR-254	LARDERO
LR-123	ARNEDO	LR-259	VARIANTE MURILLO RIO LEZA
LR-133	CALAHORRA ESTE	LR-280	PRADEJÓN
LR-137	NAVARRETE		

Tabla 23 – Variantes en fase de Actuaciones Preparatorias

Fuente: Seguimiento de Inversiones del Gob. La Rioja (2019)

5.1 ANÁLISIS DE VARIANTES DE LA RIOJA

En el presente apartado, se describen, analizan y caracterizan las nombradas variantes ejecutadas durante el periodo de actuación del Plan Regional de Carreteras en La Rioja (2010-2022), algunas de ellas ejecutadas o previstas ya con anterioridad al mismo.

En esta caracterización de las variantes queda incluido el año desde el cual se encuentra en servicio, la carretera a la que pertenece y el municipio y el núcleo urbano en la que queda enmarcada.

También se incluyen parámetros sobre su transitabilidad, conflictividad y permeabilidad transversal, describiendo entre otras características su longitud y ancho de vía, el tipo de sección y arcén, su disponibilidad o no de vía de servicio adyacente, su nivel de visibilidad y su nivel de conflictividad.

Y, se añade a su vez, a modo de caracterización de la permeabilidad transversal, el valor de IMD registrado por el Gobierno de La Rioja en el año 2019 y el % de pesados.

En las siguientes **fichas**, las cuales caracterizan las diferentes variantes puestas en servicio durante los últimos años, se adjuntan además algunas imágenes y croquis que ayudan a identificar el tramo o variante en cuestión con mayor facilidad.

Por último, se añade cómo variante adicional a analizar y caracterizar la que existe en Calahorra, en relación a la carretera LR-134, ya que se observa un volumen de tráfico muy significativo y ciertos momentos de colapso en hora punta. Este tramo de variante corresponde, concretamente, a la vía incluida en el “Inventario general de Carreteras de La Rioja” e identificada como LR-134_05.

SE DESTACA QUE:

La ejecución de variantes a su paso por núcleos urbanos es muy beneficiosa a la hora de mejorar las condiciones de seguridad vial de las travesías, sobre todo para los usuarios más vulnerables, y, a su vez, mejora la eficiencia de circulación y la comodidad de los conductores.

Sin embargo, suponen una gran inversión económica y técnica, resultando imposible la ejecución de variantes en todos los núcleos urbanos en el periodo de vigencia de un Plan de Carreteras e incluso con la consecución de los mismos.

Por ello, **debe de priorizarse la ejecución de variantes en aquellas travesías que resulten más conflictivas y donde su ejecución resulte viable**, desde el punto de vista técnico, geométrico- morfológico y económico, además de otros condicionantes de índole administrativa, una vez realizados los correspondientes análisis y estudios previos.

▪ VARIANTE DE CASTAÑARES DE RIOJA (LR-111_14)

Esta **variante** se sitúa en el municipio de **Castañares de Rioja** y pertenece a la carretera **LR-111**.

Se encuentra en servicio desde el año 2011.

CARACTERIZACIÓN DE LA VARIANTE DE CASTAÑARES DE RIOJA (LR-111_14)

DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-111
	TÉRMINO MUNICIPAL		CASTAÑARES DE RIOJA
	NÚCLEO URBANO		CASTAÑARES DE RIOJA
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)		404
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		6.500 metros
	ANCHO DE CALZADA		11,00 metros
	TIPO DE SECCIÓN		En terraplén / En corte
	¿DISPONE DE ARCÉN?		SÍ
	ANCHURA DE ARCÉN		1,50 metros
	¿CUENTA CON CAMINO O VÍA DE SERVICIO PARALELA?		SÍ, pero no en la totalidad de su longitud.
	TIPO DE TRAZADO		Curvo
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio / Bajo
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		No
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Cuenta con un enlace a distinto nivel para su acceso a Castañares de La Rioja.
	CONFLICTOS DETECTADOS		Su nivel de visibilidad no permite el adelantamiento de vehículos.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		MEDIO / BAJO
	OBSERVACIONES		-
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		5.412
	% PESADOS		9,39

▪ VARIANTE ESTE DE ARNEDO (LR-123_16)

La **variante de Arnedo** pertenece a las carreteras **LR-115** y **LR-123**. Sin embargo, sólo se ha ejecutado por el momento la primera fase prevista para la misma. Se encuentra en servicio desde el año 2007.

CARACTERIZACIÓN DE LA VARIANTE DE ARNEDO (LR-123_16)

DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-123
	TÉRMINO MUNICIPAL		ARNEDO
	NÚCLEO URBANO		ARNEDO
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)		15.015
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		3.200 metros
	ANCHO DE CALZADA		11,00 metros
	TIPO DE SECCIÓN		En terraplén
	¿DISPONE DE ARCÉN?		SÍ
	ANCHURA DE ARCÉN		1,50 metros
	¿CUENTA CON CAMINO O VÍA DE SERVICIO PARALELA?		SÍ, en casi la totalidad de su longitud.
	TIPO DE TRAZADO		Recto / Curvo
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		No
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Dispone de reductores de velocidad en las intersecciones con LR-115 y LR-123.
	CONFLICTOS DETECTADOS		Permite el adelantamiento de vehículos en casi la totalidad de su longitud.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		MEDIO
	OBSERVACIONES		-
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		1.034
	% PESADOS		5,30

▪ VARIANTE DE RINCÓN DE SOTO (LR-115_22)

Esta **variante** se sitúa en el municipio de **Rincón de Soto** y pertenece a la carretera **LR-115**, quedando localizada entre la LR-285 y el límite de comunidad autónoma con Navarra. En servicio desde el año 2003.

CARACTERIZACIÓN DE LA VARIANTE DE RINCON DE SOTO (LR-115_22)

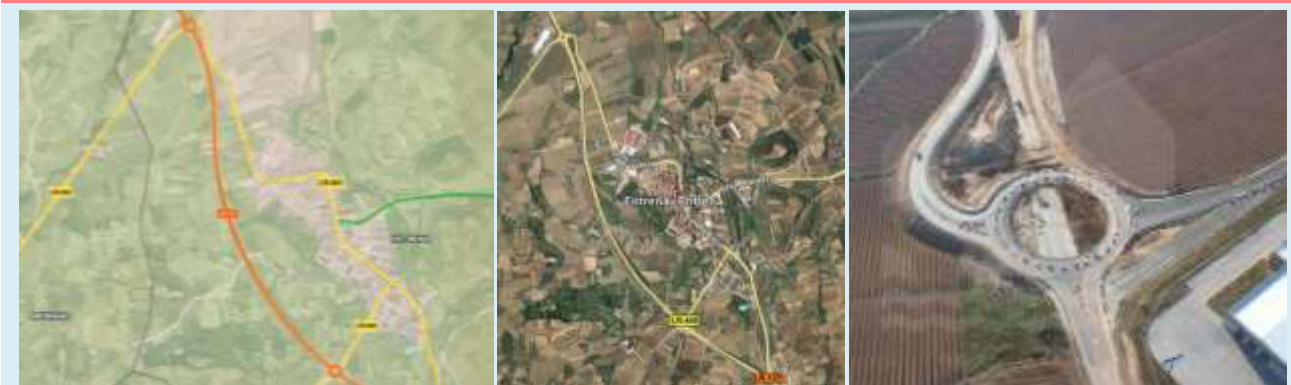


DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-115
	TÉRMINO MUNICIPAL	RINCÓN DE SOTO
	NÚCLEO URBANO	RINCÓN DE SOTO
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)	3.886
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	3.000 metros
	ANCHO DE CALZADA	11,00 metros
	TIPO DE SECCIÓN	En terraplén
	¿DISPONE DE ARCÉN?	SÍ
	ANCHURA DE ARCÉN	1,50 metros
	¿CUENTA CON CAMINO O VÍA DE SERVICIO PARALELA?	SÍ, casi en la totalidad de su longitud.
	TIPO DE TRAZADO	Curvo
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Medio
CONFLICTIVIDAD	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	No
	OTRAS OBSERVACIONES	Cuenta con reductores de velocidad en su enlace con la LR-285.
	CONFLICTOS DETECTADOS	Permite el adelantamiento sólo en ciertas zonas de su trazado.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	MEDIO / BAJO
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	OBSERVACIONES	-
	IMD (2019)	2.032
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	% PESADOS	13,20

▪ VARIANTE DE ENTRENA (LR-137_04)

La **variante de Entrena** pertenece a la carretera **LR-137** y se sitúa junto al núcleo urbano que le confiere el nombre. Se encuentra en servicio desde el año 2011.

CARACTERIZACIÓN DE LA VARIANTE DE ENTRENA(LR-137_04)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-137
	TÉRMINO MUNICIPAL	ENTRENA
	NÚCLEO URBANO	ENTRENA
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)	1.545
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	3.510 metros
	ANCHO DE CALZADA	11,50 metros
	TIPO DE SECCIÓN	En terraplén / En corte
	¿DISPONE DE ARCÉN?	SÍ
	ANCHURA DE ARCÉN	1,50 metros
	¿CUENTA CON CAMINO O VÍA DE SERVICIO PARALELA?	No en todo el tramo ni de forma continua
	TIPO DE TRAZADO	Curvo
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Medio / Alto
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	No
	OTRAS OBSERVACIONES	Cuenta con reductores de velocidad antes de llegar a las rotondas.
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	Permite el adelantamiento pero no en todo el tramo.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	MEDIO
	OBSERVACIONES	-
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	1.157
	% PESADOS	12,69

VARIANTE DE LA ESTRELLA EN LOGROÑO (LR-250_01)

La **variante de La Estrella** pertenece a la carretera **LR-250** y queda localizada Accesos al Hospital San Pedro en Logroño. Se encuentra en servicio desde el año 2008.

CARACTERIZACIÓN DE LA VARIANTE DE LA ESTRELLA EN LOGROÑO (LR-250_01)

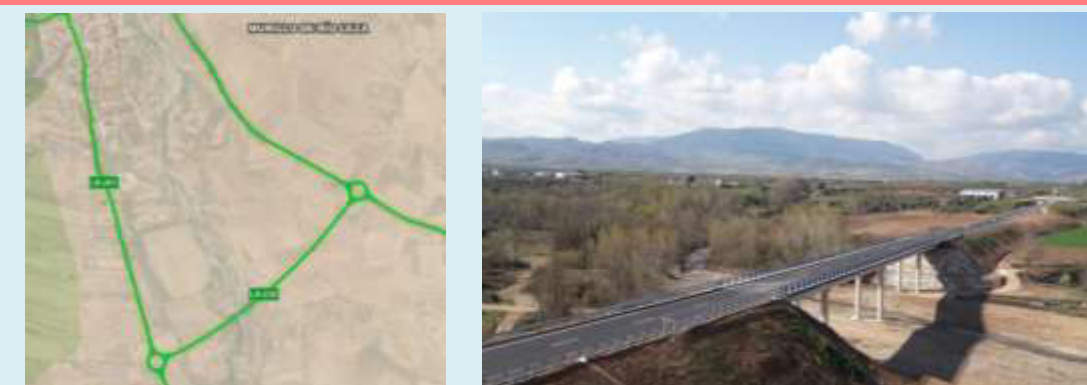


DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-250
	TÉRMINO MUNICIPAL		LOGROÑO
	NÚCLEO URBANO		LOGROÑO
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)		152.485
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		950 metros
	ANCHO DE CALZADA		26,00- 30,00 metros
	TIPO DE SECCIÓN		En terraplén
	¿DISPONE DE ARCÉN?		SÍ
	ANCHURA DE ARCÉN		2,30 - 2,50 metros
	¿CUENTA CON CAMINO O VÍA DE SERVICIO PARALELA?		No
	TIPO DE TRAZADO		Semicurvo
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio / Alto
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Sí
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Cuenta con dos carriles de circulación en cada sentido y con calzadas separadas.
	CONFLICTOS DETECTADOS		El nivel de conflictividad es bajo dado que cuenta con características tipo autovía.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		BAJO
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	OBSERVACIONES		-
	IMD (2019)		4.302
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	% PESADOS		1,77

VARIANTE MURILLO ESTE (LR-259_1_03)

La **variante de Murillo de Río Leza** pertenece a la carretera **LR-259**. Se encuentra en servicio desde el año 2019.

CARACTERIZACIÓN DE LA VARIANTE DE MURILLO ESTE (LR-259_1_03)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-259
	TÉRMINO MUNICIPAL		MURILLO DE RÍO LEZA
	NÚCLEO URBANO		MURILLO DE RÍO LEZA
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)		1.652
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		1.200 metros
	ANCHO DE CALZADA		11,00 metros
	TIPO DE SECCIÓN		En terraplén / En balcón
	¿DISPONE DE ARCÉN?		SÍ
	ANCHURA DE ARCÉN		1,50 metros
	¿CUENTA CON CAMINO O VÍA DE SERVICIO PARALELA?		-
	TIPO DE TRAZADO		Recto
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Alto
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		No
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Su trazado recto favorece una mejor visibilidad
	CONFLICTOS DETECTADOS		Se permite el adelantamiento de vehículos ya que las condiciones son optimas
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		BAJO
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	OBSERVACIONES		-
	IMD (2019)		898
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	% PESADOS		10,87

▪ VARIANTE DE VENTAS DEL BAÑO (LR-289_01)

Esta variante se ubica en el municipio de Ventas del Baño y pertenece a la carretera LR-289. Se encuentra en servicio desde el año 2018.

CARACTERIZACIÓN DE LA VARIANTE DE VENTAS DEL BAÑO (LR-289_01)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-289
	TÉRMINO MUNICIPAL		VENTAS DEL BAÑO
	NÚCLEO URBANO		VENTAS DEL BAÑO
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)		42
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		200 metros
	ANCHO DE CALZADA		8,00 metros
	TIPO DE SECCIÓN		En terraplén
	¿DISPONE DE ARCÉN?		SÍ
	ANCHURA DE ARCÉN		1,00 metros
	¿CUENTA CON CAMINO O VÍA DE SERVICIO PARALELA?		-
	TIPO DE TRAZADO		Curvo
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		No
	OTRAS OBSERVACIONES		-
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		-
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		MEDIO
	OBSERVACIONES		-
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		562
	% PESADOS		6,42

▪ VARIANTE DE CALAHORRA (LR-134_05)

La variante de Calahorra pertenece a la carretera LR-134 y se encuentra relativamente saturada en horas punta.

CARACTERIZACIÓN DE LA VARIANTE DE VENTAS DEL BAÑO (LR-134_05)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-134_05
	TÉRMINO MUNICIPAL		CALAHORRA L.P. NAVARRA
	NÚCLEO URBANO		CALAHORRA L.P. NAVARRA
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)		24.220
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		5.400 metros
	ANCHO DE CALZADA		7,90 metros
	TIPO DE SECCIÓN		En corte
	¿DISPONE DE ARCÉN?		SÍ
	ANCHURA DE ARCÉN		1,50 metros
	¿CUENTA CON CAMINO O VÍA DE SERVICIO PARALELA?		No
	TIPO DE TRAZADO		Curvo / Semicurvo
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si
	OTRAS OBSERVACIONES		-
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		Saturación de la variante en horas punta, sobre todo en la zona próxima al hospital de Calahorra
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		MEDIO
	OBSERVACIONES		-
	OTRAS OBSERVACIONES		-
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		9.492
	% PESADOS		13,05

**APENDICE A. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO EN LOS TÉRMINOS
MUNICIPALES DE LA RIOJA**

En la siguiente tabla queda reflejado el planeamiento urbanístico existente en los 174 términos municipales que componen la comunidad autónoma de La Rioja.

Dicha información se adjunta con objeto de:

- Dar a conocer la situación actual de planeamiento en cada uno de los municipios de La Rioja, creando una imagen ajustada a la realidad del planeamiento urbanístico de la comunidad y de cada uno de sus municipios, a fecha del año 2021.
- Facilitar su identificación por parte de las entidades y administraciones competentes en dicha materia, así como los trámites que pudieran ser necesarios en relación a las vías de comunicación y carreteras de La Rioja.

Por ello, se adjunta dicha tabla teniendo en cuenta que, las actuaciones u obras que pudieran realizarse en las carreteras de la Red Autonómica de La Rioja entre 2022 y 2030, deberán tener en cuenta las especificaciones que pudieran existir en base al planeamiento de cada municipio y al regional.

MUNICIPIO	TIPO DE PLANEAMIENTO
Ábalos	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2005)
Agoncillo	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y modificaciones puntuales posteriores
Aguilar del Río Alhama	P.O.S.U. (Redactado en 2001) y con modificaciones puntuales posteriores
Ajamil de Cameros	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2011) y una modificación puntual posterior
Albelda de Iregua	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 y modificaciones puntuales posteriores
Alberite	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2012) y una modificación puntual
Alcanadre	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y modificaciones puntuales posteriores
Aldeanueva de Ebro	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002), modificaciones puntuales y correcciones de errores.
Alesanco	D.S.U. (Redactado en 1980) con modificaciones posteriores y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019
Alesón	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2008) y modificaciones puntuales posteriores
Alfaro	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006. Modificaciones puntuales posteriores a ese año.
Almarza de Cameros	D.S.U. (Redactado en 1982) y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019
Anguciana	N.N.S.S. (Redactada y aprobada la Revisión de las N.N.S.S. en 1992) y modificaciones puntuales posteriores
Anguiano	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2005) y modificaciones puntuales posteriores
Arenzana de Abajo	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2009) y modificaciones puntuales posteriores
Arenzana de Arriba	N.N.S.S. (Redactadas en 1996)
Arnedillo	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2006) y 2 modificaciones posteriores

MUNICIPIO	TIPO DE PLANEAMIENTO
Arnedo	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 y modificaciones puntuales posteriores. Una de ellas afecta a la LR-584.
Arrúbal	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactada en 2002) y modificaciones puntuales posteriores
Ausejo	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2005) y modificaciones puntuales posteriores
Autol	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 1999) y diversas modificaciones puntuales posteriores
Azofra	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2009) y modificaciones puntuales posteriores
Badarán	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2011)
Bañares	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2006) y modificaciones puntuales posteriores
Baños de Río Tobía	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2006) y modificaciones puntuales posteriores
Baños de Rioja	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2004) y una modificación puntual
Berceo	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2001)
Bobadilla	N.N.S.S. (Redactada y aprobada la Revisión de las N.N.S.S. en 1992) con modificaciones posteriores y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019
Brieva de Cameros	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2012) y una modificación puntual
Briñas	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2012) y una modificación puntual
Briones	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2008) y modificaciones puntuales posteriores
Calahorra	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Aprobado en 2021)
Camprovín	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2008) y modificaciones puntuales posteriores
Canales de la Sierra	N.N.S.S. (Redactadas en 1997) y dos modificaciones puntuales al respecto de las mismas
Canillas de Río Tuerto	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado el año 2004)
Cañas	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2010) y una modificación puntual
Cárdenas	N.N.S.S. (Redactadas en 1997) y modificaciones puntuales posteriores
Casalarreina	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2008) y modificaciones puntuales posteriores
Castañares de Rioja	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2004) y dos modificaciones puntuales
Cenicero	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2003) Con modificaciones puntuales posteriores. Una de ellas afecta a la LR-512.
Cervera del Río Alhama	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y diversas modificaciones puntuales asociadas.
Cihuri	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2001) y modificaciones puntuales posteriores.

MUNICIPIO	TIPO DE PLANEAMIENTO
Cirueña	N.N.S.S. (Aprobadas en 1999), planes parciales, modificaciones puntuales posteriores y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Clavijo	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2010).
Corera	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2011)
Cornago	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2003) y modificaciones puntuales posteriores.
Cuzcurrita de Río Tirón	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2010) y dos modificaciones puntuales.
Daroca de Rioja	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2009)
El Rasillo de Cameros	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2004)
El Redal	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y dos modificaciones puntuales
El Villar de Arnedo	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2004) y modificaciones puntuales posteriores
Enciso	D.S.U (Elaborado en 1979), plan especial, modificaciones puntuales posteriores y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019
Entrena	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006, datado del año 2015, y 3 modificaciones puntuales posteriores.
Estollo	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2003) y dos modificaciones puntuales posteriores.
Ezcaray	N.N.S.S. (Revisión en 1994), modificaciones puntuales posteriores, planes especiales, estudios de detalle y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Fonzaleche	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2010)
Fuenmayor	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 y numerosas modificaciones puntuales desde el año 2006 hasta el 2020.
Galilea	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2004) y modificaciones puntuales posteriores.
Gallinero de Cameros	P.O.S.U. (Redactado en 2001)
Gimileo	N.N.S.S. (Aprobadas en 1995), modificaciones puntuales posteriores y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Grañón	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006, con modificaciones puntuales en 2005 y 2007.
Grávalos	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002)
Haro	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en el año 2000) y diversas modificaciones puntuales posteriores.
Herce	N.N.S.S. (Aprobada en 1998) y modificaciones puntuales posteriores.
Hervías	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2004) y 3 modificaciones puntuales posteriores
Hormilla	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2001) y diversas modificaciones puntuales posteriores.
Hormilleja	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y 3 modificaciones puntuales posteriores.
Hornillos de Cameros	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en el año 2009)
Hornos de Moncalvillo	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y modificación puntual en 2009 y en 2016.

MUNICIPIO	TIPO DE PLANEAMIENTO
Huércanos	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2008) y modificaciones puntuales posteriores.
Igea	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006. (Redactado en 2004) y modificaciones puntuales posteriores.
Lagunilla del Jubera	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y una modificación puntual
Lardero	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2006) y diversas modificaciones puntuales posteriores.
Leiva	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2003) y dos modificaciones puntuales posteriores.
Leza de Río Leza	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2008) y una modificación puntual.
LOGROÑO	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 1985) y modificaciones puntuales
Lumbreras de Cameros	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2008) y modificaciones puntuales posteriores.
Mansilla de la Sierra	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2009)
Manzanares de Rioja	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2013) y una modificación puntual
Matute	D.S.U. (Elaborada en 1995), una modificación puntual posterior y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Medrano	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2012) y dos modificaciones puntuales.
Munilla	D.S.U (Elaborada en 1984) y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Murillo de Río Leza	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2005) y dos modificaciones puntuales posteriores.
Nájera	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y modificaciones puntuales posteriores.
Nalda	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2009) y tres modificaciones puntuales posteriores.
Navajún	D.S.U. (Elaborada en 1985) y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Navarrete	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2010) y modificaciones puntuales posteriores.
Nestares	P.O.S.U. (Redactado en 1999) y modificaciones puntuales posteriores.
Nieva de Cameros	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2011)
Ochánduri	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y una modificación puntual en 2007.
Ocón	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2012) y dos modificaciones puntuales.
Ojacastro	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2007)
Ollauri	N.N.S.S. (Elaboradas en 1995), modificaciones puntuales posteriores, plan parcial y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Ortigosa de Cameros	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2006) y una modificación puntual del año 2015
Pazuengos	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2003) y una modificación puntual del año 2019.
Pedroso	D.S.U. (Elaborada en 1983), una modificación puntual y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.

MUNICIPIO	TIPO DE PLANEAMIENTO
Pinillos	D.S.U. (Elaborada en 1982) y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Pradejón	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2014) y dos modificaciones puntuales posteriores.
Pradillo	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2003)
Préjano	D.S.U. (Elaborado en 1979), modificaciones puntuales posteriores y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Quel	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y diversas modificaciones puntuales posteriores.
Rabanera	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2009) y una modificación puntual en 2013.
Ribafrecha	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y modificaciones puntuales posteriores.
Rincón de Soto	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2007) y modificaciones puntuales posteriores.
Rodezno	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2005) y modificaciones puntuales posteriores.
Sajazarra	P.O.S.U. (Redactado en 2001) y con modificaciones puntuales posteriores.
San Asensio	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2007) y modificaciones puntuales posteriores.
San Torcuato	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2003) y modificaciones puntuales posteriores.
San Vicente de la Sonsierra	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2006) y modificaciones puntuales posteriores.
Santa Coloma	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2009) y modificaciones puntuales posteriores.
Santa Eulalia de Bajera	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2007) y modificaciones puntuales posteriores.
Santo Domingo de La Calzada	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 1999) y diversas modificaciones puntuales posteriores.
Santurde de Rioja	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y dos modificaciones puntuales posteriores
Santurdejo	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2006)
Sojuela	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2006) y dos modificaciones puntuales posteriores.
Sotés	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2011) y modificaciones puntuales posteriores.
Soto en Cameros	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2005) y modificaciones puntual posterior
Tirgo	N.N.S.S. (Redactadas en 1997), modificación puntual de 2006, planes parciales y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Tobía	D.S.U. (Elaborada en 1981) y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Tormantos	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2008) y una modificación puntual posterior.
Torrecilla en Cameros	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2003) y con modificaciones puntuales posteriores.
Torrecilla sobre Alesanco	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2009)

MUNICIPIO	TIPO DE PLANEAMIENTO
Treviana	D.S.U. (Elaborada en 1979) y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Tricio	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2003) y tres modificaciones puntuales posteriores.
Tudelilla	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y modificaciones puntuales posteriores,
Uruñuela	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado 2003) y modificaciones puntuales posteriores.
Valdemadera	D.S.U. (Elaborada en 1985) y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Valgañón	N.N.S.S. (Elaboradas en 1998) con modificaciones puntuales. Reciente redacción un P.G.M (Aprobado en diciembre de 2020)
Ventosa	P.O.S.U. (Redactado en 2001) y modificaciones puntuales posteriores.
Viguera	P.O.S.U. (Redactado en 2003) y modificaciones puntuales posteriores.
Villalobar de Rioja	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y modificaciones puntuales posteriores.
Villamediana de Iregua	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2012) y una modificación puntual posterior.
Villanueva de Cameros	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2003) y una modificación puntual del año 2014.
Villaoslada de Cameros	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2010)
Villar de Torre	P.O.S.U. (Redactado en 2002) y dos modificaciones puntuales posteriores.
Villarejo	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2011) y una modificación puntual posterior.
Villarroya	P.O.S.U. (Redactado en el año 2000) y una modificación puntual posterior.
Villatarta-Quintana	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002)
Villaverde de Rioja	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2010) y modificaciones puntuales posteriores.
Viniegra de Abajo	D.S.U. (Elaborada en 1995) y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Viniegra de Arriba	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2009) y una modificación puntual en 2019)
Zarratón	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y modificaciones puntuales posteriores.
Zarzosa	D.S.U (Elaborada en 1984) y y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Zorraquín	P.G.O.U. (Elaborado en 1976), modificaciones puntuales posteriores, plan parcial y plan especial, estudios de detalle y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.

**APENDICE B. INVENTARIO DE LOS TRAMOS URBANOS DE LA RED LOCAL
REGIONAL DE LA RIOJA DESTINADOS A SER CEDIDOS A LOS MUNICIPIOS
(LR-5XX)**

Dentro de los tramos urbanos de la Red de titularidad Autonómica, existen una serie de carreteras de carácter exclusivamente urbano y que ya no cumplen la funcionalidad de travesía, pero que todavía se encuentran actualmente integradas en la Red Local autonómica y categorizadas como tramos urbanos de carretera. Estas alcanzan una longitud de **28,06 km** y están destinadas de acuerdo a su funcionalidad a ser entregadas a las administraciones locales.

Corresponden a los siguientes **23 tramos** y se ubican en los términos municipales indicados en la tabla adjunta.

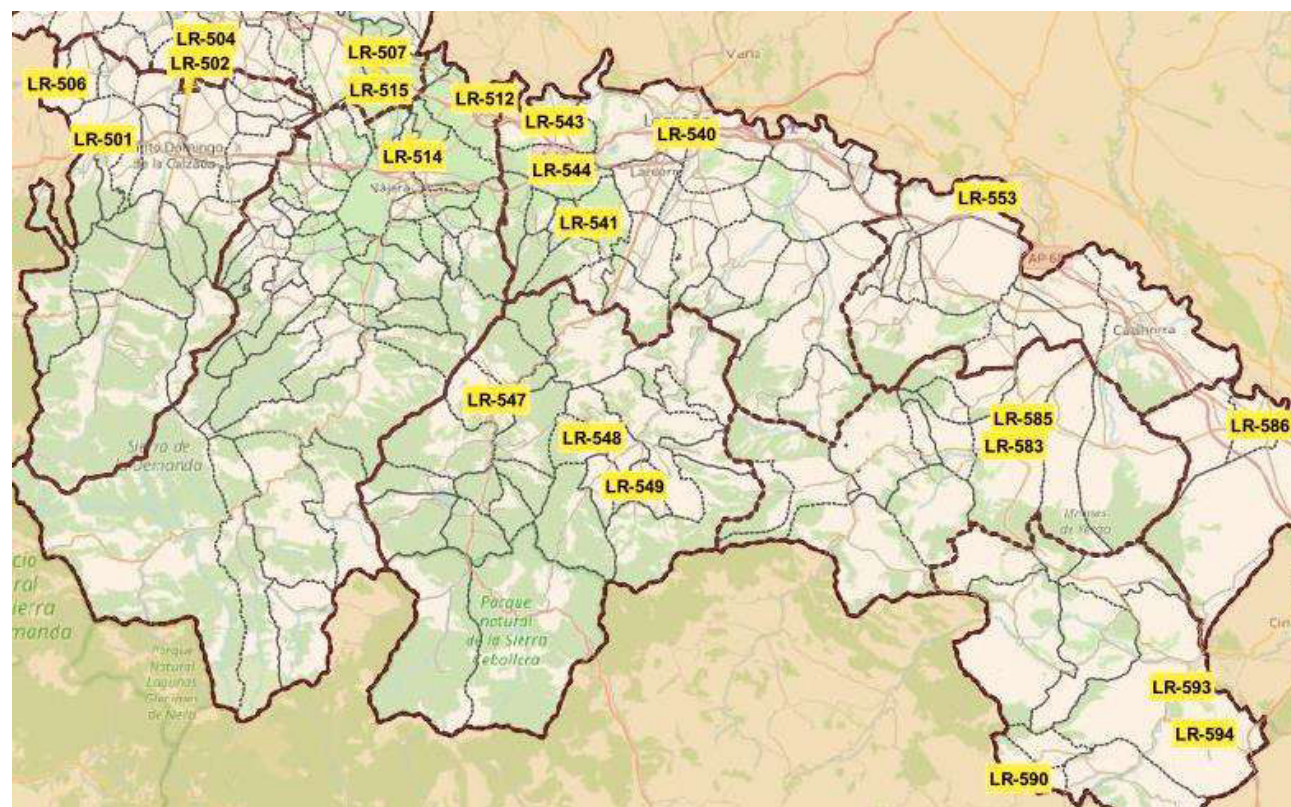


Ilustración 13 - Travesías de la Red de carreteras de La Rioja

Fuente: Elaboración propia

Estos tramos urbanos todavía pertenecientes a la Red autonómica de Carreteras de La Rioja quedan identificados a continuación, desde la T01 hasta la T23.

ID TRAVESÍA	ID TRAMO URBANO	CTRA.	DENOMINACIÓN	LONGITUD (km)	MUNICIPIO
-	TU01	LR-501	De la LR-308 a Grañón.	0,2	Grañón
-	TU02	LR-502	De la LR-111 a Estación Castañares de Rioja.	0,7	Castañares de Rioja
T195	TU03	LR-504	De la LR-111 a la LR-111 (Travesía de Castañares de Rioja)	5,58	Castañares de Rioja
-	TU04	LR-506	De la LR-200 en Tormantos a puente sobre Río Tirón.	0,44	Tormantos
-	TU05	LR-507	De la N-232 a la Estación de San Asensio.	0,49	San Asensio

ID TRAVESÍA	ID TRAMO URBANO	CTRA.	DENOMINACIÓN	LONGITUD (km)	MUNICIPIO
T196	TU06	LR-509	De la LR-514 en Uruñuela a Somalo.	1,55	Uruñuela
-	TU07	LR-514	De la LR-113 a la LR-113 (Travesía de Uruñuela).	1,89	Uruñuela
T197	TU08	LR-515	De la LR-208 a la LR-208 (Travesía San Asensio).	2,53	San Asensio
T198	TU09	LR-541	De la LR-137 a la LR-137 (Travesía de Entrena)	3,04	Entrena
-	TU10	LR-542	De N-232 frente a la LR-137 y a la LR-543 (Travesía de Fuenmayor).	0,25	Fuenmayor
-	TU11	LR-543	De la N-232 a la LR-251 (Travesía de Fuenmayor).	0,6	Fuenmayor
-	TU12	LR-547	De la N-111 a Torrecilla en Cameros (barrio de Barruelo).	0,38	Torrecilla en Cameros
-	TU13	LR-548	De la LR-245 a Muro de Cameros.	0,3	Muro en Cameros
-	TU14	LR-549	De la LR-466 a Rabanera.	0,56	Rabanera
-	TU15	LR-553	De la LR-260 a Estación FF.CC. Alcanadre.	0,62	Alcanadre
T199	TU16	LR-583	Travesía de Arnedo (antigua LR-123) entre la LR-115 y la LR-123 (glorieta variante).	1,75	Arnedo
T200	TU17	LR-584	Travesía de Arnedo (Antigua LR-115 desde LR-585 a LR-115).	0,21	Arnedo
-	TU18	LR-585	De la LR-123 a la LR-584 (Travesía de Arnedo).	2,14	Arnedo
-	TU19	LR-586	De la N-232 a la LR-495 por Travesía Rincón de Soto.	0,34	Rincón de Soto
-	TU20	LR-590	De la LR-390 a Navajún.	0,18	Navajún
-	TU21	LR-591	De la LR-285 en Ventas del Baño a LR-289.	0,44	Cervera del Río Alhama
-	TU22	LR-593	De la LR-123 a Baños de la Albotea.	0,33	Cervera del Río Alhama
-	TU23	LR-594	De la LR-123 a Cabretón.	0,16	Cervera del Río Alhama
TOTAL (TRAVESÍAS) (DIC. 2020)				28,06	-

Tabla 24 – Catalogo de travesías de la Red de Carreteras de La Rioja y Término Municipal

Fuente: Catálogo de Carreteras de La Rioja (Dic. 2020) y elaboración propia

Sin embargo, de estos 23 tramos cabe destacar el correspondiente a la LR-504 a la altura de Castañares de Rioja ya que aún sigue siendo una vía de acceso al municipio y se considera travesía del núcleo urbano nombrado. Y lo mismo ocurre con el resto de tramos que cuentan con ID Travesía, disponiendo aún de dicha categoría de travesía hasta el momento en el que pasen a considerarse viales exclusivamente urbanos, los cuales corresponden a las carreteras: LR-509, LR-515, LR-541, LR-583 y LR-584

Por otro lado, entre los años 2010 y 2019, se han ejecutado actuaciones acondicionamiento y mejora de la seguridad vial en numerosas travesías y tramos urbanos pertenecientes a la Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja, tal y como se indicó en apartados anteriores.

Si tenemos en cuenta el seguimiento económico realizado por el Gob. de La Rioja en cuanto a las inversiones reales en estos tramos urbanos, a fecha de diciembre 2020, podemos concluir que se han realizado actuaciones en estos tramos inventariados durante los años de vigencia del Plan y la inversión fue superior a la prevista, excepto en las anualidades 2012, 2016 y 2019.

En la siguiente tabla, quedan reflejados nuevamente los tramos urbanos de carreteras existentes en la Red Local de la Red Regional de Carreteras de La Rioja, iniciados en 5 como código identificativo (Por ejemplo: LR-501), indicando para cada uno de los tramos el término municipal en el que se sitúa cada tramo y el planeamiento urbanístico vigente.

ID TRAVESÍA	ID TRAMO URBANO	CTRA.	MUNICIPIO	PLANEAMIENTO URBANÍSTICO EXISTENTE
-	TU01	LR-501	Grañón	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006
-	TU02	LR-502	Castañares de Rioja	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006
T195	TU03	LR-504	Castañares de Rioja	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006
-	TU04	LR-506	Tormantos	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006
-	TU05	LR-507	San Asensio	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006
T196	TU06	LR-509	Uruñuela	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006
-	TU07	LR-514	Uruñuela	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006
T197	TU08	LR-515	San Asensio	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006
T198	TU09	LR-541	Entrena	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006
-	TU10	LR-542	Fuenmayor	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006
-	TU11	LR-543	Fuenmayor	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006
-	TU12	LR-547	Torrecilla en Cameros	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006
-	TU13	LR-548	Muro en Cameros	Sin planeamiento
-	TU14	LR-549	Rabanera	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006
-	TU15	LR-553	Alcanadre	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006
T199	TU16	LR-583	Arnedo	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006.
T200	TU17	LR-584	Arnedo	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006.
-	TU18	LR-585	Arnedo	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006.
-	TU19	LR-586	Rincón de Soto	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006
-	TU20	LR-590	Navajún	D.S.U.
-	TU21	LR-591	Cervera del Río Alhama	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006
-	TU22	LR-593	Cervera del Río Alhama	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006
-	TU23	LR-594	Cervera del Río Alhama	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006

Tabla 25 – Planeamiento urbanístico en tramos urbanos de carreteras de Red Local

Fuente: Comisión de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja y elaboración propia

Se muestran, en el presente Apéndice, las fichas que representan el análisis detallado de estos **tramos urbanos de carretera**, en referencia a las carreteras autonómicas de La Rioja con código identificativo iniciado en 5 (Red Local).

A su vez, debemos tener en cuenta, dentro de esta clasificación de travesías, aquellos tramos de carretera que se han convertido en viales internos de los municipios, perdiendo así su funcionalidad como vía de comunicación y transporte de la Red Regional de Carreteras de La Rioja, los cuales se muestran en la siguiente tabla:

ID TRAVESÍA	TRAMO TRAVESÍA	CTRA.	DENOMINACIÓN	LONGITUD (km)	NÚCLEO URBANO
T030	LR-131_1_01	LR-131	Del Puente de Piedra (al norte de Logroño) L.P. de Navarra (NA-134)	0,65	Logroño
T175	LR-441_02	LR-441	De Logroño a El Cortijo.	0,43	El Cortijo
-	LR-443_01	LR-443	De la LR-250 a Logroño (Actual LR-250).	1,36	Logroño
-	LR-482_01	LR-482	De la LR-134 en Calahorra a Murillo de Calahorra.	3,06	Calahorra

Tabla 26 – Tramos urbanos de carretera con funcionalidad exclusiva de vial interno

Fuente: Elaboración propia

Por último, hay que tener en cuenta que los tramos urbanos que sean resultantes de la construcción de las futuras variantes de la Red Regional de Carreteras de La Rioja, deberán quedar incluidos en esta clasificación de vías exclusivamente urbanas, pudiendo destacar las que siguen a continuación dado que se encuentran previstas a corto o medio plazo ya sea porque se encuentran en construcción en la actualidad o por encontrarse el proyecto constructivo redactado o en redacción.

ID TRAVESÍA	TRAMO TRAVESÍA	CTRA.	LONGITUD (km)	NÚCLEO URBANO	VARIANTE PREVISTA	ESTADO
T087	LR-261_02	LR-261	1,27	Murillo de Río Leza	Variante de Murillo del Río Leza (2ª Fase) (LR-261)	EN CONSTRUCCIÓN
T005	LR-111_12	LR-111	3,02	Santo Domingo de La Calzada	Variante de Sto. Domingo de La Calzada (LR-111)	PROYECTO REDACTADO
T073	LR-251_01	LR-251	1,23	Fuenmayor	Variante de Fuenmayor (LR-251)	PROYECTO REDACTADO
T018	LR-115_13	LR-115	3,50	Arnedo	Variante de Arnedo (2ª Fase) (LR-115)	PROYECTO EN REDACCIÓN
T089	LR-280_02	LR-280	1,69	Pradejón	Variante de Pradejón (LR-280)	PROYECTO EN REDACCIÓN

Tabla 27 – Futuros tramos exclusivamente urbanos tras la ejecución de nuevas variantes

Fuente: Elaboración propia

▪ **LR-501 (TU01)**

La travesía coincidente con la carretera **LR-501**, cuya denominación corresponde al tramo “**De la LR-308 a Grañón**”, con una longitud de **200 metros**, se sitúa en el municipio de Grañón.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “TU01” (LR-501)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-501
	TÉRMINO MUNICIPAL		GRAÑÓN
	NÚCLEO URBANO		GRAÑÓN
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)		247
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		200 metros
	TIPO DE SECCIÓN		En terraplén
	¿EXISTEN ACERAS?		NO
	ANCHURA DE ACERA		-
	TIPO DE TRAZADO		Curvo
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Bajo
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		No
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Su anchura es muy limitada. Cuenta con BTAs al aproximarse al núcleo urbano.
	CONFLICTOS DETECTADOS		No cuenta con arcenes ni espacio para peatones. No cuenta con iluminación.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		ALTO
	OBSERVACIONES		Al contar con una anchura tan limitada no dispone de ningún servicio.
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		275
	% PESADOS		45,76

▪ **LR-502 (TU02)**

La travesía coincidente con la carretera **LR-502**, el cual corresponde al tramo “**De la LR-111 a Estación Castañares de Rioja**”, con una longitud de **700 metros**, se sitúa en Castañares de Rioja.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “TU02” (LR-502)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-502
	TÉRMINO MUNICIPAL		CASTAÑARES DE RIOJA
	NÚCLEO URBANO		CASTAÑARES DE RIOJA (C/ La Estación)
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)		404
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		700 metros
	TIPO DE SECCIÓN		En corte/ Calle
	¿EXISTEN ACERAS?		SI, PERO NO EN TODO EL TRAMO (desde C/ La Estación)
	ANCHURA DE ACERA		1,50-2,00 metros
	TIPO DE TRAZADO		Semirecto
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Bueno
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Sí, pero no en todo el tramo.
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Cuenta con un paso peatonal elevado a la entrada del núcleo urbano.
	CONFLICTOS DETECTADOS		No cuenta con continuidad peatonal a la altura del parque infantil.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		MEDIO
	OBSERVACIONES		Debería contemplarse la mejorara de la movilidad peatonal en el núcleo urbano.
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		171
	% PESADOS		14,05

LR-504 (TU03)

La travesía coincidente con la carretera **LR-504**, cuya denominación corresponde al tramo “**De la LR-111 a la LR-111 (Travesía de Castañares de Rioja)**”, con una longitud de **5,58 kilómetros**, se sitúa en Castañares de Rioja.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “TU03” (LR-504)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-504
	TÉRMINO MUNICIPAL		CASTAÑARES DE RIOJA
	NÚCLEO URBANO		CASTAÑARES DE RIOJA (C/ Mayor)
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)		404
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		5.580 metros
	TIPO DE SECCIÓN		En corte / Calle
	¿EXISTEN ACERAS?		SI, PERO NO EN TODO EL TRAMO (sólo núcleo urbano consolidado)
	ANCHURA DE ACERA		1,80-2,20 metros
	TIPO DE TRAZADO		Recto / Sinuoso en núcleo urbano consolidado
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Bueno
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Sí, pero no en todo el tramo.
	OTRAS OBSERVACIONES		Cuenta con reductores de velocidad a la entrada del núcleo urbano.
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		Dispone de estacionamientos en línea en casi toda la longitud de acera.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		MEDIO/BAJO
	OBSERVACIONES		Pueden generarse ciertos conflictos en calzada y acera por los estacionamientos.
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		354
	% PESADOS		10,64

LR-506 (TU04)

La travesía coincidente con la carretera **LR-506**, cuya denominación corresponde al tramo “**De la LR-200 en Tormantos a puente sobre Río Tirón.**”, con una longitud de **440 metros**, se sitúa en el municipio de Tormantos, en La Rioja.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “TU04” (LR-506)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-506
	TÉRMINO MUNICIPAL		TORMANTOS
	NÚCLEO URBANO		TORMANTOS (C/ San Esteban)
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)		117
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		440 metros
	TIPO DE SECCIÓN		En corte /En terraplén / Calle
	¿EXISTEN ACERAS?		NO
	ANCHURA DE ACERA		-
	TIPO DE TRAZADO		Curvo
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si
	OTRAS OBSERVACIONES		Su anchura es muy limitada.
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		No cuenta con espacio para peatones.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		MEDIO
	OBSERVACIONES		Al contar con una anchura tan limitada dispone de pocos servicios.
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		131
	% PESADOS		6,06

▪ LR-507 (TU05)

La travesía coincidente con la carretera **LR-507**, cuya denominación corresponde al tramo “**De la N-232 a la Estación de San Asensio**”, con una longitud de **490 metros**, se sitúa en el municipio de San Asensio, en La Rioja.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “TU05” (LR-507)

DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-507
	TÉRMINO MUNICIPAL		SAN ASENSIO
	NÚCLEO URBANO		SAN ASENSIO
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)		1.108
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		490 metros
	TIPO DE SECCIÓN		En terraplén
	¿EXISTEN ACERAS?		NO
	ANCHURA DE ACERA		-
	TIPO DE TRAZADO		Curvo y Sinuoso
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Bajo
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		No
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Bastante deteriorado y con acceso desde la N-232 con bajo nivel de seguridad.
	CONFLICTOS DETECTADOS		No cuenta con arcenes ni espacio para peatones. No cuenta con iluminación. Baja visibilidad y carácter sinuoso.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		ALTO
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	OBSERVACIONES		No dispone de servicios más allá de doble dirección en calzada. Acceso a la Estación de FFCC de San Asensio.
	IMD (2019)		-
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	% PESADOS		-

▪ LR-509 (TU06)

La travesía coincidente con la carretera **LR-509**, cuya denominación corresponde al tramo “**De la LR-514 en Uruñuela a Somalo**”, con una longitud de **1.550 metros**, se sitúa en el municipio de Uruñuela.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “TU06” (LR-509)

DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-509
	TÉRMINO MUNICIPAL		URUÑUELA
	NÚCLEO URBANO		URUÑUELA
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)		967
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		1.550 metros
	TIPO DE SECCIÓN		En terraplén
	¿EXISTEN ACERAS?		NO
	ANCHURA DE ACERA		-
	TIPO DE TRAZADO		Sinuoso / Curvo
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Bajo
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		No
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Su anchura es muy limitada. Ancho sólo para un sentido de circulación.
	CONFLICTOS DETECTADOS		No cuenta con arcenes ni espacio para peatones. No cuenta con iluminación.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		ALTO
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	OBSERVACIONES		Al contar con una anchura tan limitada no dispone de ningún servicio.
	IMD (2019)		99
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	% PESADOS		9,21

▪ LR-514 (TU07)

La travesía coincidente con la carretera **LR-514**, cuya denominación corresponde al tramo “**De la LR-113 a la LR-113 (Travesía de Uruñuela)**”, con una longitud de **1,89 kilómetros**, se sitúa en el municipio de Uruñuela.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “TU07” (LR-514)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-514
	TÉRMINO MUNICIPAL		URUÑUELA
	NÚCLEO URBANO		URUÑUELA
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)		967
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		1.890 metros
	TIPO DE SECCIÓN		En Corte / Calle
	¿EXISTEN ACERAS?		SÍ, PERO NO EN TODA SU LONGITUD (Tiene acera hasta la C/ Sur)
	ANCHURA DE ACERA		1,00-2,50
	TIPO DE TRAZADO		Curvo / Sinuoso
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio / Bajo
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Su anchura se estrecha desde la C/ Sur hasta la C/ Las Bodegas. Cuenta con BTAs a la entrada del núcleo urbano y con varios pasos de peatones elevados.
	CONFLICTOS DETECTADOS		No cuenta con acera en toda su longitud.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		MEDIO
	OBSERVACIONES		Los viandantes tienen que compartir espacio con los vehículos en un tramo.
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		947
	% PESADOS		4,06

▪ LR-515 (TU08)

La travesía coincidente con la carretera **LR-515**, cuya denominación corresponde al tramo “**De la LR-208 a la LR-208 (Travesía San Asensio)**”, con una longitud de **2,53 km**, se sitúa en el municipio de San Asensio, en La Rioja.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “TU08” (LR-515)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-515
	TÉRMINO MUNICIPAL		SAN ASENSIO
	NÚCLEO URBANO		SAN ASENSIO
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)		1.108
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		2.530 metros
	TIPO DE SECCIÓN		En Cajón / Calle
	¿EXISTEN ACERAS?		SÍ, PERO NO EN TODA SU LONGITUD (Sólo algún tramo del núcleo consolidado)
	ANCHURA DE ACERA		0,50-1,50 metros
	TIPO DE TRAZADO		Curvo / Sinuoso
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio / Bajo
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Sí, pero no en todo el tramo
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Su anchura es limitada en algunos puntos. Algún reductor de velocidad.
	CONFLICTOS DETECTADOS		No cuenta con iluminación en toda la longitud ni tampoco de aceras en su totalidad. Deficiencias accesibilidad peatonal.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		MEDIO
	OBSERVACIONES		Observar conflictos entre peatón y coche.
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		860
	% PESADOS		11,40

▪ **LR-541 (TU09)**

La travesía coincidente con la carretera **LR-541**, cuya denominación corresponde al tramo “**De la LR-137 a la LR-137 (Travesía de Entrena)**”, con una longitud de **3,04 kilómetros**, se sitúa en el municipio de Entrena.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “TU09” (LR-541)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-541
	TÉRMINO MUNICIPAL		ENTRENA
	NÚCLEO URBANO		ENTRENA
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)		1.545
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		3.040 metros
	TIPO DE SECCIÓN		En Balcón / En Corte / Calle
	¿EXISTEN ACERAS?		SÍ, PERO SÓLO EN TRAMO URBANO
	ANCHURA DE ACERA		1,50-3,00 metros
	TIPO DE TRAZADO		Sinuoso
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio / Bajo
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Sí, en tramo urbano.
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Su carácter sinuoso le resta visibilidad. Cuenta con algunos BTAs pero se encuentran deteriorados.
	CONFLICTOS DETECTADOS		Falta de iluminación en tramos no urbanos. Urbanización peatonal con discontinuidades y deficiencias.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		MEDIO
	OBSERVACIONES		Posible aumento de accidentalidad en tramos no iluminados o con aceras escasas o discontinuas.
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		209
	% PESADOS		3,89

▪ **LR-542 (TU10)**

La travesía coincidente con la carretera **LR-542**, cuya denominación corresponde al tramo “**De De N-232 frente a la LR-137 y a la LR-543 (Travesía de Fuenmayor)**”, con una longitud de **250 metros**, se sitúa en el municipio de Fuenmayor.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “TU10” (LR-542)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-542
	TÉRMINO MUNICIPAL		FUENMAYOR
	NÚCLEO URBANO		FUENMAYOR
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)		3.143
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		250 metros
	TIPO DE SECCIÓN		En Corte / Calle
	¿EXISTEN ACERAS?		SI
	ANCHURA DE ACERA		1,80 – 3,00 metros
	TIPO DE TRAZADO		Recto
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Bueno
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		SI
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Cuenta con paso peatonal elevado. La anchura del estacionamiento en batería es excesiva, en detrimento de la acera.
	CONFLICTOS DETECTADOS		Invasión de acera por parte de vehículos estacionados en batería, pese al excesivo espacio destinado a ese fin.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		BAJO
	OBSERVACIONES		Sin conflictos destacables, ya que cuenta con señalización suficiente, pasos peatonales elevados y BTA.
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		3.339
	% PESADOS		15,33

▪ LR-543 (TU11)

La travesía coincidente con la carretera **LR-543**, cuya denominación corresponde al tramo “**De la N-232 a la LR-251 (Travesía de Fuenmayor)**”, con una longitud de **600 metros**, se sitúa en el municipio de Fuenmayor.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “TU11” (LR-543)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-543
	TÉRMINO MUNICIPAL		FUENMAYOR
	NÚCLEO URBANO		FUENMAYOR
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)		3.143
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		600 metros
	TIPO DE SECCIÓN		En Corte / Calle
	¿EXISTEN ACERAS?		SI
	ANCHURA DE ACERA		1,50 – 1,80 metros
	TIPO DE TRAZADO		Recto
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Bueno
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		SI
	OTRAS OBSERVACIONES		Ancho de calzada excesivo en comparación con el espacio de acera.
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		Espacio peatonal limitado y vial con pendiente negativa que puede invitar a los vehículos a elevar la velocidad.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		MEDIO / BAJO
	OBSERVACIONES		Sin BTAs ni cruces peatonales elevados
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		823
	% PESADOS		14,291

▪ LR-547 (TU12)

La travesía coincidente con la carretera **LR-547**, cuya denominación corresponde al tramo “**De la N-111 a Torrecilla en Cameros (barrio de Barruelo)**”, con una longitud de **380 metros**, se sitúa en el municipio de Torrecilla en Cameros, en La Rioja.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “TU12” (LR-547)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-547
	TÉRMINO MUNICIPAL		TORRECILLA EN CAMEROS
	NÚCLEO URBANO		TORRECILLA EN CAMEROS
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)		453
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		380 metros
	TIPO DE SECCIÓN		En Balcón
	¿EXISTEN ACERAS?		NO
	ANCHURA DE ACERA		-
	TIPO DE TRAZADO		Sinuoso
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Bajo
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		No
	OTRAS OBSERVACIONES		Su anchura es muy limitada.
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		No cuenta con arcenes ni espacio para peatones. No cuenta con iluminación.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		ALTO
	OBSERVACIONES		Se pueden generar conflictos en su salida a la carretera N-111, dada su rasante y condiciones de acceso.
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		176
	% PESADOS		2,16

▪ **LR-548 (TU13)**

La travesía coincidente con la carretera **LR-548**, cuya denominación corresponde al tramo “**De la LR-245 a Muro de Cameros**”, con una longitud de **300 metros**, se sitúa en el municipio de Muro en Cameros, en La Rioja.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “TU13” (LR-548)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-548
	TÉRMINO MUNICIPAL		MURO EN CAMEROS
	NÚCLEO URBANO		MURO EN CAMEROS
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)		35
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		300 metros
	TIPO DE SECCIÓN		En Corte
	¿EXISTEN ACERAS?		NO
	ANCHURA DE ACERA		-
	TIPO DE TRAZADO		Curvo
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		No
	OTRAS OBSERVACIONES		Su anchura es muy limitada y no cuenta con espacio segregado para viandantes.
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		No cuenta con arcenes ni espacio para peatones. No cuenta con iluminación.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		MEDIO / ALTO
	OBSERVACIONES		Al contar con una anchura tan limitada no dispone de ningún servicio. Además, el acceso desde la LR-245
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		28
	% PESADOS		6,40

▪ **LR-549 (TU14)**

La travesía coincidente con la carretera **LR-549**, cuya denominación corresponde al tramo “**De la LR-466 a Rabanera**”, con una longitud de **560 metros**, se sitúa en el municipio de Rabanera.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “TU14” (LR-549)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-549
	TÉRMINO MUNICIPAL		RABANERA
	NÚCLEO URBANO		RABANERA
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)		32
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		560 metros
	TIPO DE SECCIÓN		En Balcón
	¿EXISTEN ACERAS?		NO
	ANCHURA DE ACERA		-
	TIPO DE TRAZADO		Sinuoso
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio / Bajo
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		No
	OTRAS OBSERVACIONES		Su anchura es muy limitada y no cuenta con señalización, ni de tipo horizontal ni vertical.
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		No cuenta con arcenes ni espacio para peatones. No cuenta con iluminación.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		ALTO
	OBSERVACIONES		Al contar con una anchura tan limitada no dispone de ningún servicio.
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		32
	% PESADOS		10,37

LR-553 (TU15)

La travesía coincidente con la carretera **LR-553**, cuya denominación corresponde al tramo “**De la LR-260 a Estación FF.CC. Alcanadre**”, con una longitud de **620 metros**, se sitúa en el municipio de Alcanadre, en La Rioja.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “TU15” (LR-553)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-553
	TÉRMINO MUNICIPAL		ALCANADRE
	NÚCLEO URBANO		ALCANADRE (C/ Ctra. Estación)
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)		638
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		620 metros
	TIPO DE SECCIÓN		En Corte / Calle
	¿EXISTEN ACERAS?		SÍ, PERO NO EN TODO EL TRAMO
	ANCHURA DE ACERA		1,00-1,50
	TIPO DE TRAZADO		Recto / Semicurvo
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Bueno
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Sí
	OTRAS OBSERVACIONES		Las aceras no son continuas ni existen en las dos márgenes.
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		Deficiencias de accesibilidad para viandantes. Interferencias coche-peatón al no poder emplear el espacio de acera.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		MEDIO / BAJO
	OBSERVACIONES		No cuenta con un volumen de tráfico sustancial.
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		283
	% PESADOS		5,59

LR-583 (TU16)

La travesía coincidente con la carretera **LR-583**, cuya denominación corresponde al tramo “**Travesía de Arnedo (antigua LR-123) entre la LR-115 y la LR-123 (glorieta variante).**”, con una longitud de **1,75 km**, se sitúa en el municipio de Arnedo, en La Rioja.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “TU16” (LR-583)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-583
	TÉRMINO MUNICIPAL		ARNEDO
	NÚCLEO URBANO		ARNEDO
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)		15.015
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		1.750 metros
	TIPO DE SECCIÓN		En Corte / Calle
	¿EXISTEN ACERAS?		SÍ, DESDE CRUCE CON LR-382.
	ANCHURA DE ACERA		1,00-1,80
	TIPO DE TRAZADO		Sinuoso
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio / Bajo
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Sí, pero no en todo el tramo.
	OTRAS OBSERVACIONES		Cuenta con algunas BTAs (reductores velocidad). No existe banda peatonal en ambas márgenes ni en todo el tramo.
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		La anchura de acera es escasa y puede generar conflictos con los vehículos.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		MEDIO
	OBSERVACIONES		Ciertas deficiencias en accesibilidad peatonal. Algunos puntos con mala visibilidad.
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		181
	% PESADOS		13,83

▪ LR-584 (TU17)

La travesía coincidente con la carretera **LR-584**, cuya denominación corresponde al tramo “**Travesía de Arnedo (Antigua LR-115 desde LR-585 a LR-115).**”, con una longitud de **210 metros**, se sitúa en el municipio de Arnedo, en La Rioja.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “TU17” (LR-584)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-584
	TÉRMINO MUNICIPAL		ARNEDO
	NÚCLEO URBANO		ARNEDO (Av. Quel)
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)		15.015
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		210 metros
	TIPO DE SECCIÓN		En Corte / Calle
	¿EXISTEN ACERAS?		SÍ
	ANCHURA DE ACERA		2,20-2,30 metros
	TIPO DE TRAZADO		Recto
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Alto
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Sí
	OTRAS OBSERVACIONES		La anchura de los carriles en calzada es excesiva. Las aceras son algo reducidas teniendo en cuenta el arbolado en línea.
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		Ancho de calzada y de acera desproporcionados, en detrimento del espacio peatonal.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		MEDIO / BAJO
	OBSERVACIONES		El resto de la LR-584 está cedida al Ayuntamiento (Pº Constitución)
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		5.077
	% PESADOS		6,19

▪ LR-585 (TU18)

La travesía coincidente con la carretera **LR-585**, cuya denominación corresponde al tramo “**De la LR-123 a la LR-584 (Travesía de Arnedo)**”, con una longitud de **2,14 kilómetros**, se sitúa en el municipio de Arnedo.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “TU18” (LR-585)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-585
	TÉRMINO MUNICIPAL		ARNEDO
	NÚCLEO URBANO		ARNEDO
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)		15.015
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		2.400 metros
	TIPO DE SECCIÓN		En Corte / En Cajón / En Balcón
	¿EXISTEN ACERAS?		SÍ, PERO NO EN TODO EL TRAMO
	ANCHURA DE ACERA		0,50-1,50 metros
	TIPO DE TRAZADO		Muy sinuoso
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio / Bajo
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Sí, pero no en todo el tramo.
	OTRAS OBSERVACIONES		Urbanización deficiente junto al polígono industrial El Raposal.
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		No cuenta con continuidad peatonal en todo el tramo. Algunas zonas con urbanización e iluminación deficientes. Curvas muy cerradas.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		MEDIO / ALTO
	OBSERVACIONES		Faltan servicios. Tramo final conflictivo por trazado y desnivel respecto a LR-123.
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		2.523
	% PESADOS		12,04

LR-586 (TU19)

La travesía coincidente con la carretera **LR-586**, cuya denominación corresponde al tramo “**De la N-232 a la LR-495 por Travesía Rincón de Soto**”, con una longitud de **340 metros**, se sitúa en el municipio de Rincón de Soto, en La Rioja.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “TU19” (LR-586)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-586
	TÉRMINO MUNICIPAL		RINCÓN DE SOTO
	NÚCLEO URBANO		RINCÓN DE SOTO
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)		3.886
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		340 metros
	TIPO DE SECCIÓN		En Corte / Calle
	¿EXISTEN ACERAS?		NO
	ANCHURA DE ACERA		-
	TIPO DE TRAZADO		Semicurvo
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Alto
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Sí
	OTRAS OBSERVACIONES		Cuenta con BTAs en el acceso a la LR-586 desde la rotonda. Dispone de señalización de paso de peatones en su punto final (junto a núcleo urbano).
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		No cuenta con bandas peatonales en todo el tramo.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		MEDIO
	OBSERVACIONES		Deficiencias en la urbanización de su tramo inicial. Sin espacio para viandantes.
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		888
	% PESADOS		6,99

LR-590 (TU20)

La travesía coincidente con la carretera **LR-590**, cuya denominación corresponde al tramo “**De la LR-390 a Navajún**”, con una longitud de **180 metros**, se sitúa en el municipio de Navajún.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “TU20” (LR-590)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-590
	TÉRMINO MUNICIPAL		NAVAJÚN
	NÚCLEO URBANO		NAVAJÚN
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)		10
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		180 metros
	TIPO DE SECCIÓN		En Balcón
	¿EXISTEN ACERAS?		NO
	ANCHURA DE ACERA		-
	TIPO DE TRAZADO		Recto
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Alto
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		No
	OTRAS OBSERVACIONES		Su anchura es muy limitada. No cuenta con señalización ni con diferenciación de carriles por sentido de circulación.
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		No cuenta con arcones ni espacio para peatones. No cuenta con iluminación.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		ALTO
	OBSERVACIONES		Al contar con una anchura tan limitada no dispone de ningún servicio.
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		32
	% PESADOS		4,92

▪ **LR-591 (TU21)**

La travesía coincidente con la carretera **LR-591**, cuya denominación corresponde al tramo “**De la LR-285 en Ventas del Baño a LR-289**”, cuenta con una longitud de **440 metros** y se sitúa en el municipio de Ventas del Baño, en La Rioja.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “TU21” (LR-591)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-591
	TÉRMINO MUNICIPAL		VENTAS DEL BAÑO
	NÚCLEO URBANO		VENTAS DEL BAÑO
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)		42
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		440 metros
	TIPO DE SECCIÓN		En Corte / En Balcón
	¿EXISTEN ACERAS?		Sí, pero no en toda su longitud
	ANCHURA DE ACERA		-
	TIPO DE TRAZADO		Sinuoso
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Sí, pero no en toda su longitud
	OTRAS OBSERVACIONES		-
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		No dispone de acera ni de iluminación en toda su longitud.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		MEDIO
	OBSERVACIONES		Cuenta con un cruce peatonal elevado y con reductores de velocidad
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		334
	%PESADOS		5,42

▪ **LR-593 (TU22)**

La travesía coincidente con la carretera **LR-593**, cuya denominación corresponde al tramo “**De la LR-123 a Baños de la Albotea**”, con una longitud de **330 metros**, se sitúa en el municipio de Cervera del Río Alhama, en La Rioja.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T26” (LR-593)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-593
	TÉRMINO MUNICIPAL		CERVERA DEL RÍO ALHAMA
	NÚCLEO URBANO		CERVERA DEL RÍO ALHAMA (Baños de Albotea)
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)		2.308
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		330 metros
	TIPO DE SECCIÓN		En Corte / En Balcón
	¿EXISTEN ACERAS?		NO
	ANCHURA DE ACERA		-
	TIPO DE TRAZADO		Curvo
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio / Bajo
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		No
	OTRAS OBSERVACIONES		Da acceso al Balneario de Albotea.
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		No cuenta con arcenes ni espacio para peatones. No cuenta con iluminación.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		MEDIO
	OBSERVACIONES		Su tráfico se considera bastante residual, por lo que, a pesar de su nivel de visibilidad y servicios se considera conflictividad media.
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		109
	% PESADOS		5,79

▪ **LR-594 (TU23)**

La travesía coincidente con la carretera **LR-594**, cuya denominación corresponde al tramo “**De la LR-123 a Cabretón**”, con una longitud de **160 metros**, se sitúa en el municipio de Cervera del Río Alhama, en La Rioja.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T27” (LR-594)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-594
	TÉRMINO MUNICIPAL	CERVERA DEL RÍO ALHAMA
	NÚCLEO URBANO	CABRETÓN
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)	2.308
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	160 metros
	TIPO DE SECCIÓN	En Corte / Calle
	¿EXISTEN ACERAS?	SÍ, PERO SÓLO EN UN MARGEN
	ANCHURA DE ACERA	1,50 – 1,80 metros
	TIPO DE TRAZADO	Semicurvo
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Alto
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	Sí
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES	Una de sus márgenes no está urbanizada y no dispone de acera.
	CONFLICTOS DETECTADOS	No existen cruces peatonales ni urbanización para estos en una de las márgenes del vial
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	MEDIO / BAJO
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	OBSERVACIONES	Tampoco dispone de elementos reductores de velocidad en su conexión con la LR-123.
	IMD (2019)	432
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	% PESADOS	4,23

**APENDICE C. INVENTARIO DE ACCESOS DE LA RED LOCAL AUTONÓMICA
(LR-4XX)**

Se identifican un total de **88 carreteras** de la Red autonómica de La Rioja como “**Accesos de la Red Local**” (**LR-4XX**), las cuales quedan reflejadas en la imagen adjunta.

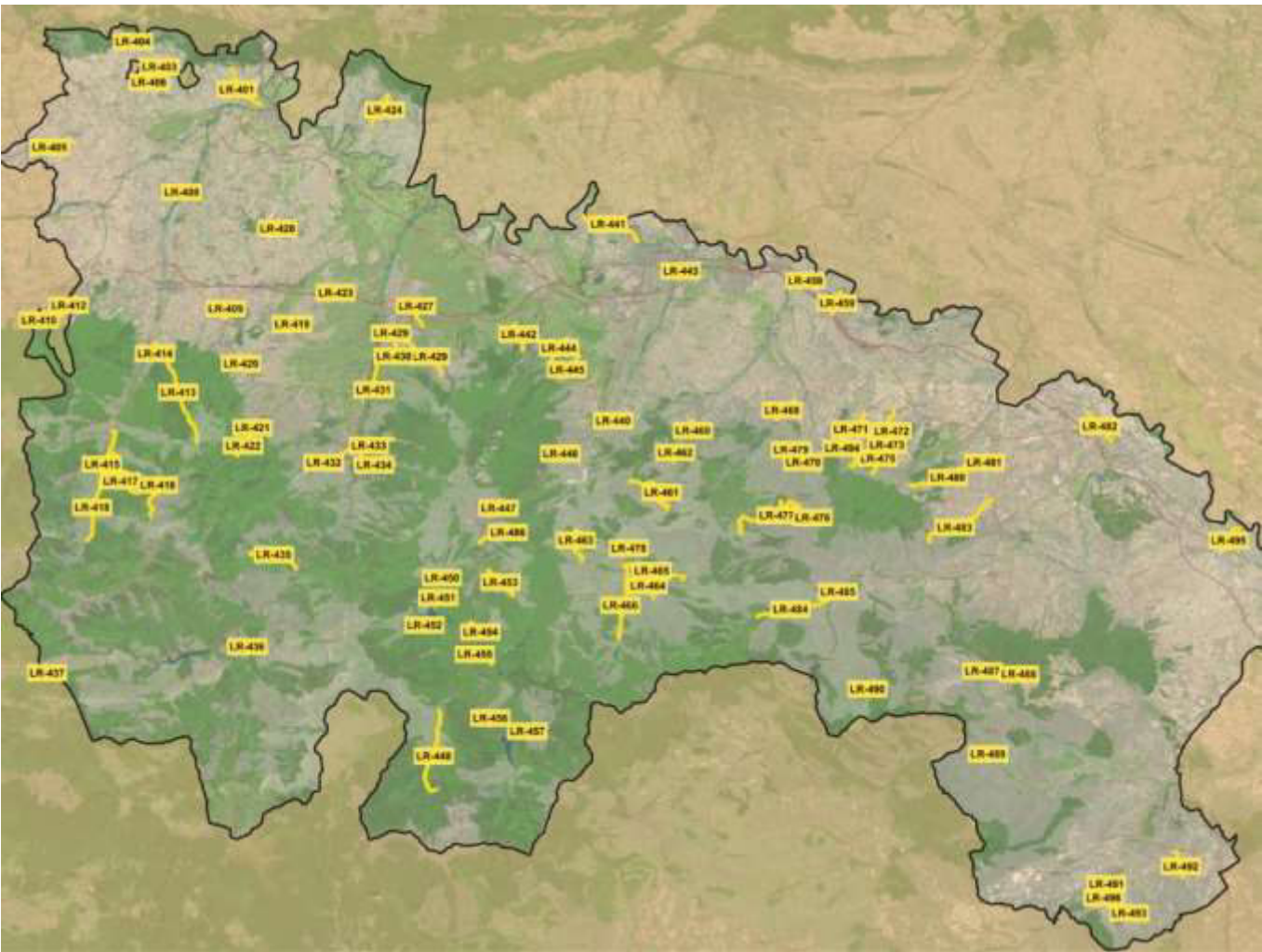


Ilustración 14 - Accesos a la Red Local de Carreteras de La Rioja
Fuente: Elaboración propia

Se analizan, en el presente Apéndice, las Vías de Acceso de la Red Local de La Rioja, denominadas con código identificativo iniciado en 4 (por ejemplo: LR-401).

La Red Local de carreteras de La Rioja cuenta con Accesos que facilitan la conexión a los diferentes núcleos urbanos existentes en la Comunidad Autónoma de La Rioja con otras carreteras autonómicas y estatales y, en definitiva, con otras vías de comunicación.

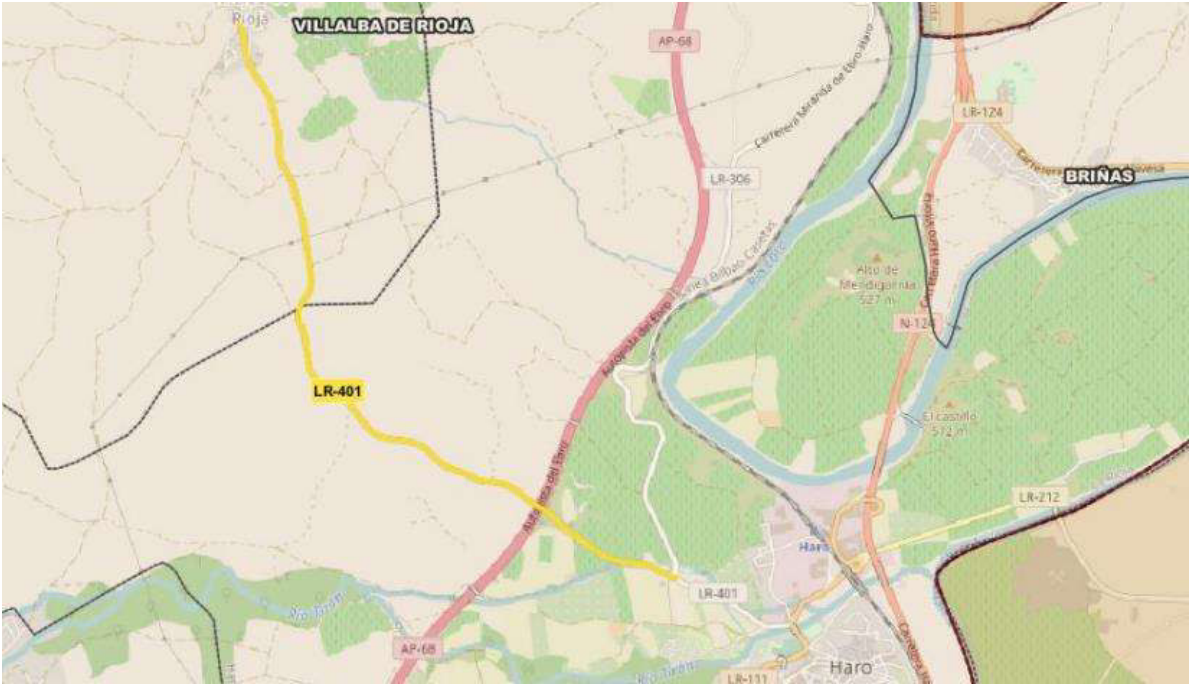
Estas vías de “Acceso de la Red Local” cuentan con diferentes características en función de su ubicación y de las vías o núcleos de actividad que conectan o comunican, por lo que, a continuación, se lleva a cabo su caracterización y análisis general.

Se incluyen, en el presente Apéndice, las fichas de análisis en las que se indica la denominación del tramo que compone la carretera “Acceso de la Red Local”, su longitud y un ID propio para este tipo de carreteras que ayudará a identificar las mismas.

También reflejan, las siguientes fichas, el municipio en el que se sitúa la mayor parte de su trazado y su IMD, este último según los aforos realizados por el Gob. de La Rioja en el año 2018. Además, para cada vía de Acceso o tramo de carretera se incluye un croquis que nos ayuda a identificar la vía correctamente de forma espacial.

- FICHAS DE ANÁLISIS DE ACCESOS DE LA RED LOCAL

ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A01	LR-401	De la LR-306 en Haro a Villalba de Rioja.	4,42	HARO	476



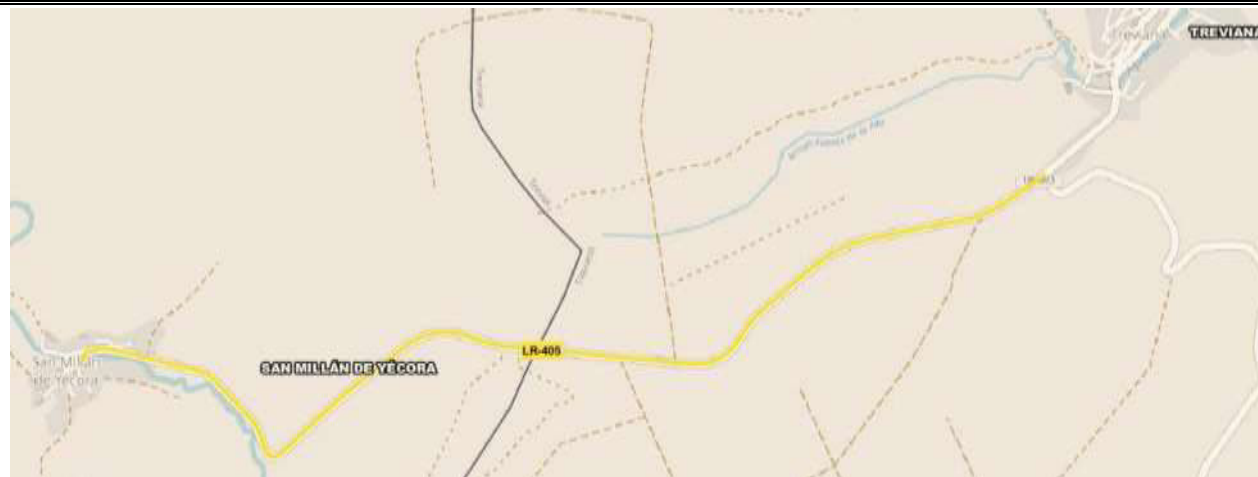
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A02	LR-403	De la LR-209 a Castilseco.	1,22	GALBÁRRULI	17



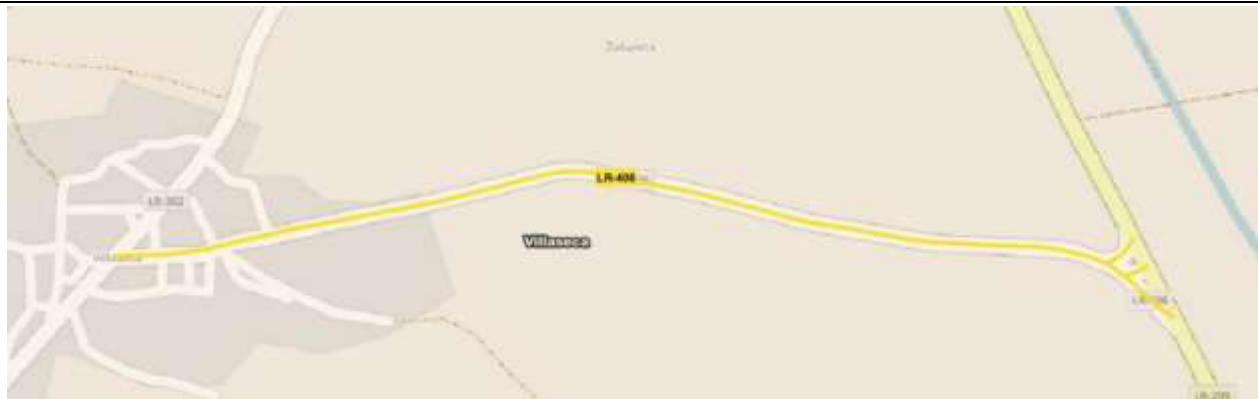
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A03	LR-404	De la LR-209 a Cellerigo.	3,02	CELLORIGO	16



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A04	LR-405	De la LR-304 a San Millán de Yécora.	3,9	TREVIANA	31



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A05	LR-406	De la LR-209 a Villaseca en la LR-302.	0,94	FONZALECHE	42



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A06	LR-408	De la LR-504 a Baños de Rioja.	1,23	BAÑOS DE RIOJA	841



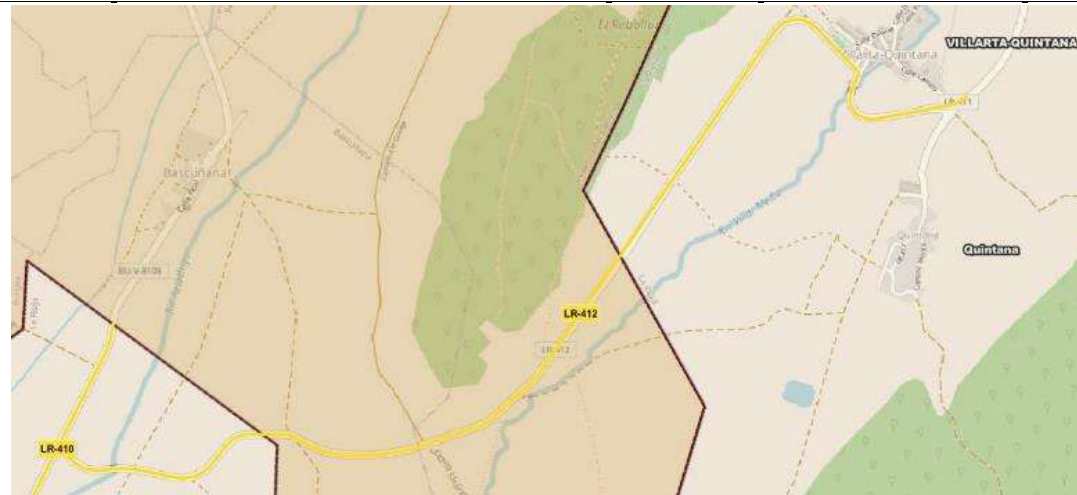
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A07	LR-409	De la LR-204 a la LR-204 por Ciriñuela.	1,59	CIRUEÑA	107



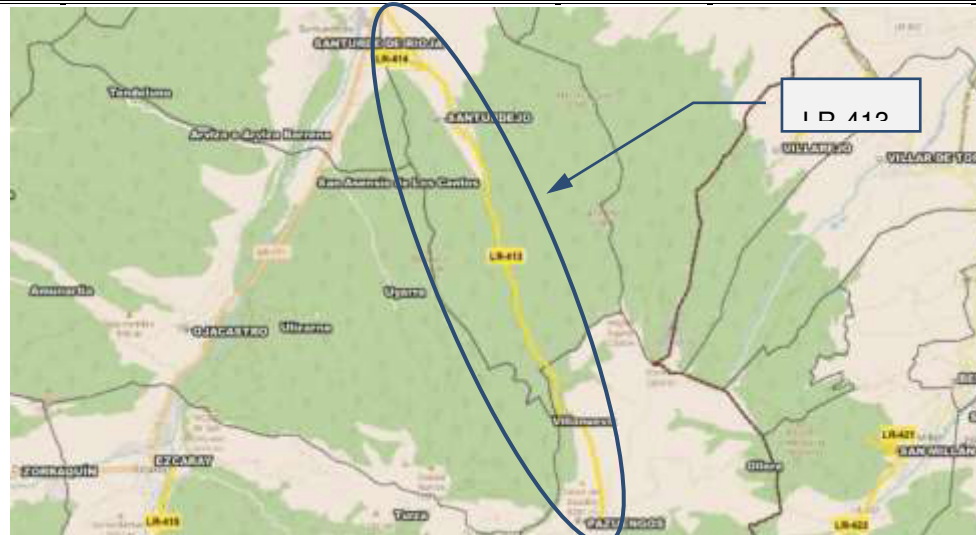
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A08	LR-410	De L.P. Burgos (Bascuñana) a Quintanar de Rioja.	1,14	VILLARTA-QUINTANA	24



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A09	LR-412	De la LR-308 a LR-410 (Quintanar de Rioja) por Villarta.	4,74	VILLARTA-QUINTANA	51



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A10	LR-413	De la LR-111 a Pazungos por Santurdejo.	9,81	SANTURDEJO	238



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A11	LR-414	De la LR-413 a Santurde de Rioja.	1,74	SANTURDEJO	720



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A12	LR-415	De la LR-111 en Ezcaray a Posadas por Zaldierna y Azarrulla.	10,37	EZCARAY	972
A13	LR-416	De la LR-415 a Valdezcaray.	13,03	EZCARAY	352
A14	LR-417	De la LR-415 a Urdanta.	3,71	EZCARAY	10



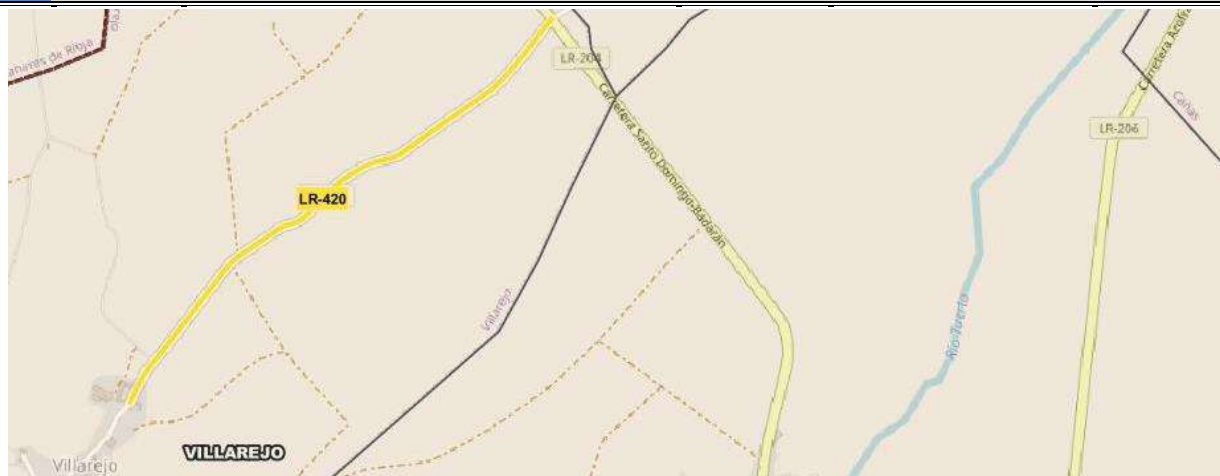
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A15	LR-418	De la LR-415 a San Antón.	0,4	EZCARAY	12



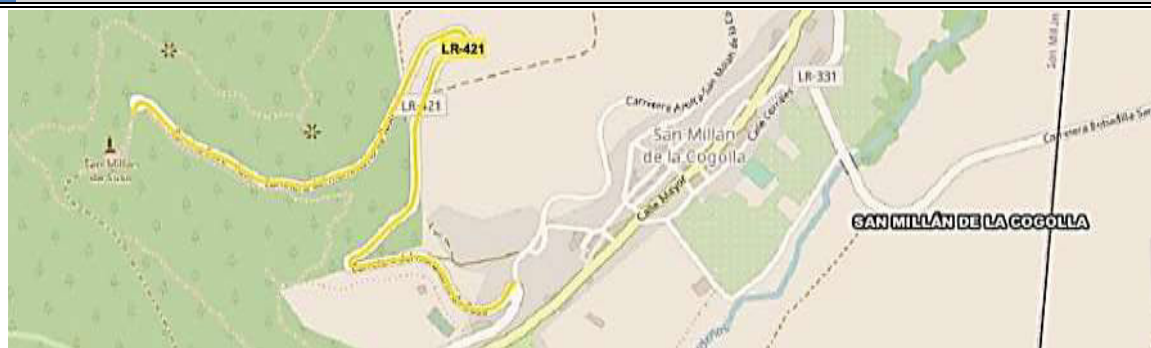
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A16	LR-419	De la LR-206 en Alesanco a LR-206 por Torrecilla sobre Alesanco.	1,54	TORRECILLA SOBRE ALESANCO	165



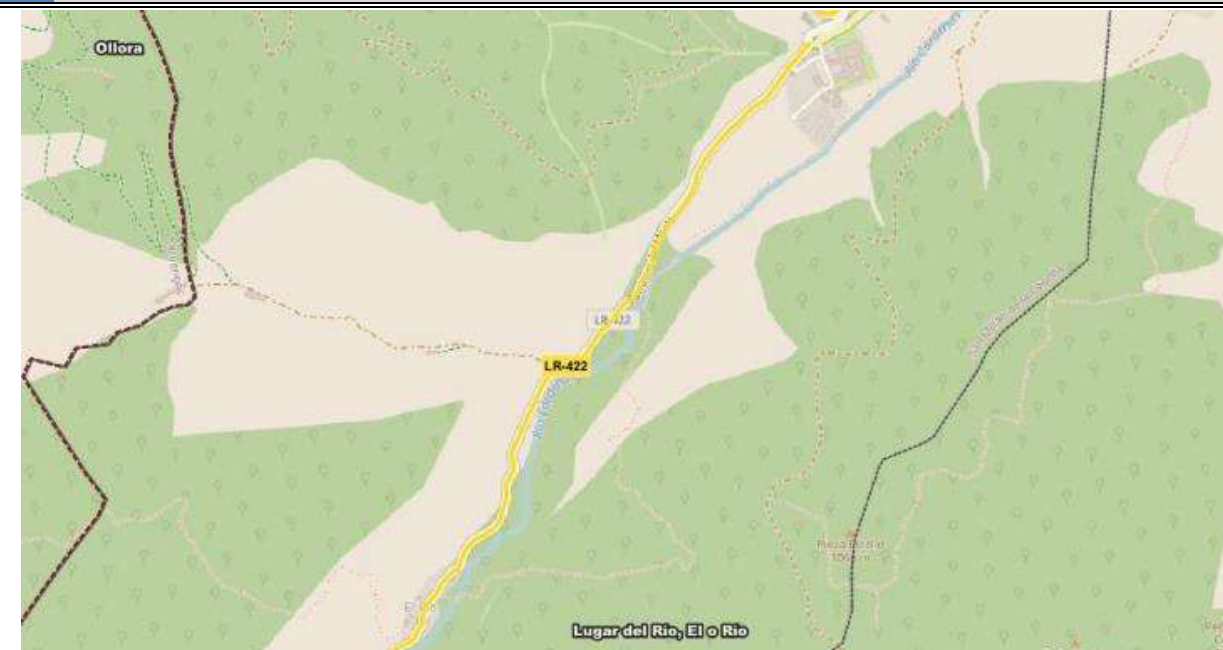
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A17	LR-420	De la LR-204 a Villarejo.	1,54	VILLAREJO	10



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A18	LR-421	De la LR-206 a Suso.	1,39	SAN MILLÁN DE LA COGOLLA	82



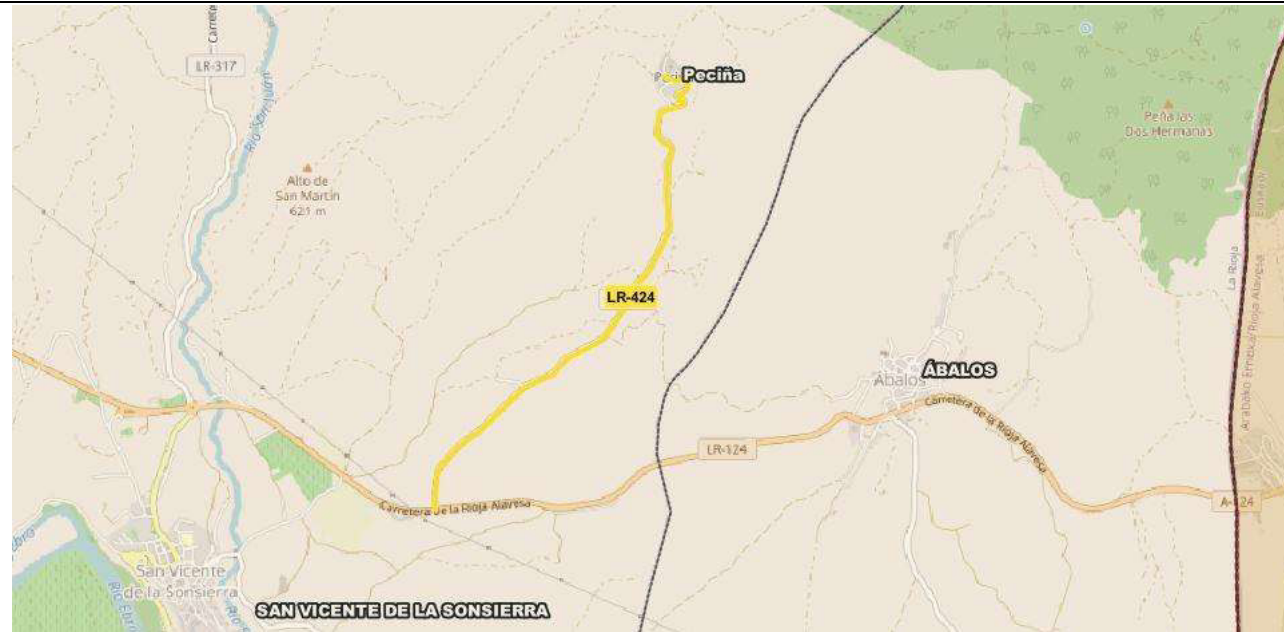
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A19	LR-422	De la LR-206 a Lugar del Río.	2,54	SAN MILLÁN DE LA COGOLLA	10



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A20	LR-423	De N-120A a Hormilla en la LR-313.	1,06	HORMILLA	128



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A21	LR-424	De la LR-124 a Peciña.	3,3	SAN VICENTE DE LA SONSIERRA	28



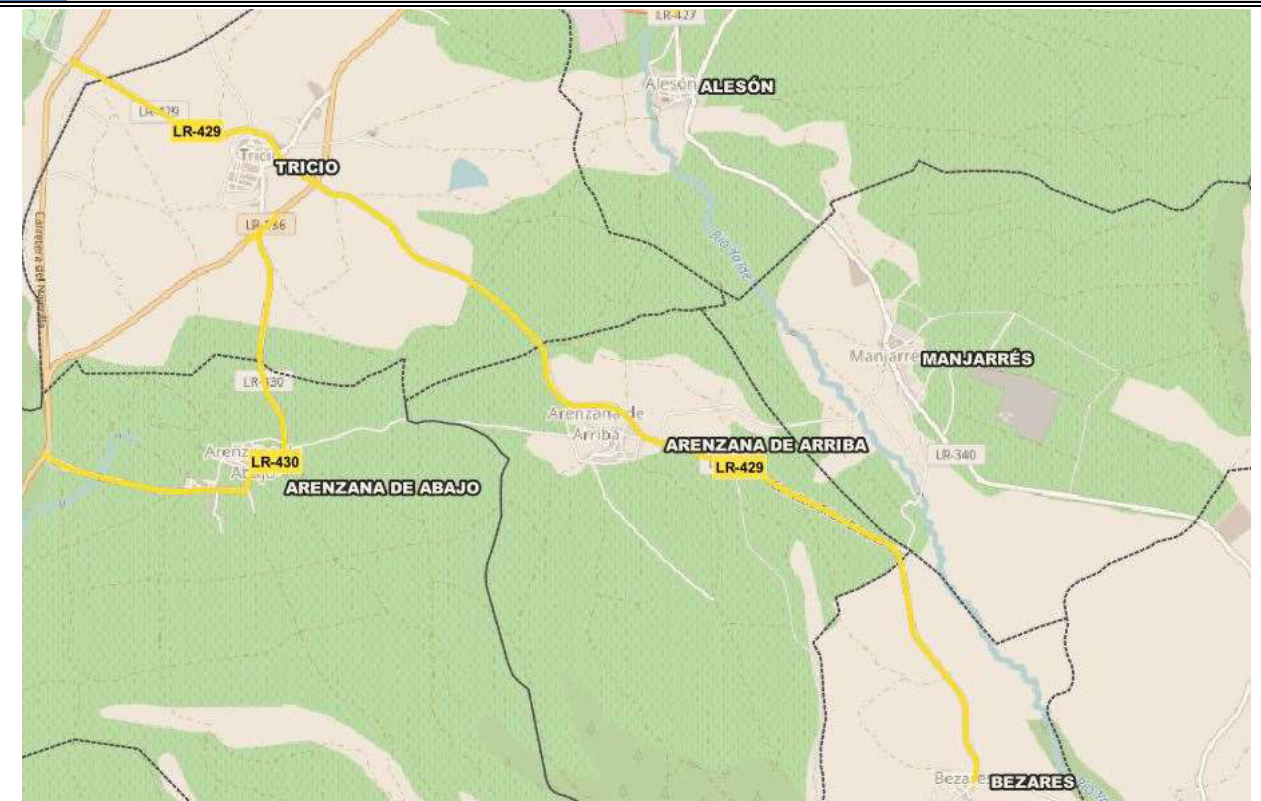
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A22	LR-427	De la N-120A (Alesón) a la LR-321 en Huércanos.	2,38	HUÉRCANOS	2.431



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A23	LR-428	De la LR-207 a Casas Blancas (Cidamón).	1,21	CIDAMÓN	20



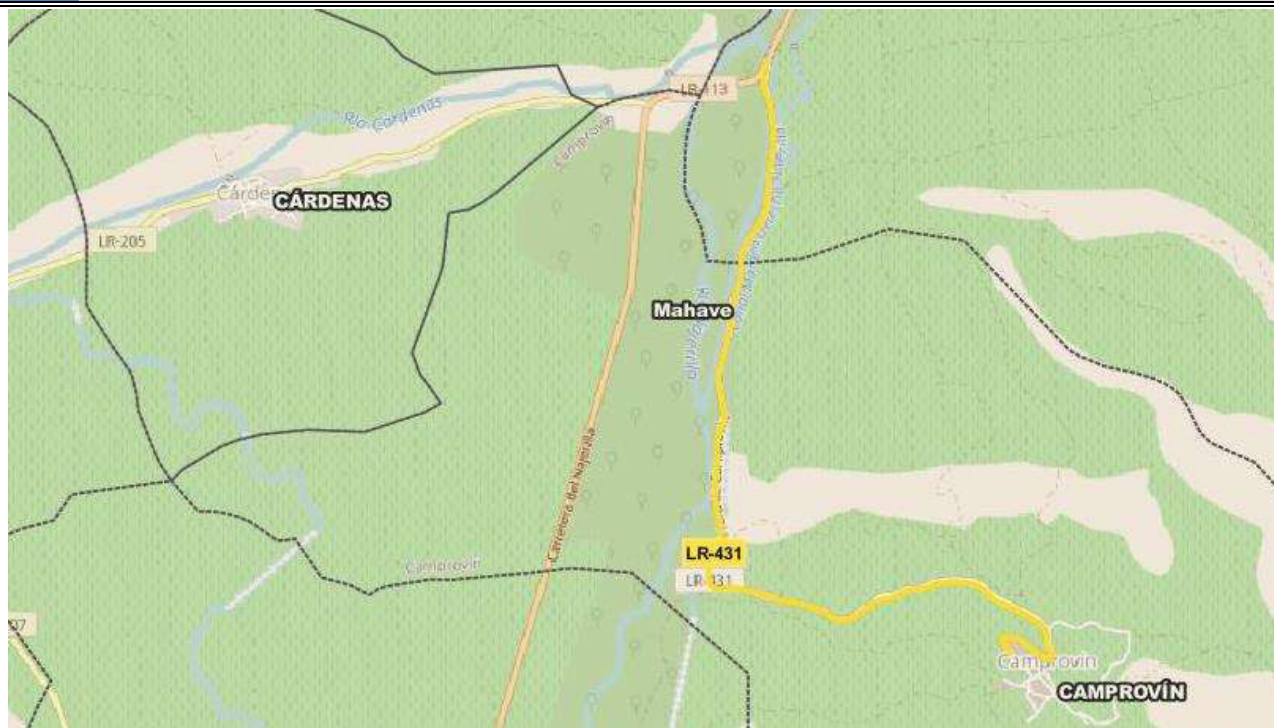
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A24	LR-429	De la LR-113 a Bezares (en el futuro a Santa Coloma) por Tricio y la variante de Arenzana de Arriba.	6,95	TRICIO / ARENZANA DE ARRIBA	202



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A25	LR-430	De la LR-113 a la LR-136 por Arenzana de Abajo.	2,77	ARENZANA DE ABAJO	422



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A26	LR-431	De la LR-113 a Camprovín.	4,76	CAMPROVÍN	391



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A27	LR-432	De la LR-331 a Tobía por Matute.	4,23	MATUTE	246



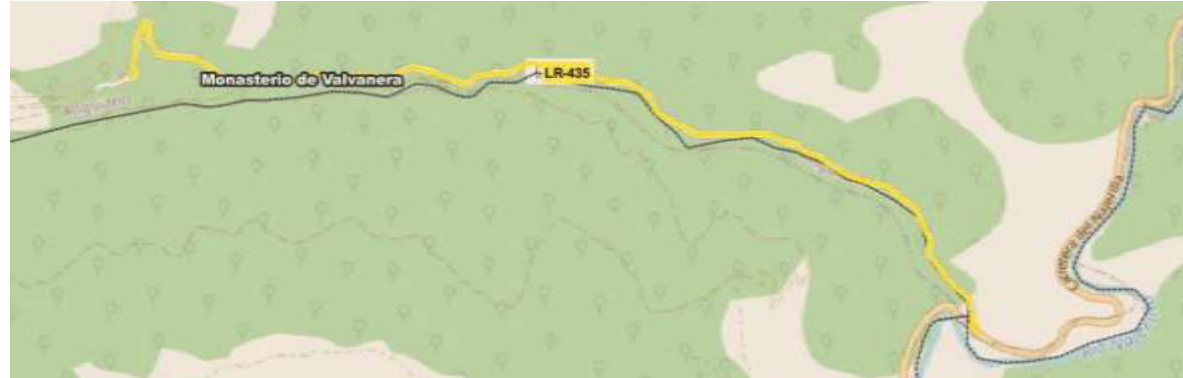
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A28	LR-433	De la LR-113 a Ledesma de la Cogolla.	4,27	LEDESMA DE LA COGOLLA	8



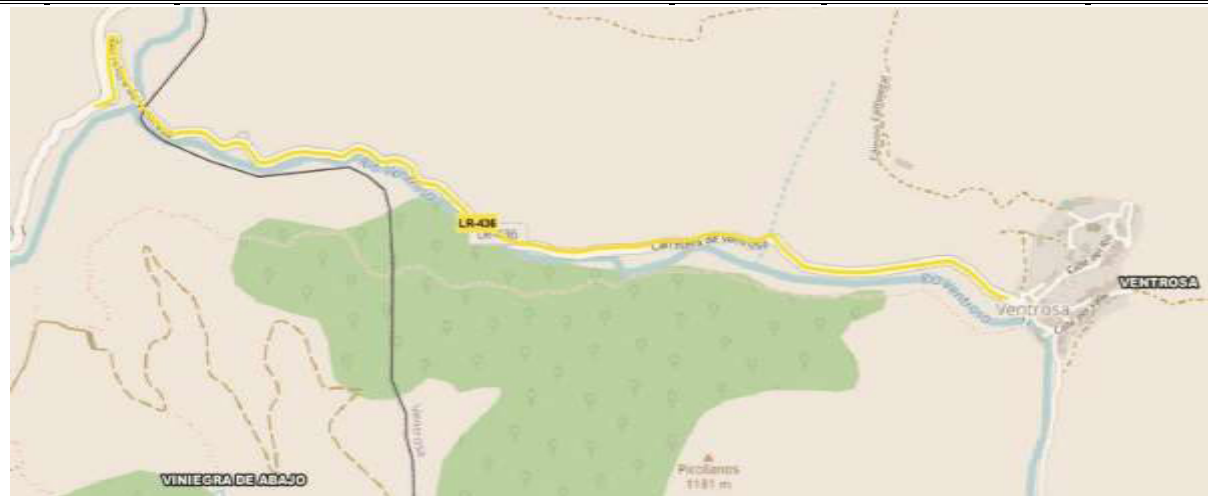
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A29	LR-434	De la LR-113 a Pedroso.	3,84	PEDROSO	44



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A30	LR-435	De la LR-113 a Valvanera.	4,88	ANGUIANO	142



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A31	LR-436	De la LR-333 a Ventrosa.	3,04	VENTROSA	40



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A32	LR-437	De la LR-113 a L.P. de Burgos (Huerta de Arriba).	1,49	MANCOM. CANALES DE LA SIERRA, MANSILLA DE LA S. Y VILLAVELAYO	12



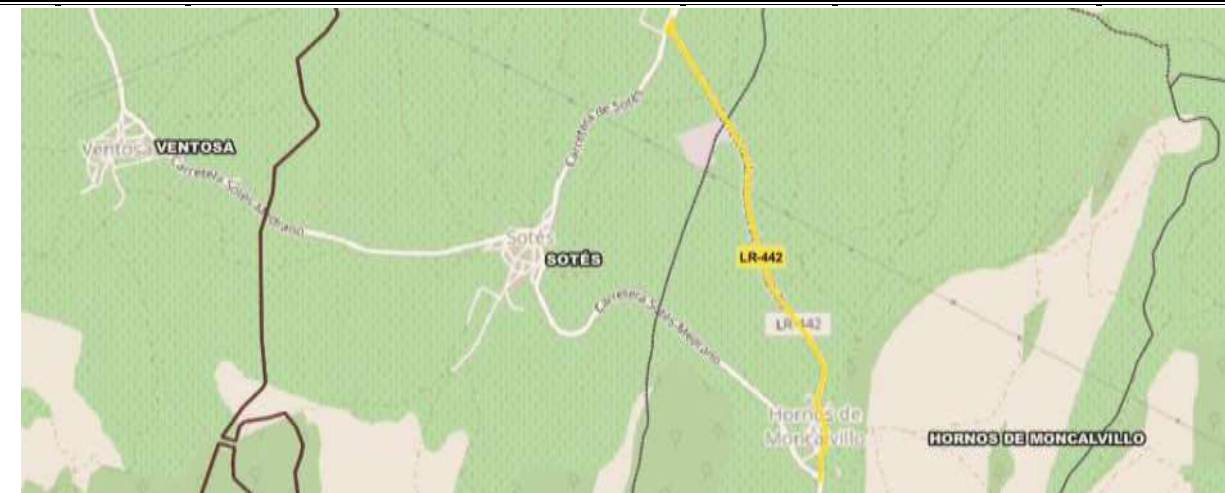
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A33	LR-440	De la LR-255 a Nalda.	1,02	NALDA	1.076



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A34	LR-441	De Logroño a El Cortijo.	5,52	LOGROÑO	1.946



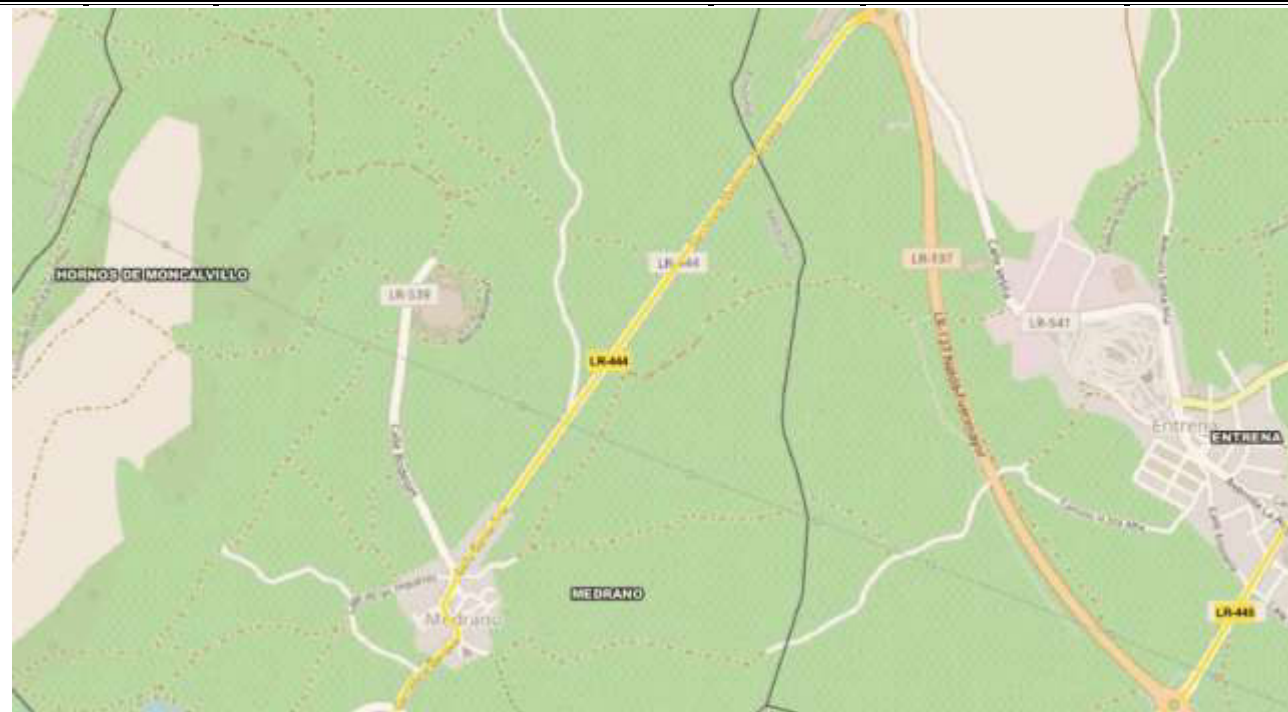
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A35	LR-442	De la LR-342 a LR-341 en Hornos de Moncalvillo.	2,43	HORNOS DE MONCALVILLO	101



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A36	LR-443	De la LR-250 a Logroño (Actual LR-250).	1,24	LOGROÑO	14.889



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A37	LR-444	De la LR-341 a la LR-137 por Medrano.	2,39	MEDRANO	746



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
----	-------	--------------	------------	-----------	------------

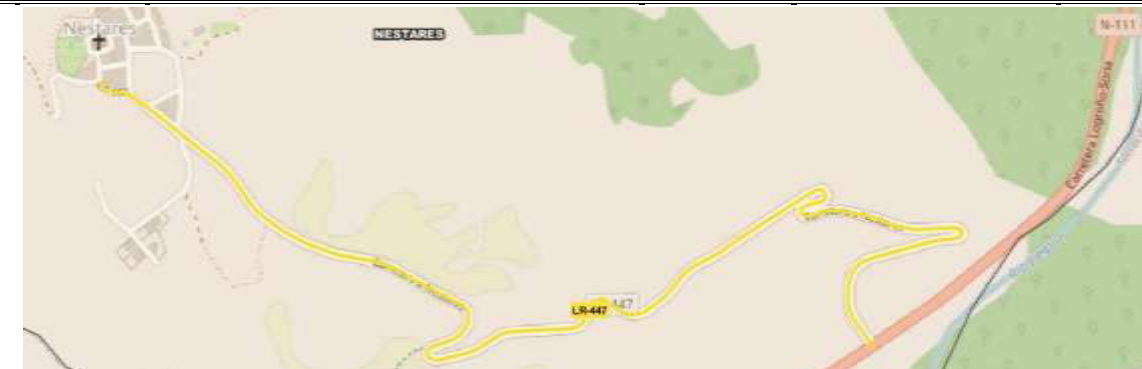
A38	LR-445	De la LR-341 en Sojuela a LR-541 en Entrena.	2,64	SOJUELA	207
-----	--------	--	------	---------	-----



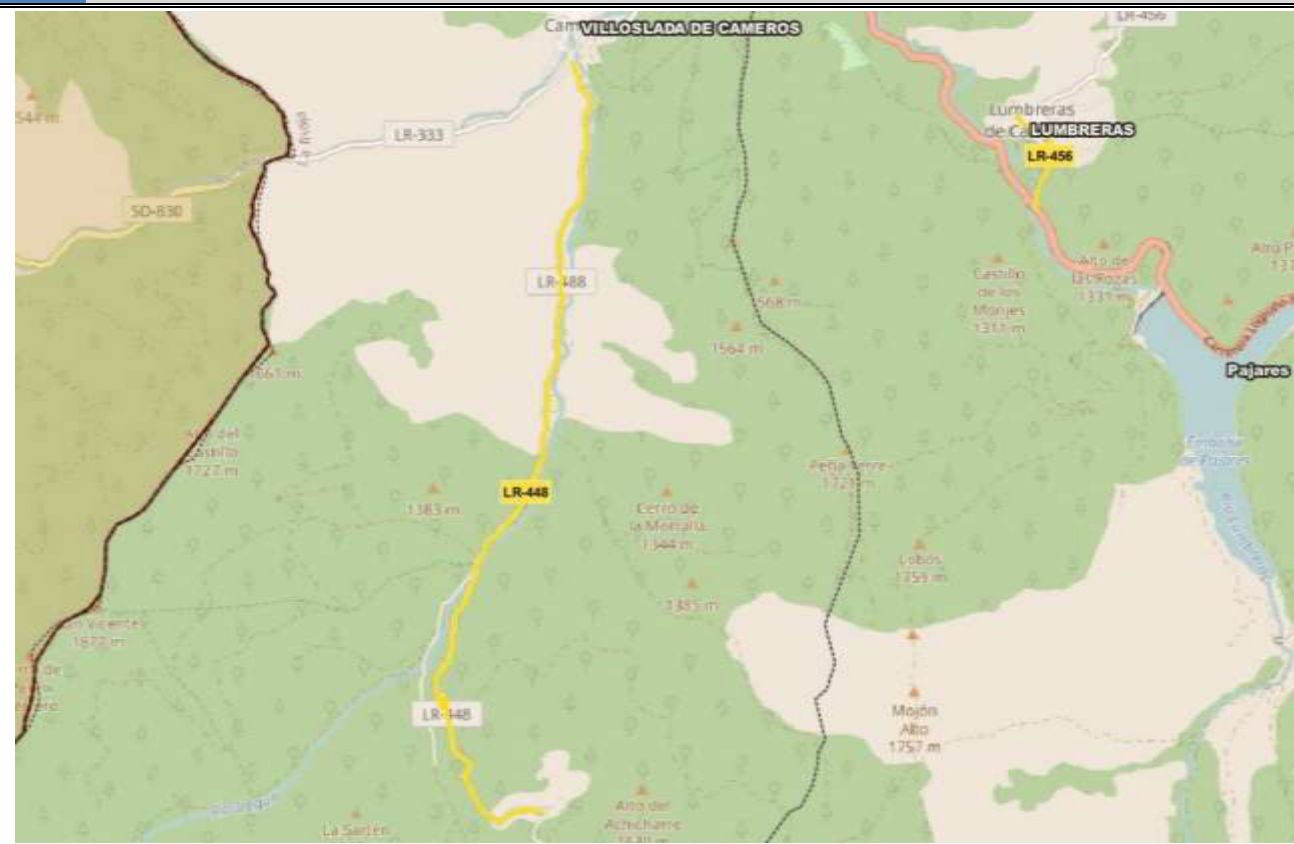
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A39	LR-446	De la N-111 a Viguera.	1,23	VIGUERA	96



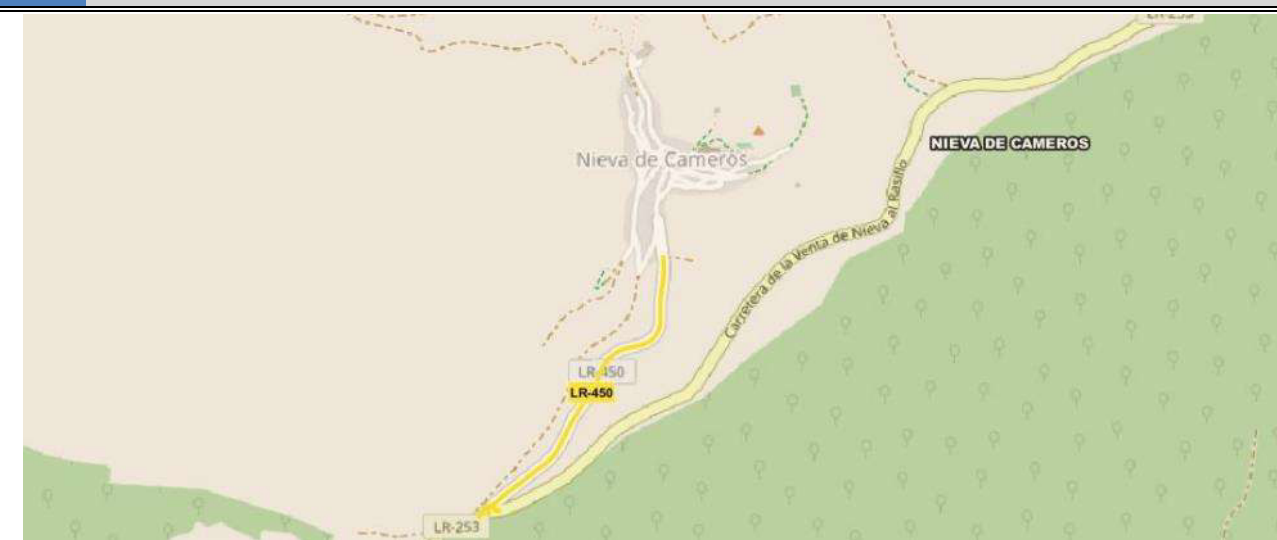
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A40	LR-447	De la N-111 a Nestares.	2,13	NESTARES	26



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A41	LR-448	De la LR-333 a Lomos de Orio.	8,51	VILLOSLADA DE CAMEROS	23

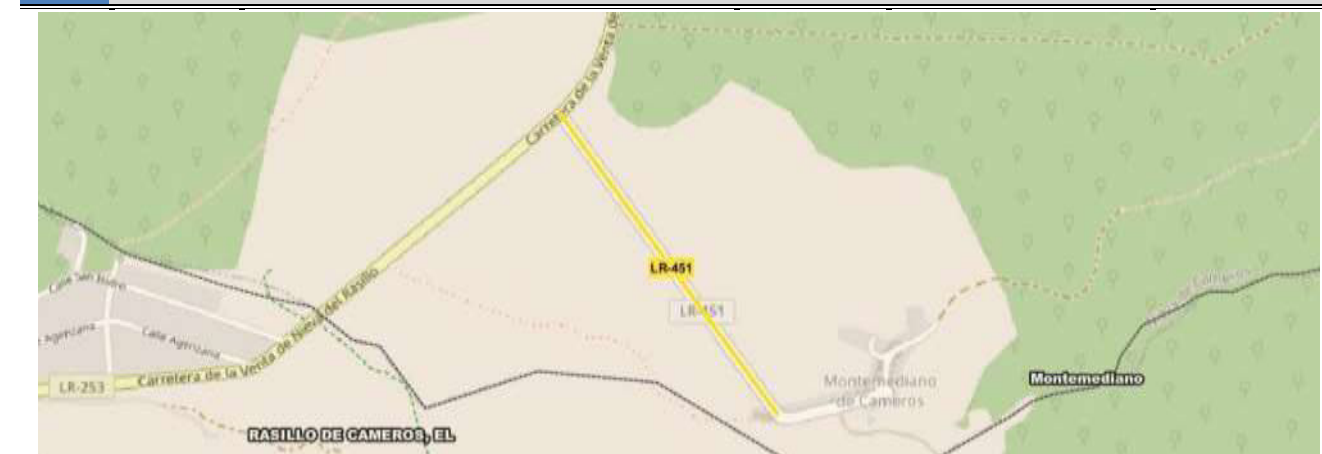


ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A42	LR-450	De la LR-253 a Nieva de Cameros.	0,94	NIEVA DE CAMEROS	40



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
----	-------	--------------	------------	-----------	------------

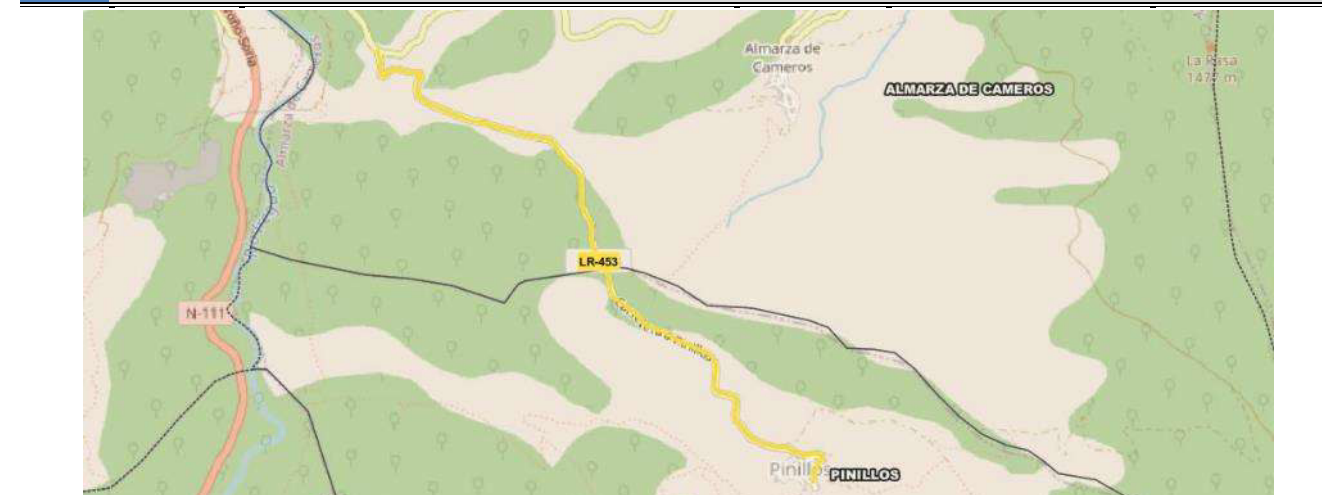
A43	LR-451	De la LR-253 a Montemediano.	1,17	NIEVA DE CAMEROS	10
-----	--------	------------------------------	------	------------------	----



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A44	LR-452	De la LR-232 a Peñaloscintos.	1,6	ORTIGOSA DE CAMEROS	10



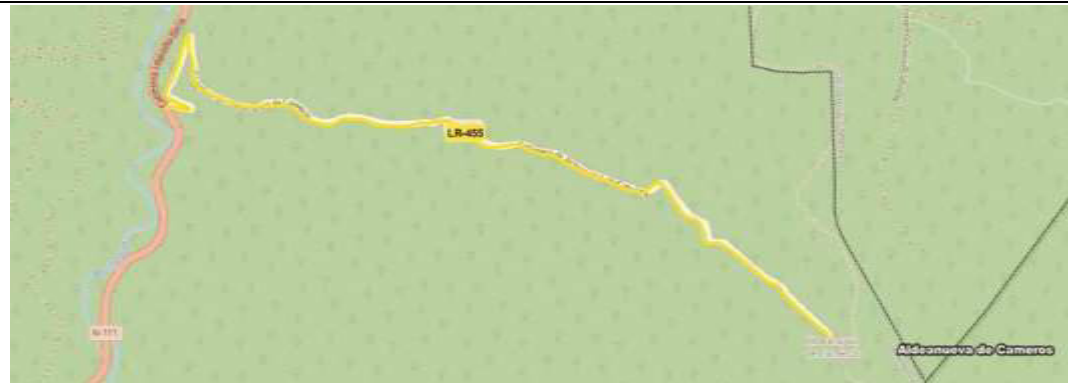
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A45	LR-453	De la LR-245 a Pinillos.	3,6	ALMARZA DE CAMEROS	12



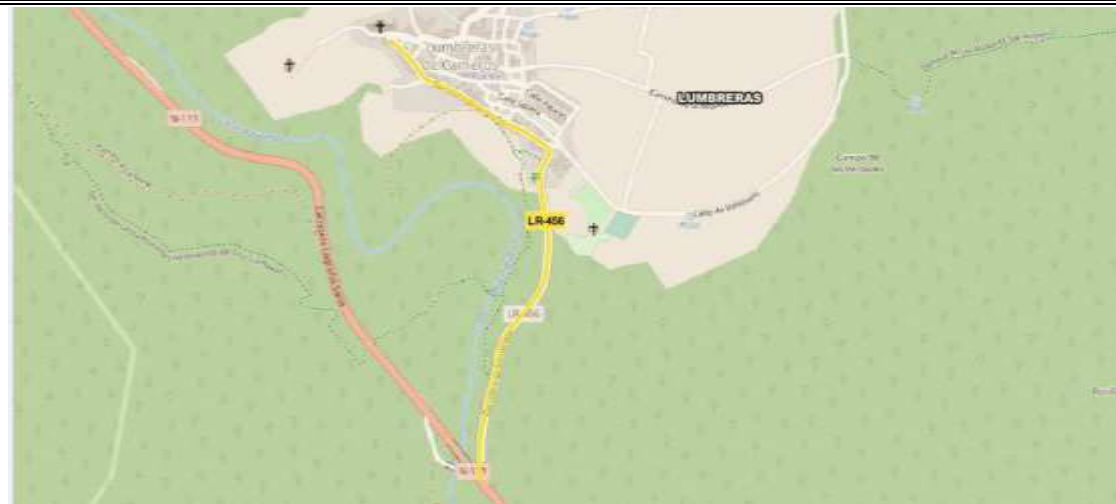
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A46	LR-454	De la N-111 a Gallinero de Cameros.	3,02	GALLINERO DE CAMEROS	10



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A47	LR-455	De la N-111 a Aldeanueva de Cameros.	3,66	VILLANUEVA DE CAMEROS	12



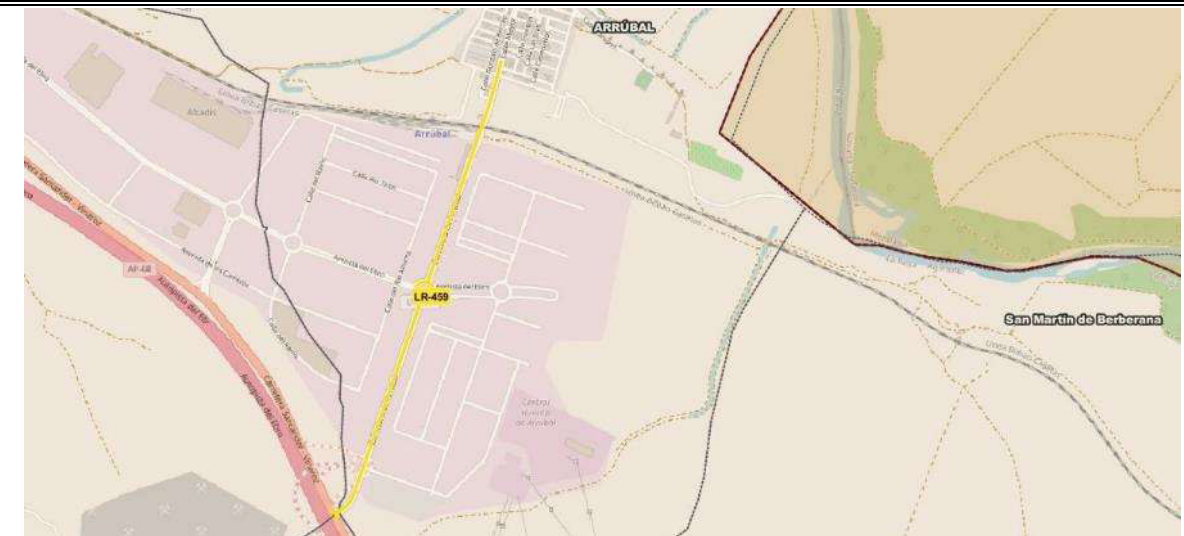
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A48	LR-456	De la N-111 a Lumbreras (En el futuro a El Horcajo por Lumbreras).	1,06	LUMBRERAS	158



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A49	LR-457	De la LR-250 a San Andrés.	0,85	LUMBRERAS	34



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A50	LR-458	De la N-232 a Agoncillo.	1,32	AGONCILLO	1.258



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A51	LR-459	De la N-232 a Arrúbal.	1,96	ARRÚBAL	513



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A52	LR-460	De la LR-250 a Leza de Río Leza.	1,55	LEZA DE RÍO LEZA	190



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A53	LR-461	De la LR-250 a Luezas.	7,23	SOTO EN CAMEROS	11



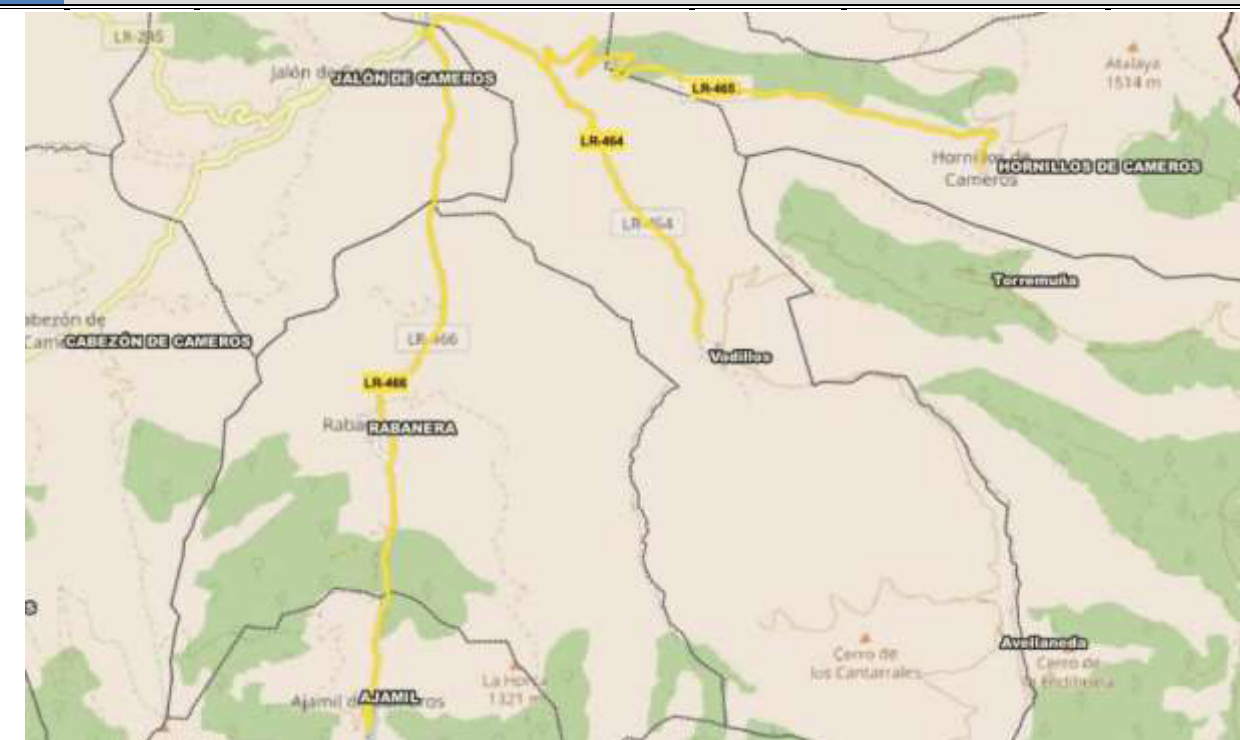
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A54	LR-462	De la LR-250 a Trevijano.	3,01	SOTO EN CAMEROS	12



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A55	LR-463	De la LR-245 a Torre en Cameros.	6,49	TORRE EN CAMEROS	18



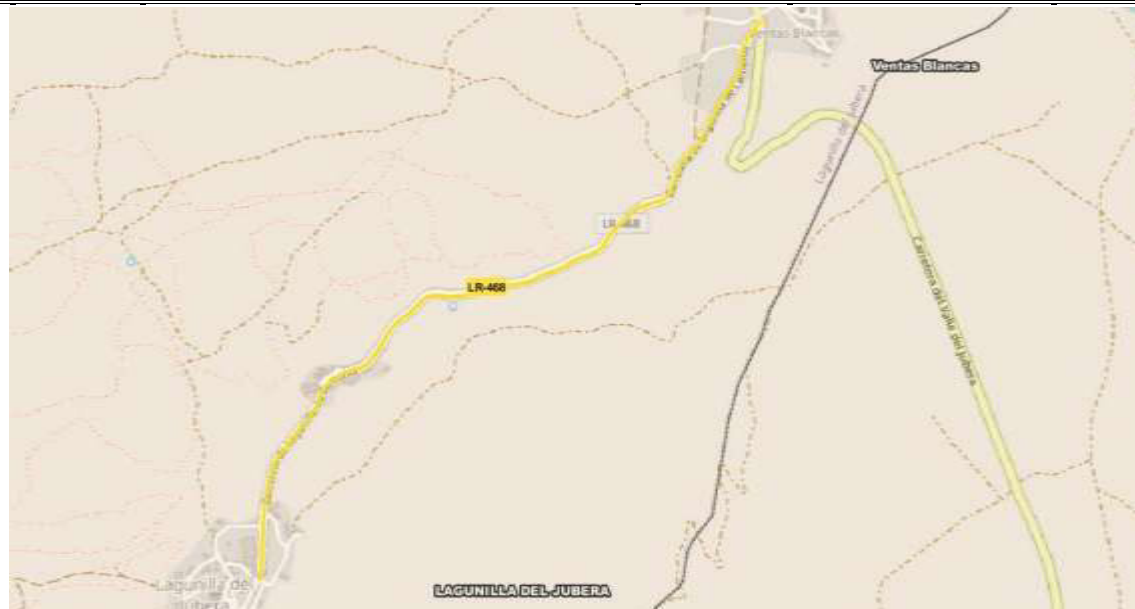
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A56	LR-464	De la LR-466 a Vadillos.	4,4	SAN ROMÁN DE CAMEROS	76
A57	LR-465	De la LR-464 a Hornillos de Cameros (En el futuro a LR-261).	5,87	HORNILLOS DE CAMEROS	12
A58	LR-466	De la LR-250 a Ajamil.	6,99	RABANERA	49



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A59	LR-467	De la LR-261 a San Bartolomé de Jubera.	1,08	SANTA ENGRACIA DEL JUBERA	10



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A60	LR-468	De la LR-261 en Ventas Blancas a Lagunilla de Jubera.	2,47	LAGUNILLA DEL JUBERA	142



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A61	LR-469	De la LR-261 a Santa Engracia de Jubera.	0,92	SANTA ENGRACIA DEL JUBERA	223



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
----	-------	--------------	------------	-----------	------------

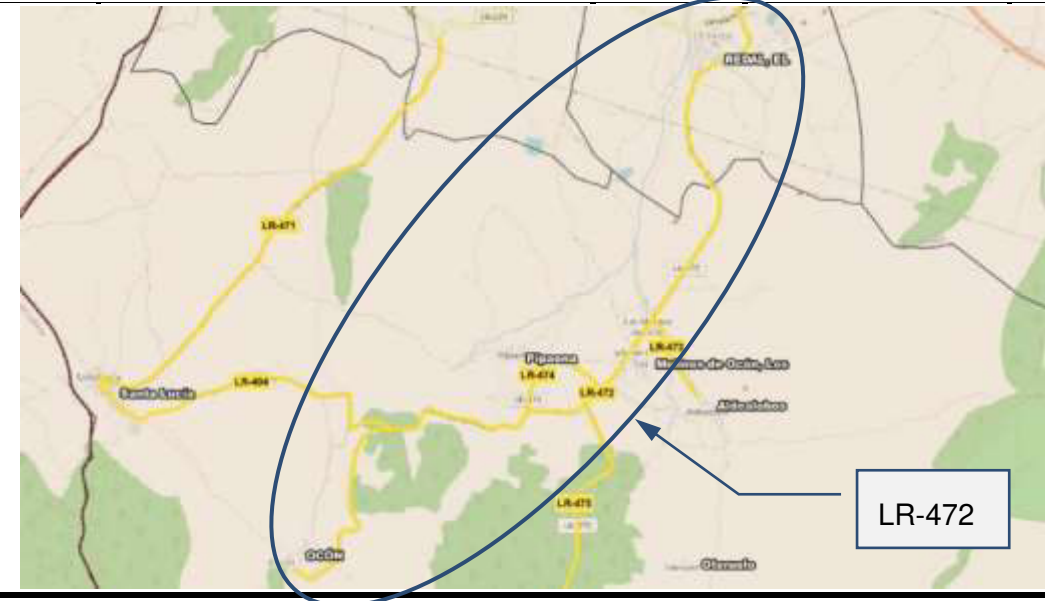
A62	LR-470	De la LR-261 a Jubera.	0,34	SANTA ENGRACIA DEL JUBERA	42
-----	--------	------------------------	------	---------------------------	----



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A63	LR-471	De la LR-259 a Santa Lucía.	4,34	OCÓN	55



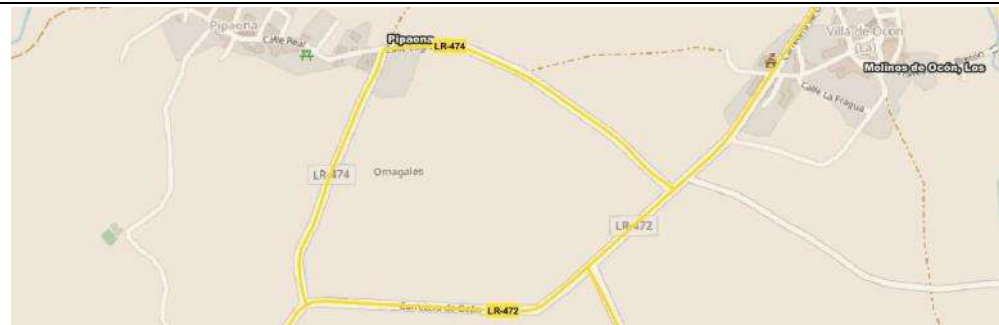
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A64	LR-472	De la LR-259 en El Redal a Villa de Ocón por los Molinos de Ocón.	7,8	OCÓN	434



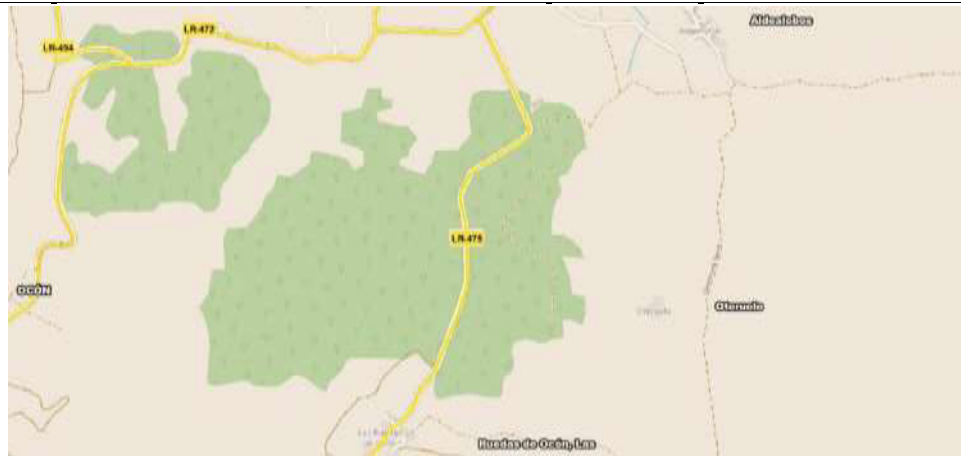
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A65	LR-473	De la LR-472 a Aldealobos.	0,82	OCÓN	24



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A66	LR-474	De la LR-472 a la LR-472 por Pipaona.	1,02	OCÓN	151



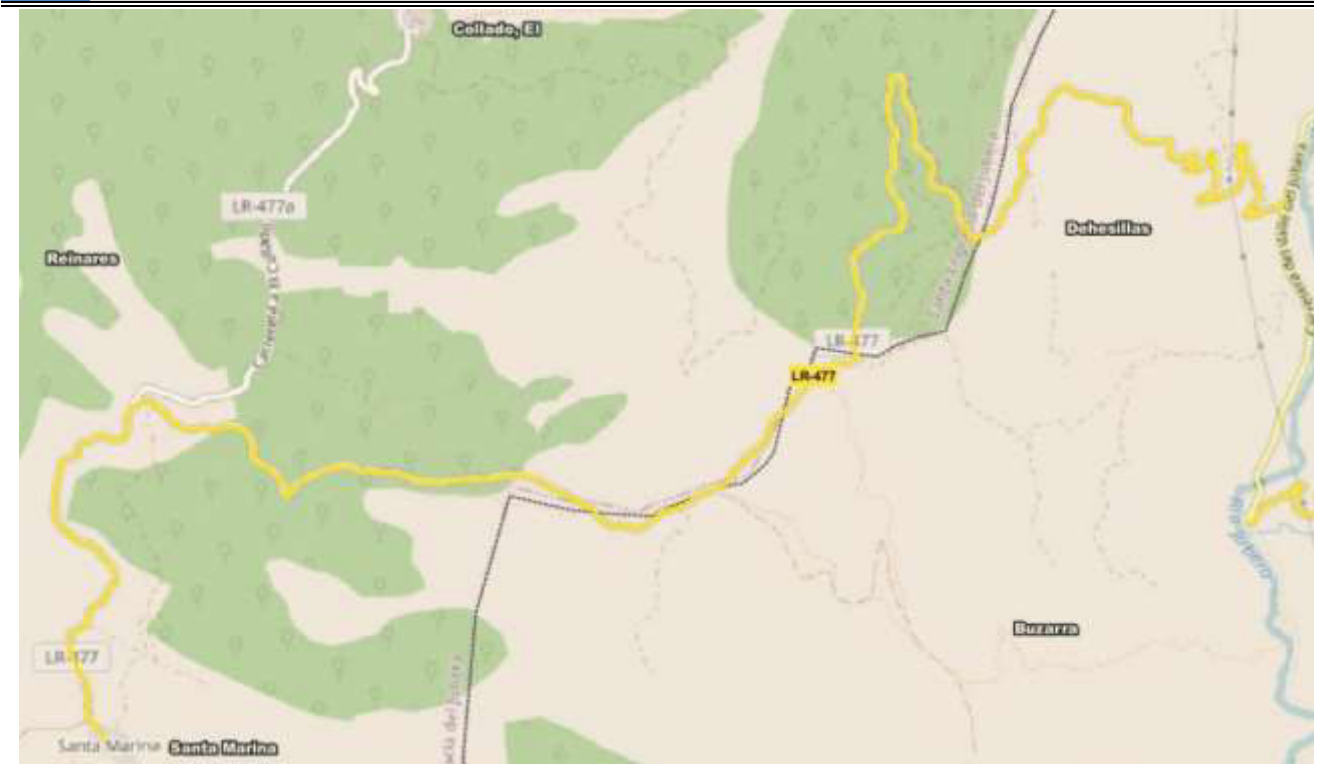
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A67	LR-475	De la LR-472 a Las Ruedas de Ocón.	2,45	OCÓN	25



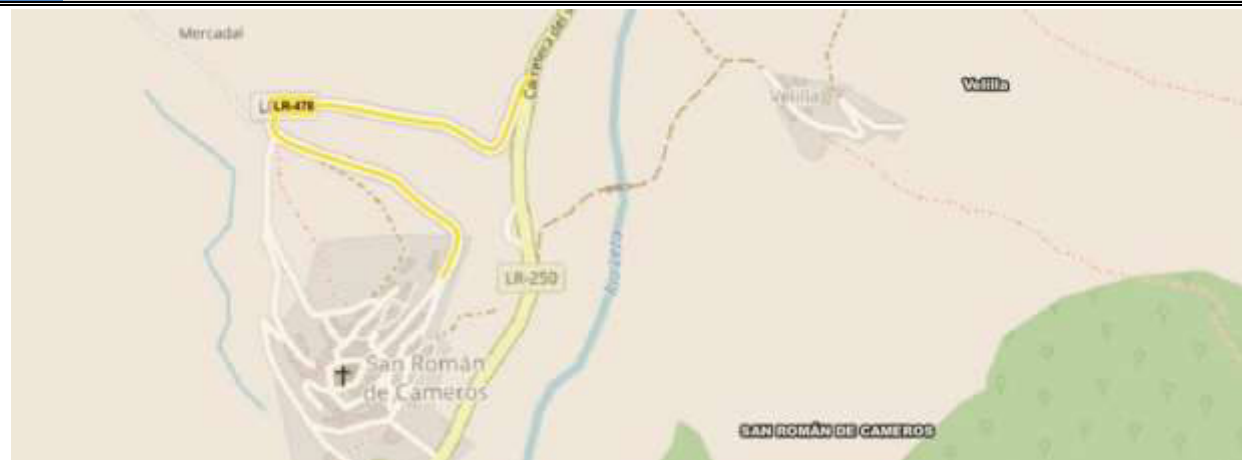
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A68	LR-476	De la LR-261 a San Vicente de Robres.	4,65	ROBRES DEL CASTILLO	10



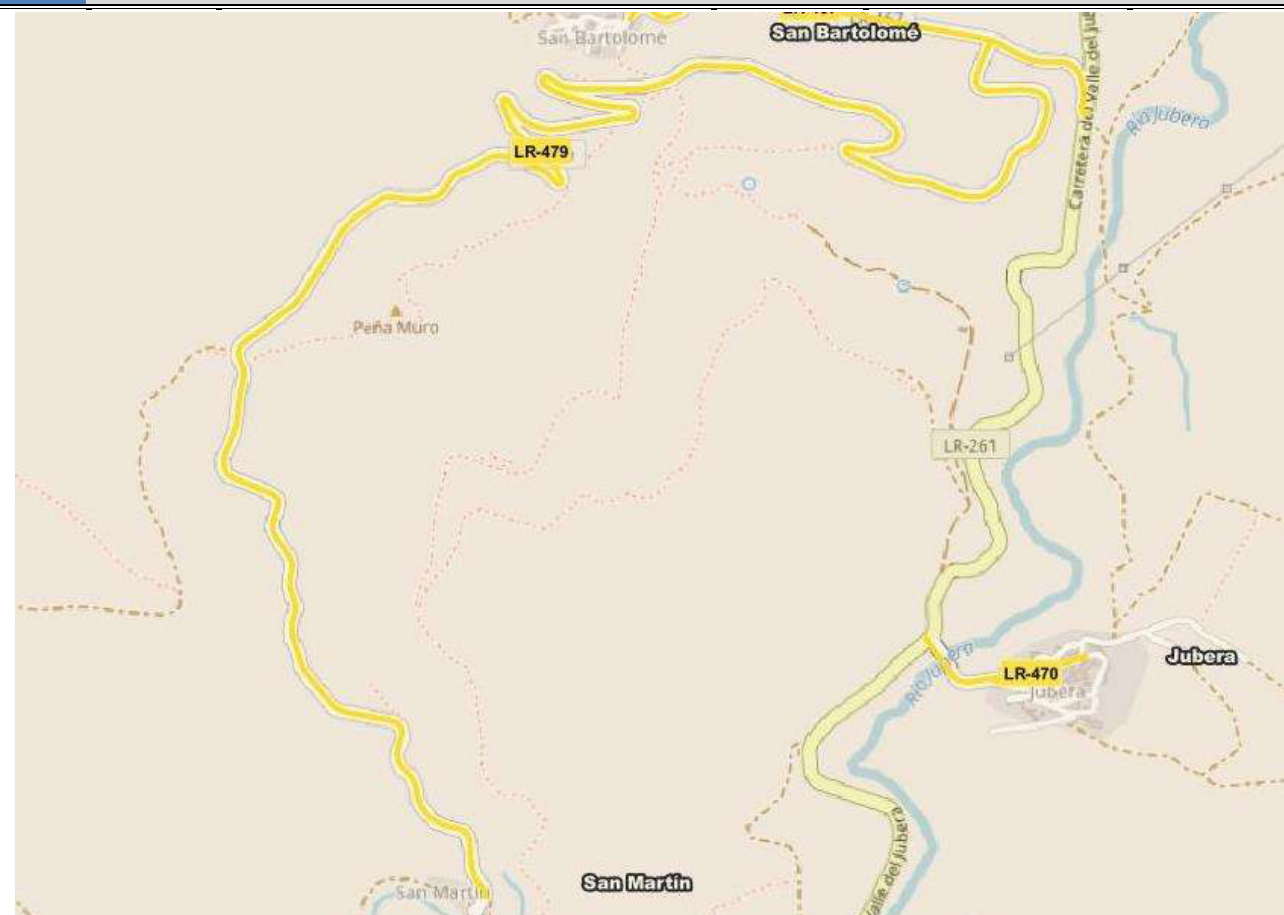
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A69	LR-477	De la LR-261 a Santa Marina.	10,86	SANTA ENGRACIA DEL JUBERA	10



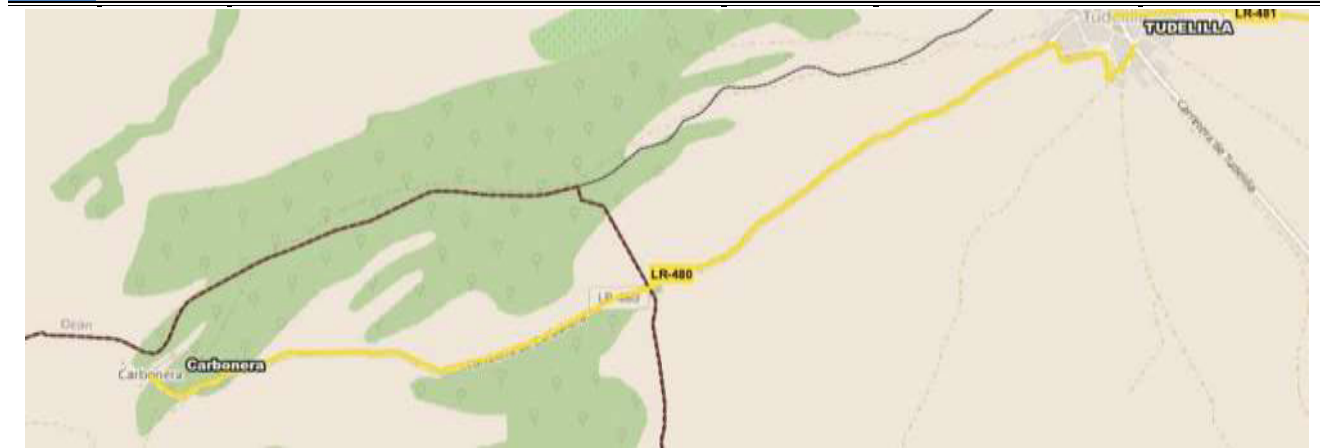
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A70	LR-478	De la LR-250 a San Román de Cameros.	0,7	SAN ROMÁN DE CAMEROS	71



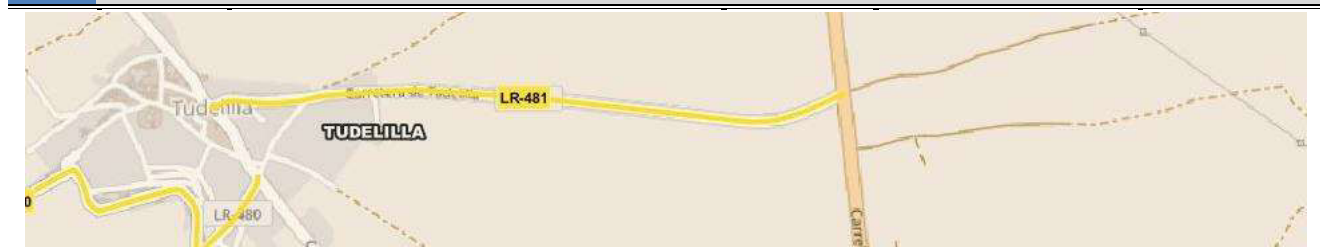
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A71	LR-479	De la LR-467 a San Martín de Juberá.	5,5	SANTA ENGRACIA DEL JUBERA	10



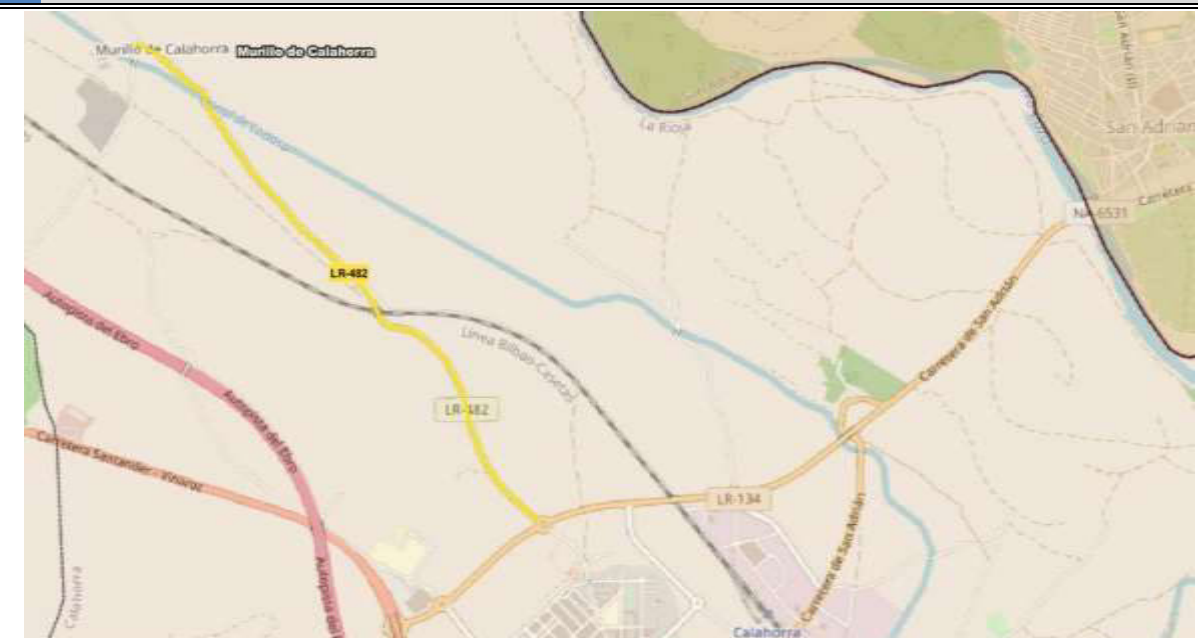
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A72	LR-480	De la LR-381 en Tudelilla a Carbonera.	6,23	TUDELILLA	15



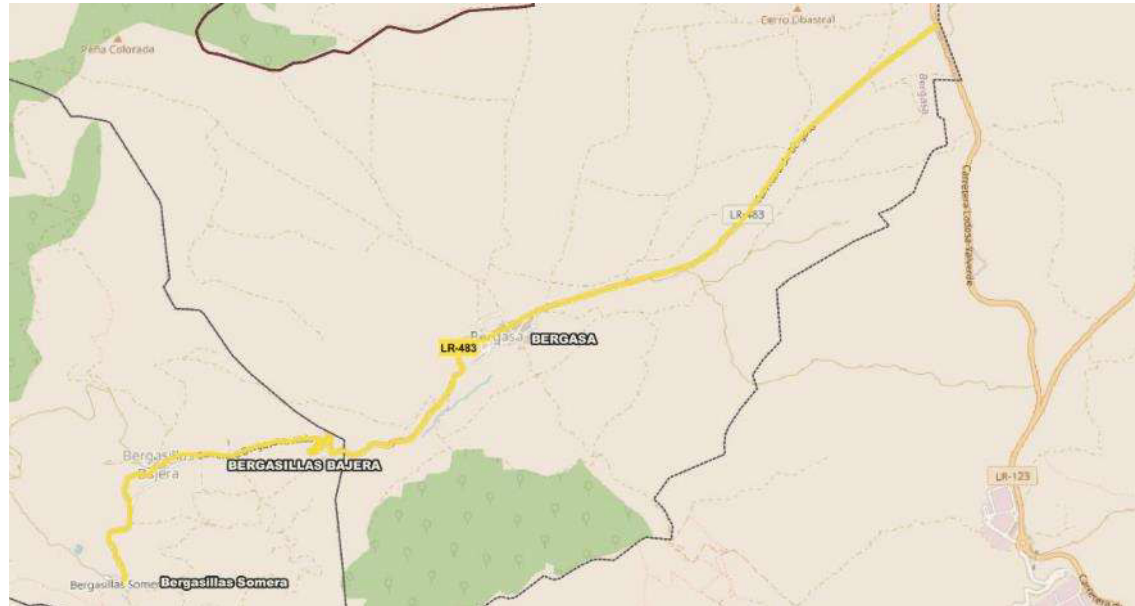
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A73	LR-481	De la LR-123 a la LR-381 en Tudelilla.	1,54	TUDELILLA	131



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A74	LR-482	De la LR-134 en Calahorra a Murillo de Calahorra.	3,06	CALAHORRA	1.423



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A75	LR-483	De la LR-123 a Bergasillas Somera por Bergasa y Bergasillas Bajera.	7,76	BERGASA	252



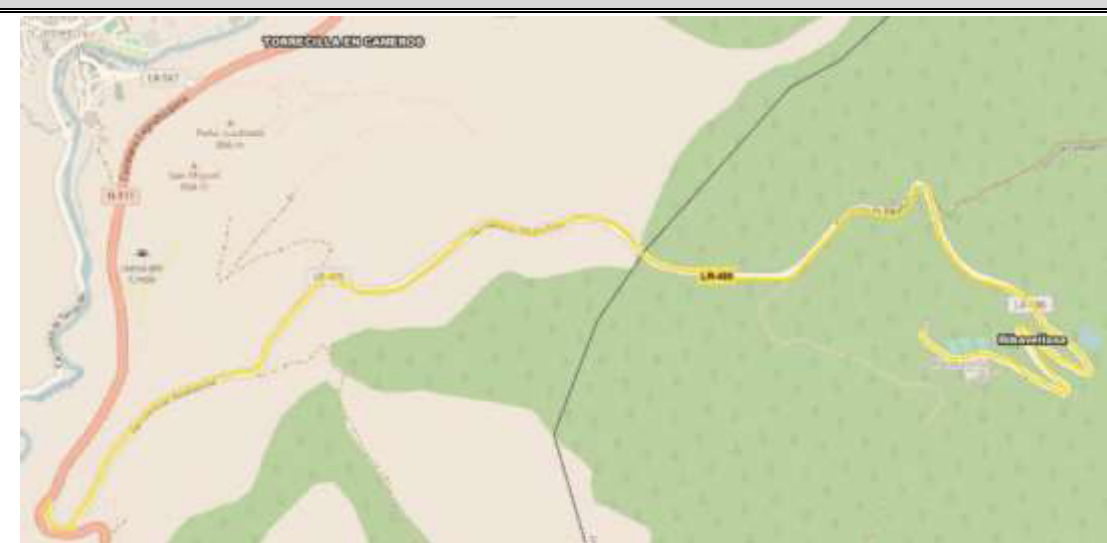
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A76	LR-484	De la LR-115 a Zarzosa por Munilla.	7,2	MUNILLA	214



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A77	LR-485	De la LR-115 a Peroblasco.	0,52	ARNEDILLO	12



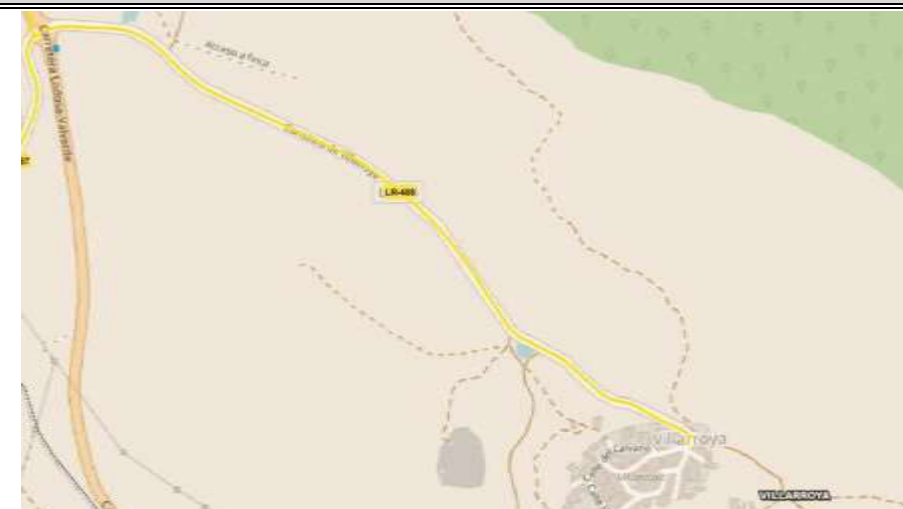
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A78	LR-486	De la N-111 a Ribabellosa.	6,08	ALMARZA DE CAMEROS	13



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A79	LR-487	De la LR-123 a Muro de Aguas	4,12	MURO DE AGUAS	256



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A80	LR-488	De la LR-123 a Villarroya.	1,25	VILLARROYA	57



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A81	LR-489	De la LR-283 a Valdeperillo.	1,66	CORNAGO	15



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A82	LR-490	De la LR-286 a Poyales.	0,56	ENCISO	18



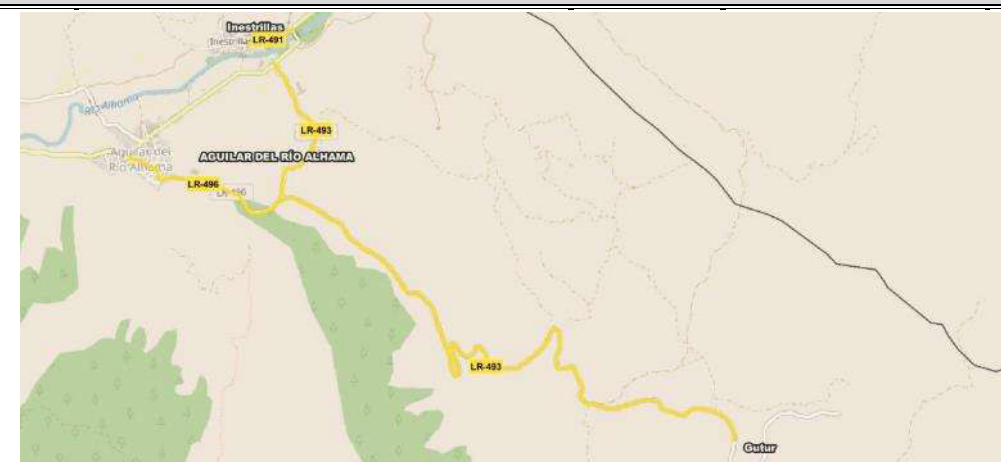
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A83	LR-491	De la LR-284 a Inestrellas.	0,36	AGUILAR DEL RÍO ALHAMA	76



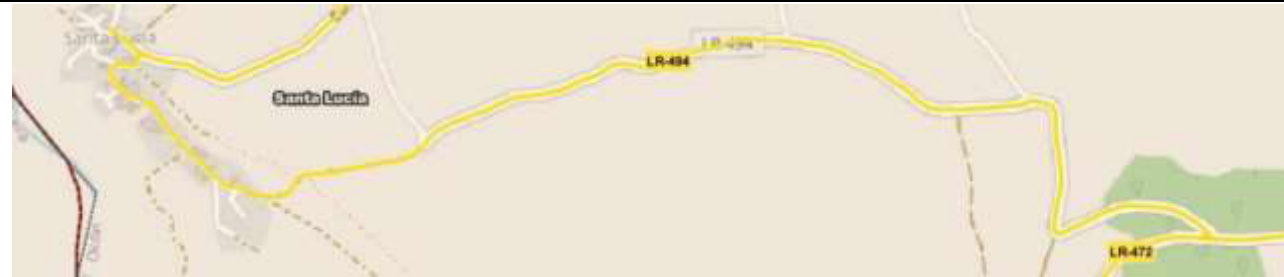
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A84	LR-492	De la LR-123 a Valdegutur.	2,53	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	16



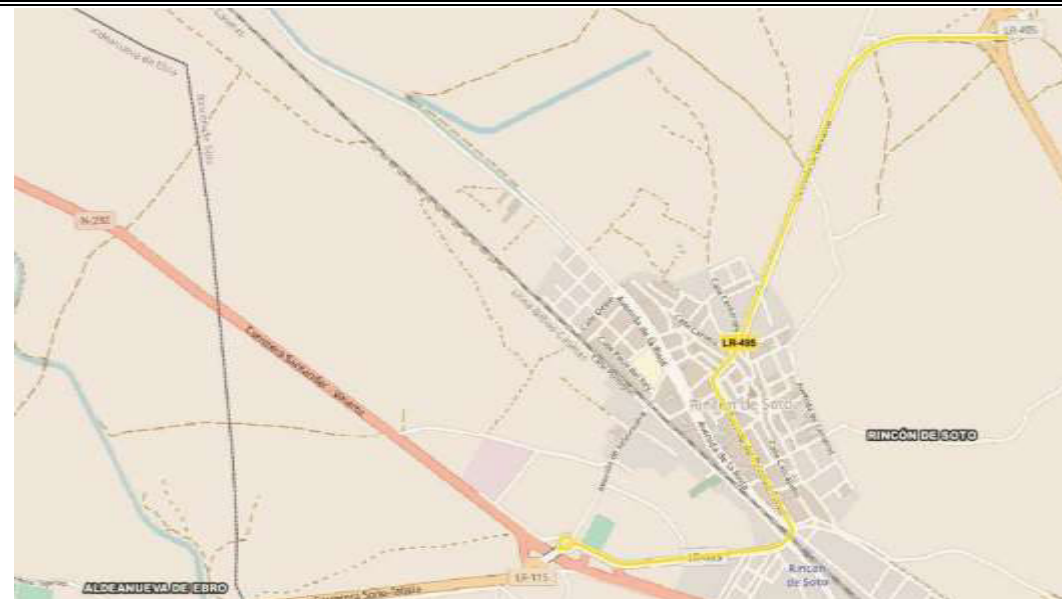
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A85	LR-493	De la LR-284 a Guter (En el futuro a L.P. de Soria en Débanos por Guter).	7,7	AGUILAR DEL RÍO ALHAMA	376



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A86	LR-494	De la LR-471 a LR-472 - Santa Lucía - La Villa de Ocón.	2,52	OCÓN	46



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A87	LR-495	De la N-232 a LR-115 por Rincón de Soto.	3,14	RINCÓN DE SOTO	1.054



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A88	LR-496	De la LR-284 (en Aguilar del Río Alhama) a la LR-493.	1,3	AGUILAR DEL RÍO ALHAMA	46



**APÉNDICE D. INVENTARIO DE LOS TRAMOS PRINCIPALES DE LA RED
LOCAL DE LA RIOJA (LR-3XX)**

Además de los tramos urbanos menores LR-5XX y los accesos LR-4XX de la Red Local autonómica de carreteras riojana está compuesta por los tramos principales de dicha red, los LR-3XX, los cuales actúan, en la mayoría de los casos, como vías de proximidad entre los distintos núcleos urbanos de La Rioja.

ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	LONG (km)	MUNICIPIO
L01	LR-301	De la LR-209 a LR-403 por Galbárruli.	2,86	GALBÁRRULI
L02	LR-302	De la N-232 a LR-209 por Fonzaleche y Villaseca.	5,72	FONZALECHE
L03	LR-303	De la LR-202 a LR-304 en Treviana.	5,84	TREVIANA
L04	LR-304	De la LR-201 en Herraméluri a L.P. de Burgos por Treviana y Foncea.	19,56	TREVIANA
L05	LR-305	De la LR-200 en Leiva a LR-304.	5,54	LEIVA
L06	LR-306	De la LR-111 en Haro a L.P. de Burgos por San Felices.	8,7	HARO
L07	LR-307	De la N-232 a la LR-201 por Cuzcurrita del Río Tirón.	2	CUZCURRITA DE RÍO TIRÓN
L08	LR-308	De Quintana a la LR-111 por Grañón y Villalobar de Rioja.	13,01	VILLARTA-QUINTANA / VILLALOBAR DE RIOJA
L09	LR-309	De la N-120A a la LR-111 por Hervías y Bañares.	8,03	BAÑARES
L10	LR-310	De la N-232A en Casalarreina a LR-202 por Cihuri.	3,16	CIHURI
L11	LR-311	De la LR-111 en Casalarreina a la LR-207 por Zarratón.	6,99	ZARRATÓN
L12	LR-312	De la LR-304 a la LR-209.	4,74	CELLORIGO
L13	LR-313	De la A-12 a la LR-207 en Ollauri por Hormilla y Altos de Valpierre.	16,09	HORMILLA
L14	LR-314	De la N-232 en Briones a la LR-313.	5,06	BRIONES
L15	LR-315	De la A-12 a la LR-313.	4,65	AZOFRA
L16	LR-316	De la LR-317 en Rivas de Tereso a L.P. de Álava (Labastida).	2,13	SAN VICENTE DE LA SONSIERRA
I17	LR-317	De la N-232A (futura LR-124) en San Vicente de la Sonsierra a L.P. de Álava (Peñacerrada) por Rivas de Tereso.	9,84	SAN VICENTE DE LA SONSIERRA
I18	LR-318	De la N-232 a San Vicente de la Sonsierra (en el futuro a N-232A o LR-124) por Baños de Ebro.	9,86	SAN VICENTE DE LA SONSIERRA
I19	LR-319	De la N-232A (futura LR-124) en Ábalos a la LR-318.	5,05	ÁBALOS
I20	LR-320	De la LR-203 en Cidamón a la LR-311.	2,15	CIDAMÓN
I21	LR-321	De la N-120A (Variante de Nájera) a la N-232 (Variante Cenicero) por Huércanos.	9,76	HUÉRCANOS
I22	LR-322	De la N-120A (Alto de San Antón) a LR-514 en Uruñuela por Huércanos.	7	HUÉRCANOS
I23	LR-323	De la LR-308 en Grañón a la N-120A por Morales y Corporales.	8,12	CORPORALES
I24	LR-325	De la LR-111 en Santo Domingo de la Calzada a LR-204 por Gallinero de Rioja y Manzanares de Rioja.	8,44	MANZANARES DE RIOJA
I25	LR-326	De la LR-204 a la LR-309 en Hervías.	2,96	HERVÍAS
I26	LR-327	De la LR-204 a la LR-206 en Cañas.	3,07	CAÑAS
I27	LR-328	De la N-232 a LR-208 (Antiguo trazado de la LR-208).	0,57	SAN ASENSIO
I28	LR-330	De la N-111 a la N-111 por Torrecilla en Cameros.	4,45	TORRECILLA EN CAMEROS

ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	LONG (km)	MUNICIPIO
I29	LR-331	De la LR-113 a la LR-206 en San Millán de la Cogolla por Villaverde de Rioja y San Andrés.	11,79	SAN MILLÁN DE LA COGOLLA / ESTOLLO
I30	LR-333	De la N-111 a la LR-113 por Villoslada de Cameros y las Viniegras.	24,93	VINIEGRA DE ABAJO / VILLOSLADA DE CAMEROS / VINIEGRA DE ARRIBA
I31	LR-334	De la LR-113 en Villavelayo a L.P. Burgos (Neila).	7,77	MANCOMUNIDAD DE CANALES DE LA SIERRA, MANSILLA DE LA S. Y VILLAVELAYO
I32	LR-340	De la N-120A a LR-330 en Torrecilla en Cameros por Alesón, Manjares, Santa Coloma y Castroviejo. (Pendiente de construcción tramo Castroviejo a Torrecilla).	22,07	TORRECILLA EN CAMEROS / SANTA COLOMA
I33	LR-341	De la A-12 a la LR-137 por Ventosa, Sotés, Hornos de Moncalvillo, Daroca, Sojuela y Sorzano.	17,62	SOJUELA
I34	LR-342	De la A-12 a la LR-341 en Sotés.	2,73	SOTÉS
I35	LR-344	De la LR-250 a la LR-255 en Alberite por el Barrio de las Bodegas.	3,01	ALBERITE
I36	LR-345	De la LR-250 a Clavijo por Alberite y La Unión.	9,86	CLAVIJO
I37	LR-346	De la LR-250 en Ribafrecha a la LR-261 (Ventas Blancas).	8,54	RIBAFRECHA
I38	LR-380	De la LR-115 en Santa Eulalia Bajera a la LR-382 en Préjano.	2,35	SANTA EULALIA BAJERA
I39	LR-381	De N-232A a la LR-123 por Tudelilla.	7,4	TUDELILLA
I40	LR-382	De la LR-115 a LR-583 en Arnedo por Préjano.	14,18	PRÉJANO
I41	LR-384	De la N-232 a Aldeanueva de Ebro.	2,69	ALDEANUEVA DE EBRO
I42	LR-385	De la LR-123 en Grávalos a la LR-289.	8,58	GRÁVALOS
I43	LR-387	De la LR-123 a la LR-283 en Igea.	4,83	IGEA
I44	LR-390	De la LR-284 en Aguilar del Río Alhama a L.P. de Soria (Valdeprado) por Valdemadera y Navajún.	12,9	AGUILAR DEL RÍO ALHAMA
I45	LR-391	De la LR-390 a L.P. de Soria (Cigudosa).	5	AGUILAR DEL RÍO ALHAMA
-	TOTAL		351,60	-

Tabla 28 – Itinerarios de la Red Local de La Rioja.

Fuente: Catálogo de Carreteras de La Rioja (Dic. 2020) y elaboración propia

El análisis de la Red Local de carreteras, gestionadas por el Gobierno de La Rioja, queda integrado en el inventario y definición del nuevo Plan Regional de Carreteras.

**PLAN REGIONAL DE CARRETERAS
DE LA RIOJA 2022-2030**

ANEJO 11. MODELIZACIÓN



La Rioja



ANEJO 11. MODELIZACIÓN

ÍNDICE

1	INTRODUCCIÓN	1
2	POTENCIALIDADES DEL MODELO DE TRANSPORTES	1
3	CONFECCIÓN DEL MODELO BASE DE TRANSPORTES	2
3.1	METODOLOGÍA	2
3.2	ZONIFICACIÓN	3
3.3	RECOPIACIÓN DE DATOS DE EQUIPAMIENTOS ITS Y DATOS DE PROVEEDORES EXTERNOS	4
3.3.1	Información de los equipamientos ITS	4
3.3.2	Información de proveedores externos	5
3.3.3	Información de otras fuentes	6
3.4	OFERTA DE LA RED VIARIA DE TRANSPORTE DEL MODELO	7
3.4.1	Edición de la red viaria	7
3.5	DEMANDA DE LA RED VIARIA DE TRANSPORTE DEL MODELO	8
3.5.1	Obtención de datos de telefonía móvil a través del proveedor externo KIDO Dynamics 9	
3.5.2	Obtención de datos de número de viajes y reparto modal de viajes inter CC.AA-inter Provinciales y viajes intra CC.AA-inter Provinciales a través del “Estudio de la Movilidad Interprovincial de Viajeros aplicando la Tecnología Big Data”, publicado por el Ministerio de Fomento. 9	
3.5.3	Obtención de datos de número de viajes por carretera intra provinciales del ámbito de estudio a través de Planes de Movilidad Urbana Sostenible y Estudios de Ayuntamientos. 10	
3.6	CALIBRACIÓN DEL MODELO BASE	11
3.6.1	Codificación de las funciones volumen-demora	11
3.6.2	Método de Asignación	12
3.6.3	Proceso de ajuste de las matrices de demanda	13
3.7	VALIDACIÓN DEL MODELO BASE	14
4	ESCENARIOS FUTUROS	16
4.1	PROYECCIÓN DE VARIABLES SOCIOECONÓMICAS	16
4.1.1	Población	16

4.2	MATRICES DE VIAJES DEL AÑO 2030	18
4.3	MEDIDAS PROPUESTAS	19
4.3.1	Escenario Do Nothing 2030	19
4.3.2	Escenario Do Minimum 2030	19
4.3.3	Escenario Do Something 2030	20
4.4	RESULTADOS	22

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 - Metodología para la confección del modelo macroscópico	3
Ilustración 2 - Zonificación planteada.....	4
Ilustración 3 - Zonificación planteada.....	4
Ilustración 4 - Tipología de carreteras de La Rioja.....	7
Ilustración 5 - Restricciones temporales a la circulación	8
Ilustración 6 - Tramos de peaje en el ámbito de estudio	8
Ilustración 7 - Ubicación de los tramos de peaje de la Autopista de peaje AP-68.....	8
Ilustración 8 - Zonificación en la plataforma de KIDO Dynamics	9
Ilustración 9 - Gráfica de la función cónica. El eje de abscisas representa la ratio intensidad/capacidad. El eje de ordenadas muestra por cuánto se va a multiplicar el tiempo para cada grado de saturación.....	12
Ilustración 10 - Detectores según Titular empleados en la calibración del modelo.	13
Ilustración 11 - Intensidades de vehículos ligeros observados en las estaciones de aforo frente a modelizadas (R2=0,99)	14
Ilustración 12 - Intensidades de vehículos pesados observados en las estaciones de aforo frente a modelizadas (R2=0,99)	15
Ilustración 13 - Resultado de la asignación de vehículos privados para el Escenario Do Something 2030 en toda la red de carreteras de la provincia de La Rioja	22

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 – Fuentes de datos para la obtención del número de viajes intra provinciales.....	10
Tabla 2 – Funciones cónicas y sus coeficientes en relación a la categoría del link	12
Tabla 3 – Proyección de la población al año 2030 y tasa de crecimiento anual para cada uno de los municipios del área de estudio	18
Tabla 4 – Matrices de vehículos del Escenario Base y los Escenarios futuros (Do Nothing, Do Minimum y Do Something) para el año horizonte 2030	18
Tabla 5 – Resultados de los principales indicadores para cada uno de los escenarios modelizados y su diferencia con el Do Nothing 2030 (escenario futuro de comparación)	22

1 INTRODUCCIÓN

El presente documento tiene como objeto describir la metodología que se ha seguido para confeccionar el modelo macroscópico de transportes de la Comunidad Autónoma de La Rioja, que ha sido utilizado para definir y justificar siguiendo un criterio técnico las actuaciones a realizar en la Red de Carretera de La Rioja durante todo el período de estudio que comprende este Plan (entre 2022 y 2030). Este modelo permite la posibilidad de estudiar con detalle la interacción entre la oferta y la demanda de transporte privado por carretera bajo múltiples escenarios y proyecciones futuras, convirtiéndose así en una potente herramienta de planificación y de apoyo en los procesos de toma de decisiones. Gracias a esta herramienta se reducirá notablemente la incertidumbre en estos procesos durante prácticamente todas las fases del contrato.

Para la modelización de la red de carreteras de La Rioja, cuyo ámbito territorial es objeto de estudio, **se ha tomado como escenario base un período agregado de 24 horas de un día laborable tipo (DLT) de octubre de 2019**. La selección de un día laborable tipo de octubre de 2019, como escenario base para la modelización, se debe a que es preferible calibrar el escenario base en una situación de movilidad normal.

Este modelo macroscópico realizado se ha llevado a cabo con el software VISUM de la compañía PTV Group, herramienta contrastada a nivel internacional y muy utilizada en este tipo de proyectos.

2 POTENCIALIDADES DEL MODELO DE TRANSPORTES

El modelo de transportes propuesto, tras la calibración del escenario base, constituye, tal y como se ha comentado, una base sólida sobre la que realizar proyecciones futuras, pudiendo estudiar múltiples escenarios de oferta (cambios en la infraestructura, cambios en la política tarifaria) y demanda (a partir del modelo de generación y distribución) futuros a lo largo del periodo del plan, con el principal objetivo de tener una herramienta de apoyo y con información suficiente para calcular multitud de indicadores de distinta índole que permitan priorizar las actuaciones a realizar en la Red de Carreteras objeto de estudio durante el período de tiempo que se contempla en el mismo. Siendo éste el principal objetivo del modelo, esta herramienta de planificación reúne adicionalmente múltiples potencialidades como las que se exponen a continuación:

- Para cada escenario codificado, el modelo es un mapa de tráfico que permite observar simultáneamente bajo una misma herramienta las intensidades, velocidades, porcentaje de pesados, longitudes, ratio volumen/capacidad, veh-km, veh-h etc. de cualquier arco de la red de transportes codificada en el modelo. Haciendo uso de esta información se pueden estimar, como ejemplo, las emisiones de gases de efecto invernadero en las carreteras del ámbito de la provincia de La Rioja y la contaminación acústica provocada por los vehículos en el entorno de la misma. También se puede emplear esta información como dato de partida o complementario en cualquier estudio de análisis coste-beneficio o de accidentalidad, así como permitir alinear las actuaciones seleccionadas con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Al conocer las intensidades y el porcentaje de pesados en cada uno de los tramos de la red en cualquier año futuro, se podrá evaluar con mayor precisión el volumen aproximado de inversión que precisa cada actuación. También se conocerán los niveles de servicio de cada tramo de la red de carreteras en el ámbito de estudio, siendo posible observar su evolución año tras año bajo diferentes escenarios de oferta y demanda.

Además de esto, al encontrarse en el ámbito de estudio la autopista de peaje AP-68, se podrá hacer uso del modelo para estudiar las posibles intensidades futuras de tráfico en la red al producirse cambios en cualquier tramo de la misma y que a su vez pudiese afectar al resto de la red de carreteras, como por ejemplo cuando se produzca la supresión del peaje en esta autopista.

- Se puede visualizar el tráfico de corto y largo recorrido que atraviesa una determinada sección. A través de esta potencialidad se puede conocer el número de usuarios que van a ser afectados por la actuación (intensidad de la sección en cuestión), de dónde vienen y a dónde van, conociendo así la extensión geográfica del impacto que la actuación va a tener a lo largo de la red, al poder visualizar tanto el origen como destino de los vehículos que atraviesan dicha sección. Por lo tanto, el modelo calibrado permite determinar si el efecto de la actuación tiene un efecto localizado o amplio en la red de carreteras del ámbito objeto de estudio.
- Se pueden visualizar rutas alternativas de cada tramo de la red de carreteras modelizada. Al modificar un tramo de la red de carreteras y realizar una simulación, se puede comparar la situación previa con el escenario simulado, comprendiendo cuáles son las rutas alternativas del tramo bajo estudio, y obteniendo un alto grado de comprensión de la Red de Carreteras de La Rioja.
- Se pueden visualizar los tiempos de recorrido (mapa de isócronas) a partir de cualquier punto de la red o zona mediante un mapa de isócronas para los diferentes modos de transporte.
- Se permite el estudio de afecciones al tráfico en todo el entorno del área de estudio como, por ejemplo:
 - Cualquier nuevo desarrollo socioeconómico urbanístico sobre la red viaria a través del modelo de generación y atracción de viajes propuesto.
 - Construcción de nuevas carreteras de acceso y variantes mediante la redistribución del flujo de tráfico asociada a cada adecuación.
 - Prohibición de circulación a vehículos pesados.
 - Cierre de carriles, redistribución de los viajes.
 - Análisis de los accesos a las ciudades más importantes.
 - Análisis de los tiempos de recorrido a los equipamientos más importantes.
 - Sensibilidad al cambio de ruta por cambio de velocidades máximas.

- Estudio de carril reversible en Operaciones Especiales.
- Prognosis de tráfico para futuras Operaciones Especiales.
- Estudio de escenarios planteados en las operaciones especiales.
- Detectar puntos de posibles retenciones antes de que ocurran y poder prevenirlos.

3 CONFECCIÓN DEL MODELO BASE DE TRANSPORTES

3.1 Metodología

En primer lugar, para poder tener una idea general del proceso de creación de este modelo macroscópico, a continuación se expone, a grandes rasgos, la metodología que se propone emplear para desarrollar el modelo macroscópico del presente trabajo:

- **Definición del área de estudio y zonificación:** la etapa inicial de la metodología es la definición del área de estudio para el desarrollo del modelo macroscópico del Plan de Carreteras de la provincia de La Rioja así como su zonificación, es decir, la división del ámbito en zonas de transporte.

En cuanto a zonificación se van a definir una serie de zonas internas (dentro del ámbito) y una serie de zonas externas (fuera del ámbito). El criterio básico para la definición de la zonificación es que cada zona pueda considerarse homogénea desde tres puntos de vista diferentes: características socioeconómicas, movilidad y transporte.

- **Recopilación de Datos de Equipamiento ITS y Datos de Proveedores Externos:** trata de recoger toda aquella información de partida con la que nutrir el modelo en lo que respecta a la demanda. En este sentido, se recurre a diferentes fuentes de información relacionadas con la demanda, ya que el empleo e integración de información procedente de diversas fuentes posibilita la disponibilidad de un gran volumen de información para la construcción y posterior calibración del modelo macroscópico, incrementándose de este modo la fiabilidad del modelo y la garantía de que sus resultados posean un grado de confianza elevado.
- **Edición del Modelo Base – Oferta (Red viaria):** edición del modelo base en lo referente a la oferta del sistema de transportes en el ámbito que, en el caso concreto del modelo macroscópico propuesto, está directamente ligada a la oferta de red viaria en el ámbito de estudio. El procedimiento de edición del modelo en lo que respecta a la oferta consiste en:
 - Seleccionar la red a incluir en el modelo, es decir, el conjunto de carreteras que vayan a ser parte del mismo. Para ello, se deben considerar aspectos tales como el nivel de agregación de la zonificación definida y el objeto o propósito del modelo, ya que la red del modelo debe ser coherente con ellos para garantizar la utilidad y fiabilidad del modelo.
 - Construcción y depuración de la red del modelo (links y nodos).

- Definir los atributos o propiedades de la red del modelo (longitud, velocidad, capacidad, función de demora, etc.).

- **Edición del Modelo Base – Demanda (Matrices):** edición del modelo base en lo referente a la información relacionada con demanda de viajes en el ámbito. A este respecto, se propone emplear información tanto de equipamiento ITS como datos de proveedores externos para la obtención de la demanda de viajes del modelo.

La información relacionada con la demanda se introducirá en el modelo en forma de matrices origen-destino (OD), expresando éstas como una relación en términos de viajes entre cada uno de los pares OD, siendo los orígenes y destinos las zonas internas y externas del ámbito establecidas en la zonificación.

El procedimiento de obtención de las matrices origen-destino propuesto es el siguiente:

- Obtención de Matrices iniciales O-D a partir de información de geoposicionamiento de teléfonos móviles.
- Ajuste de las matrices iniciales mediante el software de PTV-Visum, tomando como base datos de aforos de los equipamientos ITS.
- **Calibración del Modelo Base:** esta etapa tiene como objeto que el modelo refleje la realidad simulada con el nivel de representatividad suficiente para el objeto del mismo y acorde con el que la información de partida permita. Para la realización del procedimiento de calibración, es necesario realizar anteriormente la asignación de los viajes a la red, que implica cargar las matrices de demanda en la red de transporte ofertada. Específicamente, se empleará el método de asignación denominado "Equilibrio de Usuario Estocástico (SUE)".
- Una vez asignadas las matrices de viajes a la red, el procedimiento de calibración consiste en realizar ajustes para lograr que los volúmenes de tráfico y velocidades que resulten del proceso de asignación de tráfico sean semejantes a los tráficos y velocidades observados.
- **Validación del Modelo Base:** tiene por objeto garantizar que el modelo macroscópico sea adecuado para la simulación de escenarios relacionados con la gestión de tráfico. En esta fase se debe emplear información que no haya sido empleada en la fase de calibración anteriormente descrita, proponiéndose específicamente para el modelo macroscópico del presente trabajo el empleo de datos procedentes de Estaciones de Toma de Datos (ETDs) como aforos, así como los tiempos de recorrido.

La metodología propuesta se desarrolla en los próximos apartados de manera detallada con el fin de explicar el desarrollo del modelo de macrosimulación objeto de estudio de este trabajo.

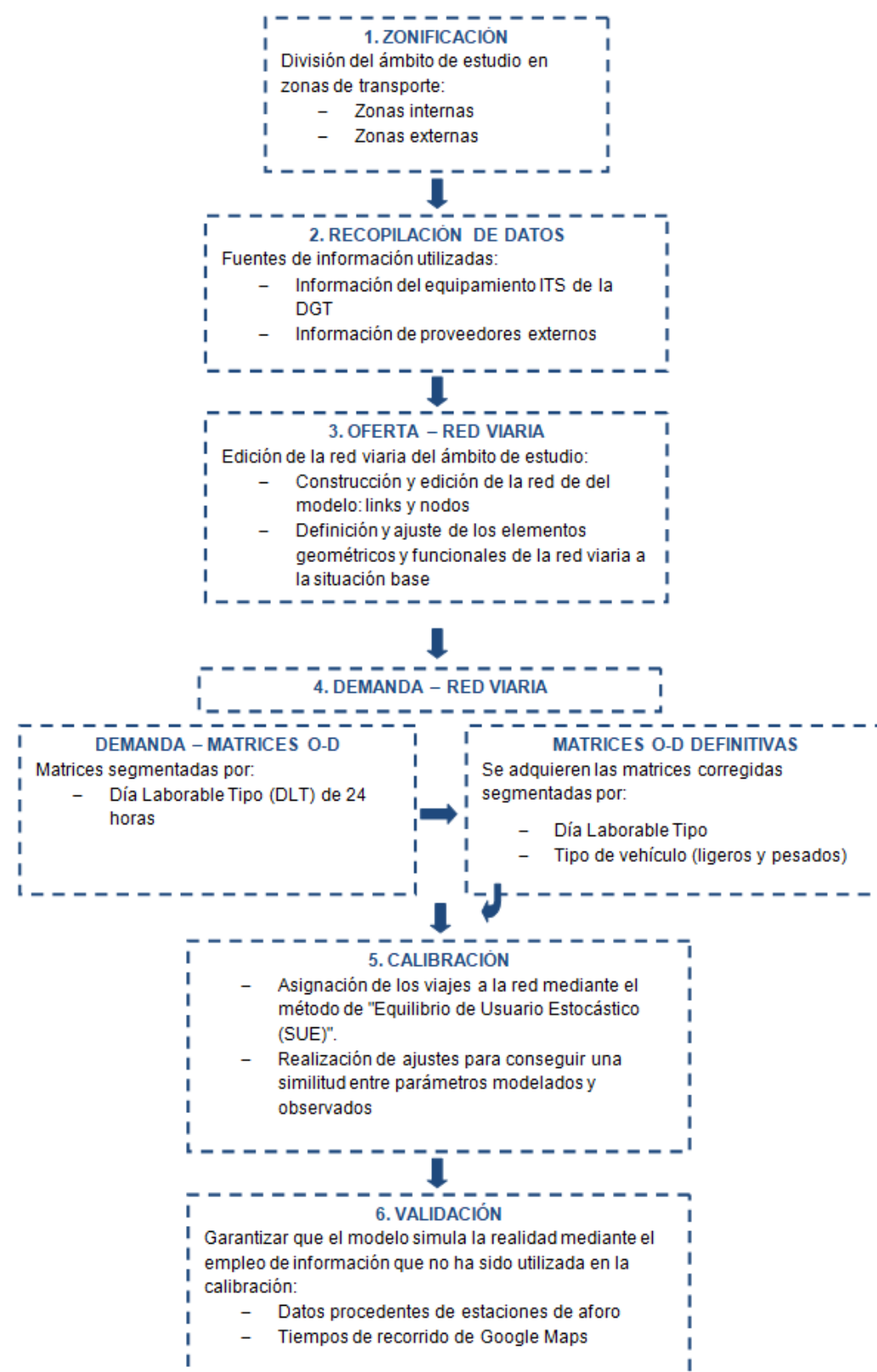


Ilustración 1 - Metodología para la confección del modelo macroscópico

Fuente: Elaboración propia

3.2 ZONIFICACIÓN

La zonificación es la primera etapa del modelo, donde se define el ámbito de estudio y la división del mismo en zonas de transporte.

En este modelo se ha definido la totalidad de la provincia de La Rioja como ámbito de zonificación, dividiendo el área de estudio en zonas de transporte.

La zonificación que se ha establecido para que se puedan llevar a cabo los análisis espaciales y territoriales de la movilidad condiciona la sensibilidad y nivel de detalle de los resultados, y particularmente, la modelización posterior, por lo que su definición ha requerido una atención específica y especial. Se ha realizado con un nivel de detalle de desagregación espacial adecuada y utilizando como unidad mínima las secciones censales.

Los criterios que se han aplicado para definir la zonificación actual se basan principalmente en que cada zona se considera lo suficientemente homogénea desde el punto de vista de las características socioeconómicas, de movilidad y de transportes de acuerdo con los objetivos y escala de este Plan. En base a ese principio general, los criterios concretos para definir la zonificación han sido los siguientes:

- Garantizar la compatibilidad con las divisiones administrativas existentes, en concreto la unidad mínima en las Zonas Internas es una sección censal, quedando cada una de estas como zonas independientes.
- Plantear las zonas externas del modelo de macrosimulación de manera que las provincias colindantes a la zonificación interna del ámbito (Zaragoza, Navarra, Álava, Vizcaya, Burgos y Soria) se subdividan por corredores de transporte y con la mayor homogeneidad posible en la composición de la población de cada una de ellas, con el fin de tener mayor información en esa zona donde aparentemente se produce la mayoría del flujo diario interno-externo y viceversa.
- Garantizar que la accesibilidad de las zonas sea equivalente con el objetivo de proporcionar homogeneidad suficiente en relación con la accesibilidad proporcionada por la red de carreteras, sirviendo este modelo de base para el Análisis de Accesibilidad de la provincia de La Rioja.
- Establecer que el nivel de detalle de la zonificación debe ser suficiente para que el modelo macroscópico sea sensible a las diferentes afecciones al tráfico que se simulan en él.

Es con todo ello que para el proceso de modelización se ha trabajado con las siguientes agregaciones espaciales:

- La zonificación interna del ámbito de estudio: consta de 344 zonas de transporte delimitadas estratégicamente, creadas a partir de secciones censales e intentando que la accesibilidad de cada zona sea lo más homogénea posible.
- La zonificación externa del ámbito de estudio: consta de 96 zonas de transporte que corresponden, como se ha comentado anteriormente, tanto a la subdivisión de las

provincias colindantes del ámbito de estudio como a la totalidad de las restantes provincias que se encuentran en la península ibérica.

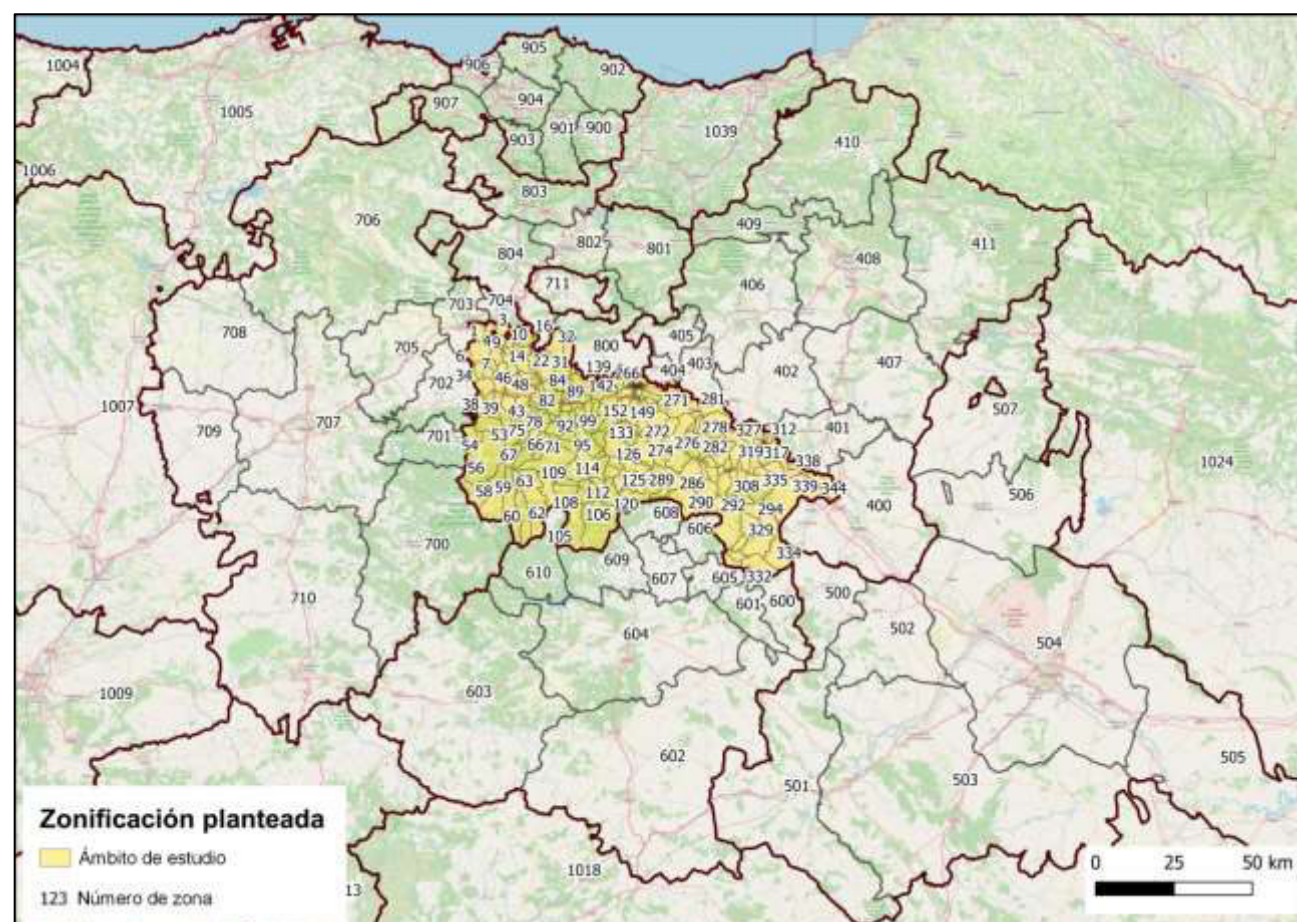


Ilustración 2 - Zonificación planteada

Fuente: Elaboración propia a partir de software GIS

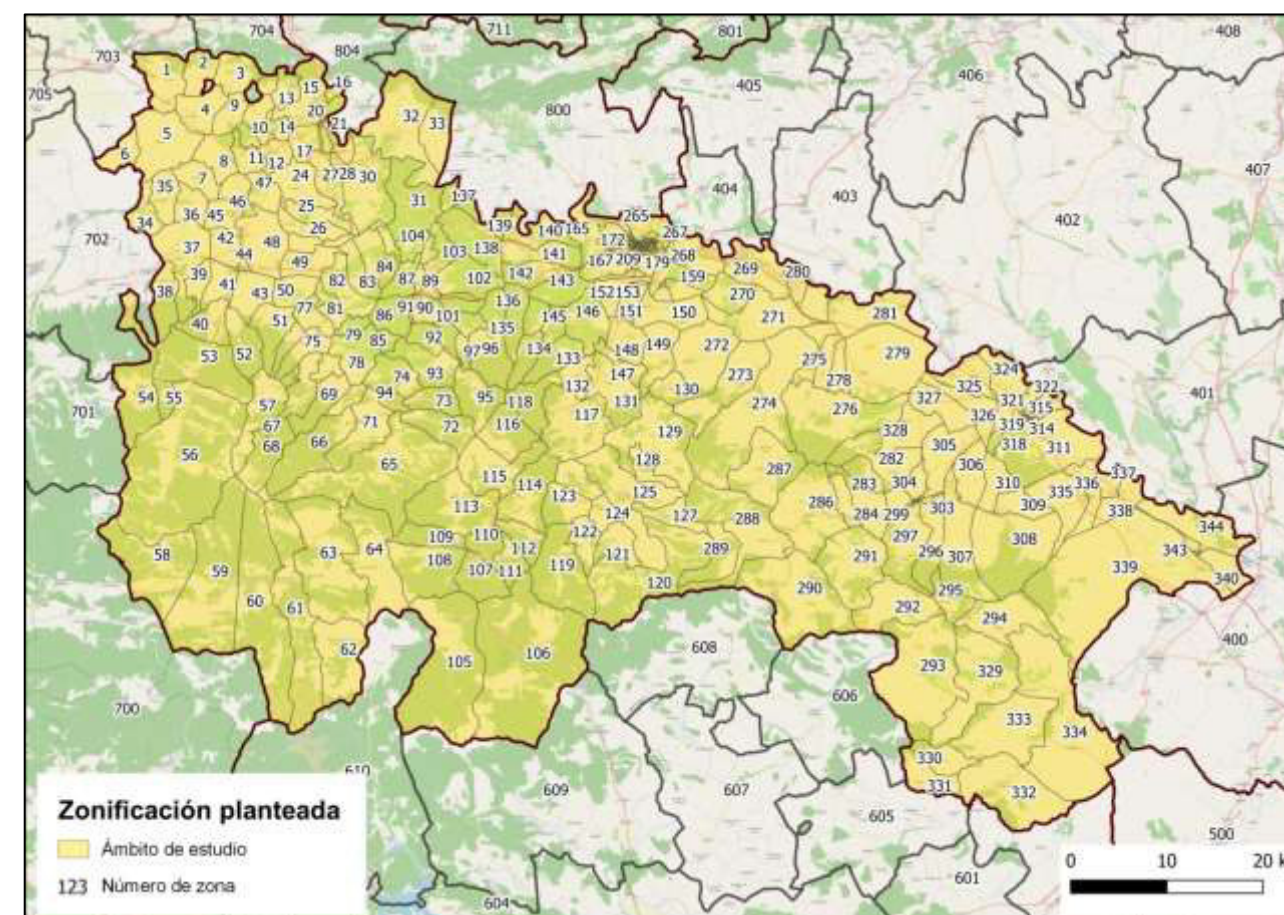


Ilustración 3 - Zonificación planteada

Fuente: Elaboración propia a partir de software GIS

3.3 RECOPIACIÓN DE DATOS DE EQUIPAMIENTOS ITS Y DATOS DE PROVEEDORES EXTERNOS

La recopilación de información y datos es un paso muy importante previo a la construcción del modelo, pues es con ello con lo que este se sostiene en relación a la demanda.

Para poder construir este modelo macroscópico se han consultado y utilizado las siguientes fuentes que se exponen a continuación.

3.3.1 Información de los equipamientos ITS

3.3.1.1 Información procedente de las estaciones de aforo del Gobierno de La Rioja

El Gobierno de La Rioja cuenta con una serie de estaciones de aforo que recogen las intensidades de tráfico según tipo de vehículo, pudiendo también recopilar las velocidades por

cada tramo. Estas estaciones se clasifican según la frecuencia de aforo que se asigne a cada tramo de la red, que pueden ser:

- Estaciones permanentes.
- Estaciones primarias.
- Estaciones secundarias.

Para la confección del modelo base se han utilizado los datos más recientes de estas estaciones de aforo, es decir, del año 2018. Esto es así porque no existen actualmente datos más recientes, por lo que siendo este modelo base de un DLT de octubre de 2019, se ha tenido que incrementar los valores de estos datos al año 2019 de acuerdo a lo expuesto en el ANEXO II de la *Orden FOM/3317/2010*¹ del Ministerio de Fomento donde se enuncia que el incremento de tráfico a utilizar en los estudios de tráfico de 2017 en adelante será de un 1,44% anual acumulativo.

3.3.1.2 Información procedente del equipamiento ITS de la DGT

Procedente de fuentes “internas” a la DGT en el ámbito objeto de estudio, a través de los siguientes equipamientos ITS que dispone la propia DGT y que han proporcionado la información suficiente para poder emplearlo en este modelo:

- Espiras simples: datos de intensidades de tráfico según tipo de vehículo.
- Espiras dobles: datos de intensidades de tráfico y velocidades por tramos.

Para el presente estudio, se han utilizado datos para el año del modelo base, es decir, para el año 2019, procediendo a realizar una media de las intensidades de varios DLT de octubre de 2019 para así tener una muestra representativa, todo ello discretizando por vehículo ligero y pesado.

3.3.1.3 Información procedente de las estaciones de peaje de la autopista de peaje AP-68

La autopista de peaje AP-68 que atraviesa toda la provincia de La Rioja es un factor muy importante a contemplar para la confección de este modelo macroscópico. Es por ello por lo que se han solicitado datos a la concesionaria de esta autopista, actualmente AVASA-Grupo Abertis,

de matrices Origen-Destino mensuales y diarias de las estaciones de peaje que se encuentran situadas a lo largo de esta autopista de peaje dentro de la provincia de La Rioja. Se han escogido los datos para los días 1, 2, 3, 8, 9, 10, 15, 16, 17, 22, 23, 24, 29, 30 y 31 de octubre de 2019 (cinco martes, cinco miércoles y cinco jueves) siendo todos ellos días laborables de octubre del año en cuestión, además de estar discretizados por tipo de vehículo (ligeros y pesados). Se ha realizado un promedio de todos estos días para obtener datos equivalentes al período diario a modelizar.

3.3.1.4 Información procedente de las estaciones de aforo del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MiTMA)

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MiTMA) posee un Mapa de Tráfico para 2018 donde se presentan datos de intensidades medias anuales, así como de coeficientes de corrección para transformar los datos anuales al período de agregación del modelo base. Estos datos también se encuentran discretizados por tipo de vehículo (ligeros y pesados). Estos datos han sido complementarios a los remitidos por parte del MiTMA, particularmente por parte de la Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja, que ha proporcionado datos tanto de intensidades medias diarias como horarias de 25 estaciones de aforo diferentes para todos los días de 2019, así como también para todas las horas del mes del DLT del modelo base a confeccionar. Estos datos se encuentran discretizados por tipo de vehículo y por sentido de circulación (ascendente y descendente).

La información proporcionada por estas tres fuentes de información se ha utilizado para la calibración y validación del modelo, siendo una parte fundamental de este proceso el ajuste de las matrices Origen-Destino a la demanda observada.

Cabe destacar que toda la información proveniente de estos equipamientos ITS ha sido procesada y revisada con el fin de contrastar la fiabilidad de los datos y evitar que se puedan producir errores en el modelo por este tipo de información.

3.3.2 Información de proveedores externos

Este tipo de información ha sido utilizada para la construcción y calibración del modelo macroscópico, y proviene de las siguientes fuentes de información:

- Google Traffic y Google Maps. Se han obtenido tiempos de recorrido que se han empleado para la calibración y validación del modelo con la finalidad de comprobar que los tiempos simulados son válidos en comparación con los facilitados por Google Traffic. Google Maps

¹ Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, por la que se aprueba la Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento [en línea] [fecha de consulta: 06 de mayo de 2021] Disponible en: <https://boe.es/boe/dias/2010/12/23/pdfs/BOE-A-2010-19708.pdf>

también ha sido una herramienta importante para la calibración y validación de la elección de ruta en el modelo.

- TomTom² y Here Technologies³. Se necesita un código de autenticación (API: Application Programming Interfaces) que permita la comunicación con las aplicaciones web y así utilizar las funciones que ofrecen estas aplicaciones. Mediante el uso de herramientas de programación es posible realizar llamadas a estas aplicaciones proporcionándole una serie de parámetros de entrada, principalmente las coordenadas entre un origen y destino de desplazamiento, modo de transporte al que hace referencia la información y período temporal que se desea descargar (año, mes, día, hora, minuto y segundo). La información resultante se ofrece en formato XML y JSON, siendo necesario realizar un tratamiento de la información para transformarla a un formato tabular, posibilitando con ello crear gráficos y realizar diferentes análisis. A través de este proceso ha sido posible obtener la velocidad para cada uno de los tramos que compone la red de carreteras del ámbito de estudio en cuestión. Se han realizado llamadas al servidor web mediante la API para los siguientes períodos:
 - TomTom: 17 de octubre de 2019.
 - Here Technologies: 22 de octubre de 2020.

Como puede observarse, para la aplicación de Here Technologies se han hecho llamadas para octubre de 2020 debido a que ésta sólo deja consultar datos para el año anterior al año actual donde se realice la consulta. Sin embargo, estos datos sirven para contrastar y validar los datos obtenidos por la plataforma de TomTom y así obtener información mejor más fiable.

- Datos provenientes de la Telefonía móvil proporcionados por el proveedor Kido Dynamics. Los datos de geoposicionamiento de los teléfonos móviles han permitido estimar la movilidad global existente entre las zonas de transporte que hemos definido en un apartado 1 de la Zonificación. En concreto, para la obtención de la demanda de transporte en el modelo, hemos obtenido una demanda diaria correspondiente a la media de los días 1, 2, 3, 8, 9, 10, 15, 16, 17, 22, 23, 24, 29, 30 y 31 de octubre de 2019. Estos datos han permitido caracterizar la demanda diaria de un DLT, tanto de viajes internos en el ámbito

de estudio (viajes internos-internos) como viajes desde/hacia el ámbito de estudio desde/hacia las zonas externas (viajes internos-externos). Al tratarse de datos correspondientes a movilidad global (todos los modos de transporte) y con la finalidad de obtener únicamente una matriz correspondiente al modo carretera (vehículos ligeros y pesados), se han combinado los datos de telefonía móvil con otras fuentes de información que detallamos a continuación.

3.3.3 Información de otras fuentes

- “Estudio de la Movilidad Interprovincial de Viajeros aplicando la Tecnología Big Data”⁴, elaborado por el Ministerio de Fomento. Utiliza como principal fuente de datos los suministrados por los registros de posicionamiento anonimizados de los terminales móviles al conectarse a las antenas de telefonía móvil. Este estudio se llevó a cabo durante los meses de julio, agosto y octubre de 2017 y su objetivo fue estimar los flujos interprovinciales en diferentes modos de transporte (aéreo, marítimo, carretera, ferroviario). Dado que el modelo propuesto caracteriza un día laborable tipo de octubre de 2019, se han estudiado los datos de octubre del 2017 (días 17, 18, 19, 24, 25 y 26) que también corresponden a un DLT de octubre, los cuales han sido arrojados por el estudio de Movilidad Interprovincial con una doble finalidad:
 - Estimar el tráfico externo-externo en nuestro modelo, es decir, aquél que tiene como origen y destino puntos situados fuera del ámbito de estudio considerado pero que atraviesa el ámbito de la provincia de La Rioja durante su trayecto.
 - Obtener la cuota modal del modo carretera (vehículos ligeros más pesados) de viajes interprovinciales, tanto de los viajes que se originan y finalizan en nuestro ámbito de estudio entre los distintos municipios (viajes internos-internos) como los que tienen únicamente el origen o el destino en el ámbito de la provincia de La Rioja (viajes internos-externos).
- Planes de Movilidad Urbana Sostenible y Estadísticas de Ayuntamientos: también adiciona datos de reparto modal que se han dado en los municipios más importantes del ámbito de estudio para el año del día laborable tipo a analizar, principalmente en la ciudad de Logroño.
- Datos de oferta de la red de carreteras procedente de fuentes como OpenStreetMap y del Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG).

² Documentación y portal para desarrolladores. [en línea] [fecha de consulta: 06 de mayo de 2021] Disponible en: <https://developer.tomtom.com/>

³ Producto e información para desarrolladores. [en línea] [fecha de consulta: 06 de mayo de 2021] Disponible en: <https://developer.here.com/>

⁴ Estudio piloto de movilidad interprovincial. [en línea] [fecha de consulta: 06 de mayo de 2021]. Disponible en: <https://observatoriotransporte.mitma.gob.es/estudio-experimental>

El análisis y fusión de las diversas fuentes de información mencionadas constituyen la información de partida para proceder a la construcción, calibración y validación del modelo macroscópico propuesto. La fusión de las diferentes fuentes se ha considerado crucial para obtener el mejor modelo base posible sobre el que, con un alto grado de confianza, simular escenarios y proyecciones futuras que ayuden a definir las actuaciones a realizar en la Red de Carreteras de La Rioja para el período comprendido en el actual Plan.

3.4 OFERTA DE LA RED VIARIA DE TRANSPORTE DEL MODELO

Tras la recopilación de la información necesaria para la construcción del modelo y la definición de la zonificación que delimita el ámbito de estudio, se inició la construcción del modelo codificando en el mismo la oferta del sistema de transportes privado en el ámbito.

Con la finalidad de conseguir una oferta de red viaria óptima y adecuada para el objetivo de este Plan, se ha trabajado tanto con la herramienta GIS como el software VISUM de la compañía PTV Group. La combinación de ambas permite realizar un modelo de enfoque macroscópico que muestra resultados georreferenciados de alta calidad gráfica.

Para poder representar esta oferta de red a nivel geométrico se ha realizado un grafiado de la misma definiendo principalmente los siguientes elementos:

- Arcos o “links”: definen las secciones de la red en ambas direcciones. Contienen la información intrínseca sobre los atributos funcionales que las definen, como longitud, velocidad media, entre otros. Cada elemento de la red (carretera o vía) está subdividido en varios arcos, de forma que permita representar tramos con distintas características geométricas (número de carriles, pendientes, etc.) o funcionales (velocidades, tiempos, tarifas, peajes, tipo de vehículo autorizado a circular en el arco etc.).
- Nodos: los nodos de la red son los elementos de unión entre los arcos. Permiten definir los cambios de características en los distintos tramos de la red.
- Centroides: obtenidos a partir de la zonificación del área de estudio definida en el apartado 1, son los que permiten asociar la demanda a la red. Se corresponden con el centro representativo de cada zona de transporte origen o destino de demanda de viajes, y representan el acceso y dispersión de cada zona.

3.4.1 Edición de la red viaria

El procedimiento de edición del modelo base en lo que respecta a la oferta ha consistido en:

- Seleccionar la red de carreteras a incluir del modelo de simulación de acuerdo con los objetivos que se persiguen. Para ello, se ha partido de información obtenida de OpenStreetMap a través de un archivo “.osm” que contiene todas las carreteras del país según tipología de vía, lo que es un buen punto de partida para poder depurar correctamente la red y adaptarla a los objetivos de modelización. También se ha consultado la información publicada por el Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG).

- El siguiente paso es ajustar los elementos geométricos y funcionales de la red viaria a la situación base (2019), siendo un proceso bastante minucioso que determina en gran medida la cantidad de trabajo que se tendrá que realizar en la etapa posterior de calibración. El nivel de detalle de la red de carreteras modelizada es más preciso en las zonas internas (se han modelizado las vías de alta capacidad, carreteras nacionales, carreteras autonómicas, jerarquizándose a su vez estas últimas en una Red Básica, una Red Comarcal y una Red Local) que en las zonas externas (únicamente se han modelizado vías de alta capacidad y carreteras nacionales). Del mismo modo, el nivel de detalle en las proximidades de una ciudad en las zonas internas es mayor que en el resto del ámbito de estudio. Estas diferencias de precisión se deben a que se requeriría una cantidad ingente de recursos para modelizar con el máximo nivel de detalle todo el ámbito de estudio, por lo que se ha decidido un nivel de detalle que no comprometa a los objetivos perseguidos por la modelización. En concreto se han codificado:

- Velocidades en flujo libre de cada arco
- Número de carriles de cada arco
- Capacidad máxima diaria de cada arco

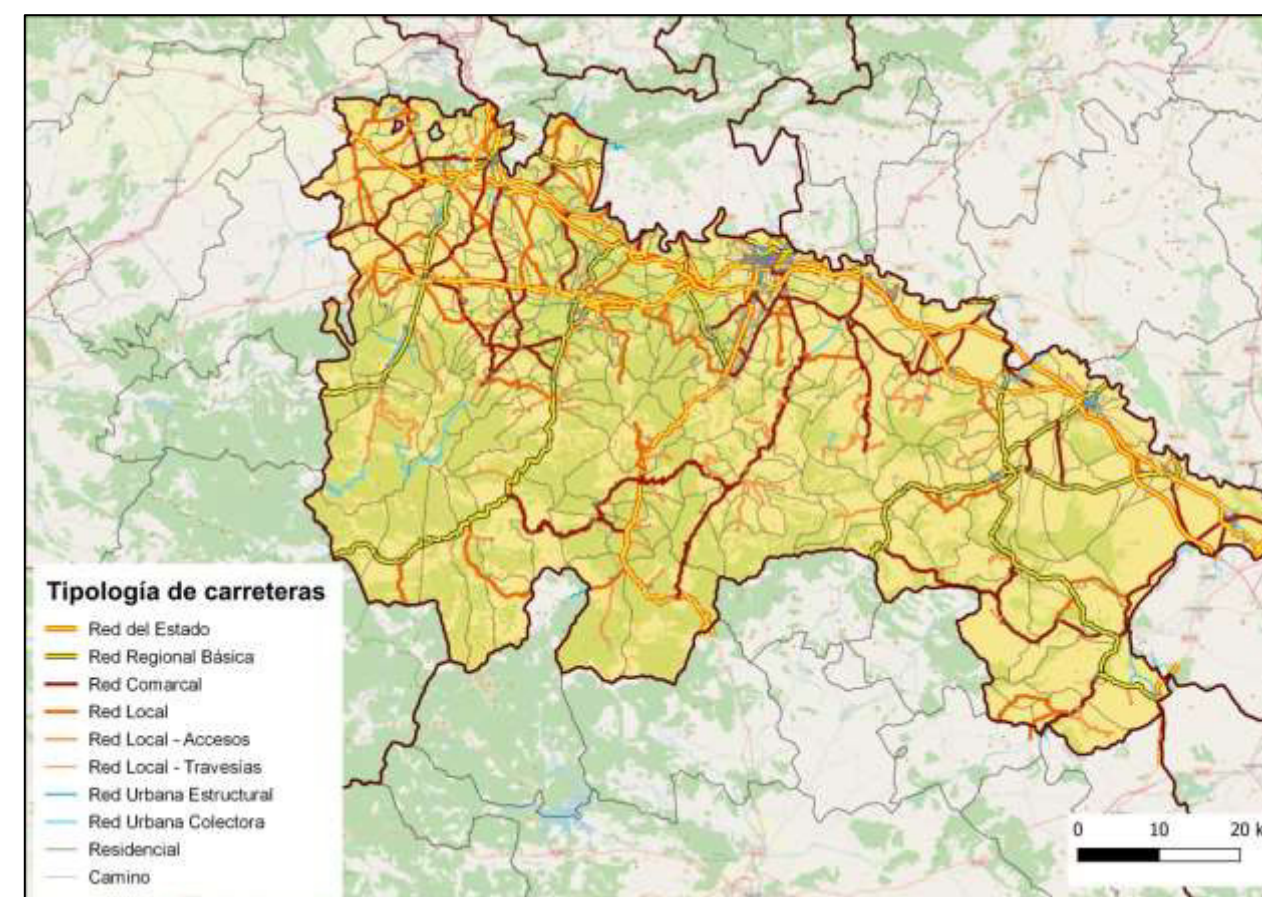


Ilustración 4 - Tipología de carreteras de La Rioja

Fuente: Elaboración propia a partir de software GIS

- Por razones de seguridad vial y fluidez de la circulación, para el año base de modelización (2019), tal y como se expone en la Resolución de 14 de enero de 2019, de la Dirección General de Tráfico⁵, los vehículos de 4 o más ejes se verán afectados por la restricción de circulación de esta normativa para circular por la carretera N-232 en ambos sentidos, desde el PK 330,875 (Límite Navarra-La Rioja) hasta el PK 446,710 (Gimileo):

Ctra.	Inicio		Final		Vehículos afectados	Sentido
	P.K.	Población	P.K.	Población		
N-340	1012,2	Torreblanca.	1058,44	Límite Castellón-Tarragona.	4 o más ejes.	Ambos sentidos.
N-232	446,710	Gimileo.	330,875	Límite Navarra-La Rioja (Alfaro).	4 o más ejes.	Ambos sentidos.

Ilustración 5 - Restricciones temporales a la circulación

Fuente: Resolución de 14 de enero de 2019, de la Dirección General de Tráfico, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2019.

Esta restricción se establecerá para todos los días del año 2019 desde las 0:00 hasta 24:00. Esta restricción se ha reflejado así en el tramo de esta carretera para ambos sentidos para el año del modelo base.

- Dado que el escenario base seleccionada es un día laborable tipo de octubre de 2019, se han incorporado al modelo los peajes de la Autopista AP-68, que discurre entre Bilbao y Zaragoza y que atraviesa la provincia de La Rioja, ya que el escenario base corresponde a una situación donde existe peaje.

A continuación se exponen los tramos de peaje que existen en nuestro ámbito de estudio de manera gráfica:

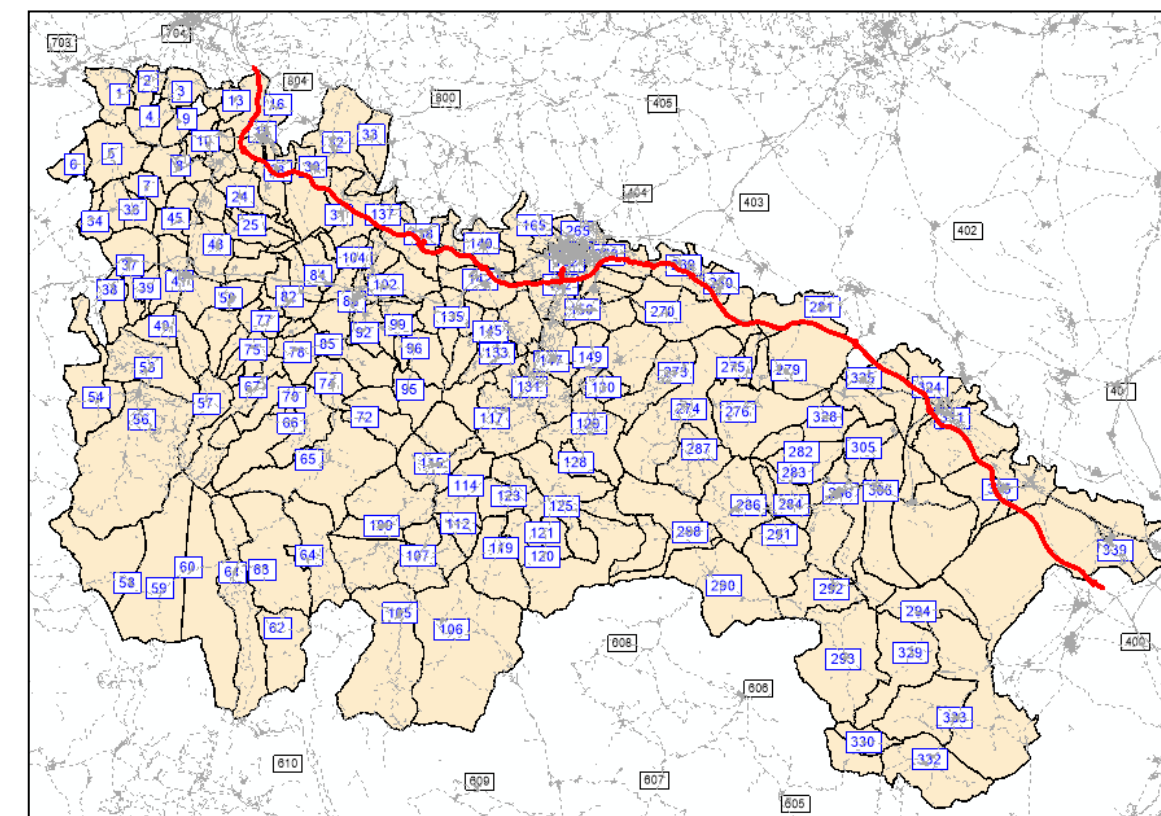


Ilustración 6 - Tramos de peaje en el ámbito de estudio

Fuente: Elaboración propia a partir del software PTV Visum



Ilustración 7 - Ubicación de los tramos de peaje de la Autopista de peaje AP-68

Fuente: <https://www.autopistas.com>

⁵ Resolución de 14 de enero de 2019, de la Dirección General de Tráfico, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2019 [en línea] [fecha de consulta: 06 de mayo de 2021] Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/pdf/2019/BOE-A-2019-649-consolidado.pdf>

3.5 DEMANDA DE LA RED VIARIA DE TRANSPORTE DEL MODELO

Una vez obtenida y analizada la información de partida, revisadas las variables socioeconómicas y urbanísticas del ámbito de estudio, definida la zonificación en base a lo anterior, realizado el análisis funcional de la red y las características geométricas y funcionales de la misma, se obtienen las matrices de demanda Origen-Destino correspondientes al año base (2019) por categoría de vehículo, referidas a un periodo agregado de 24 horas en un día laborable tipo (DLT)

de octubre. Estas matrices Origen-Destino incluirán todo el tráfico por carretera que circule por la red viaria codificada y tenga como origen o destino una zona interna del modelo.

El procedimiento de obtención de las matrices Origen-Destino se muestra en los siguientes subapartados.

3.5.1 Obtención de datos de telefonía móvil a través del proveedor externo KIDO Dynamics

A partir de las señales de telefonía móvil que emiten los dispositivos a lo largo de un determinado periodo de tiempo es posible obtener con un alto nivel de precisión la movilidad global (todos los modos de transporte) entre cada par origen destino de la zonificación propuesta.

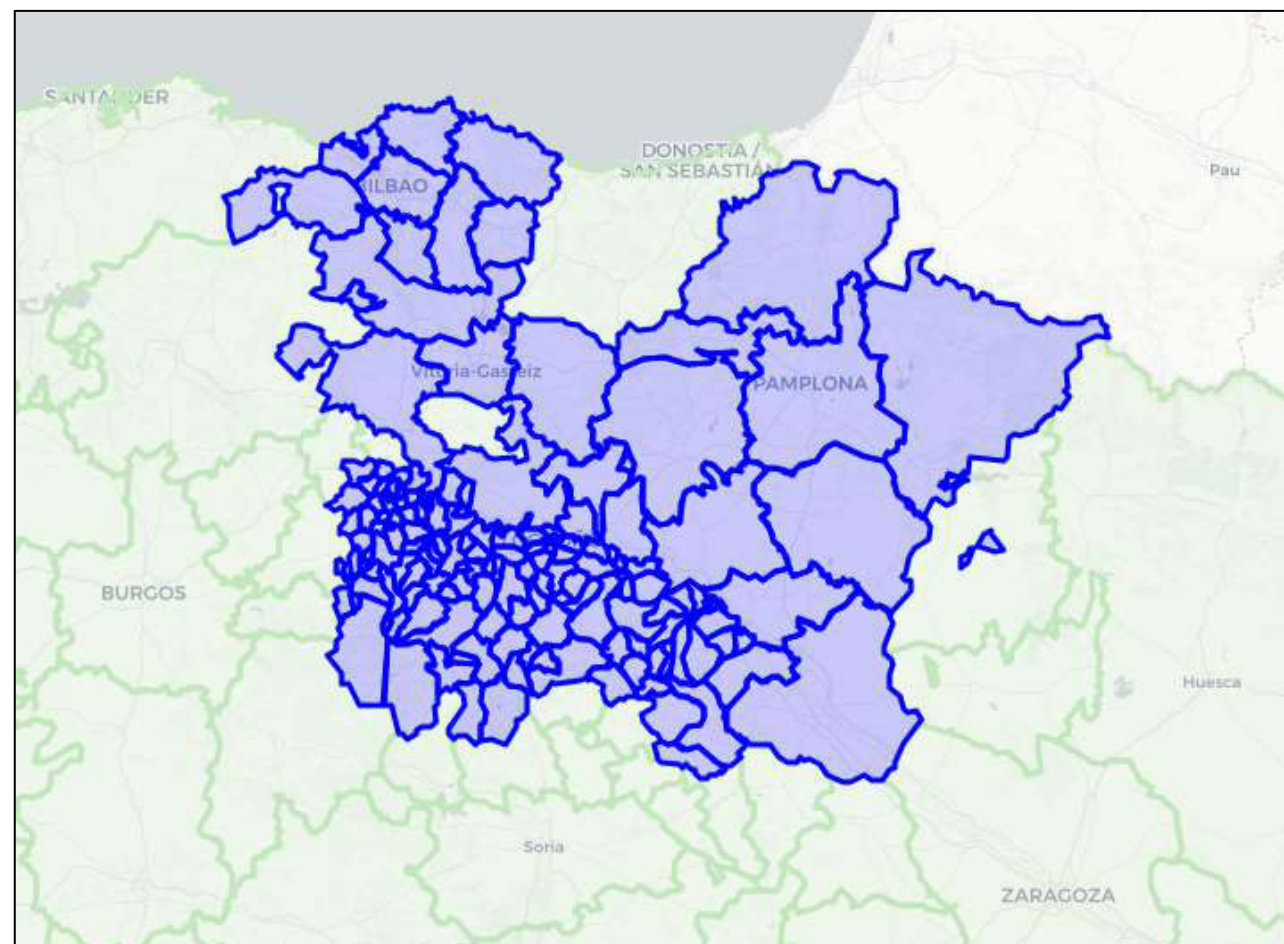


Ilustración 8 - Zonificación en la plataforma de KIDO Dynamics

Fuente: KIDO Dynamics

Tal y como se muestra en la Ilustración 4, para la descarga de datos de telefonía móvil se ha decidido introducir como zonas internas también las zonas de la provincia de Navarra, Álava, y Vizcaya, ya que tras un análisis del *Estudio de la Movilidad Interprovincial de Viajeros aplicando la Tecnología Big Data* anteriormente mencionado se ha observado que el mayor número de viajes

interprovinciales se realizan entre La Rioja y estas cuatro provincias. Esto se ha hecho así como objetivo de tener mayor información entre estas zonas y con las zonas externas.

En concreto, se ha partido de las matrices de demanda global correspondiente a los días 1, 2, 3, 8, 9, 10, 15, 16, 17, 22, 23, 24, 29, 30 y 31 (cinco martes, cinco miércoles y cinco jueves) de octubre de 2019. Estos datos corresponden con la movilidad global (todos los modos de transporte), tanto viajes dentro del ámbito de estudio (internos-internos) como viajes desde/hacia el ámbito de estudio (internos-externos). Una vez analizada la información se ha calculado una media entre las 15 matrices, consiguiendo así una matriz de demanda representativa de cualquier día laborable tipo de octubre de 2019.

Estas matrices O-D proporcionan la movilidad global para el día o período seleccionado, por lo que, con el fin de conseguir las matrices correspondientes a los viajes en vehículo privado, se han analizado fuentes de información complementarias para estimar la cuota modal del vehículo privado.

3.5.2 Obtención de datos de número de viajes y reparto modal de viajes inter CC.AA-inter Provinciales y viajes intra CC.AA-inter Provinciales a través del “Estudio de la Movilidad Interprovincial de Viajeros aplicando la Tecnología Big Data”, publicado por el Ministerio de Fomento.

El objetivo de este estudio es definir la movilidad interprovincial de viajeros con un alcance nacional para el año de estudio al que se encuentra referido (2017). El conjunto de datos que se extraen de este estudio para definir la demanda de este modelo se encuentra agrupado en función de diferentes factores que condicionan los resultados:

- **Período de estudio:** en este estudio se analizan dos períodos del año, uno durante los meses de julio/agosto y otro durante el mes de octubre del año 2017, siendo este último el período donde se ha centrado el análisis de los datos. Para este período se ha realizado una agrupación de días para analizar días promedio, siendo martes promedio, miércoles promedio y jueves promedio los días objeto de análisis.
- **Zonificación:** la zonificación de este estudio se distribuye en 59 zonas que corresponden con la división a nivel provincial, Baleares y Canarias a nivel de isla, y dos zonas adicionales correspondientes a las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, tal y como se ha pensado y realizado la zonificación del modelo para las zonas externas, pues da como resultado esto un conjunto de datos fiables y con mayor exactitud.
- **Segmentación por modos de transporte:** la demanda de viajes se segmenta en función del modo de transporte utilizado, pudiendo ser modo de transporte por carretera, ferrocarril, marítimo y aéreo.

Haciendo una distinción especial para el modo carretera que se va a analizar para la obtención de matrices, en este estudio se realiza una pormenorización adicional de este modo en función de los Orígenes-Destinos interprovinciales:

- O-D intra CC.AA.: en las matrices elaboradas, en la columna Modo aparece “carretera”, que representa el volumen total de movimientos en este modo para cada par O-D.
- O-D inter CC.AA.: en las matrices elaboradas, en la columna Modo pueden aparecer:
 - “autobús” indica que se trata de un O-D que cuenta con servicios de concesión nacional de autobús y se contabilizan los movimientos realizados exclusivamente en dichas concesiones.
 - “privado”, representa para cada uno de los O-D inter CC.AA., la movilidad total que se produce por carretera a la que se le ha restado, cuando existe, la correspondiente a las concesiones nacionales, anteriormente descrita. Es decir, en los O-D inter CC.AA. el volumen total de movimientos por carretera será la suma de “autobús” más “privado” para cada par O-D.

Esta distinción se ha tenido en cuenta a la hora de tratar y analizar los datos para proporcionar a la demanda del modelo el porcentaje de viajes en vehículo privado interprovinciales que se realizan en función de los Orígenes-Destinos: viajes inter CC.AA-inter Provinciales y viajes intra CC.AA-inter Provinciales.

- **Franjas horarias:** La información que se aporte se distribuye en 4 franjas horarias, sin embargo, para este modelo no hace falta una segmentación por períodos horarios puesto que se realiza para un día laborable tipo.
- **Segmentación por lugar de residencia:** la información que se proporciona por este motivo distingue entre “residentes” y “no residentes”, aunque para este modelo no se ha hecho esta distinción.
- **Caracterización de actividades:** las actividades que se asocian al origen y destino de los viajes se clasifican en 4 categorías diferentes, no obstante para las matrices iniciales de este modelo no se ha realizado una catalogación de estas categorías, puesto que para este caso resulta necesario tener todos los viajes sin realizar esta distinción.

Como los datos proporcionados por esta fuente de información son del año 2017 y el modelo ha sido confeccionado para el año base de 2019, los datos han tenido que ser ajustados considerando el incremento de tráfico, de acuerdo con el apartado 5 del Anexo II de la Orden FOM/3317/2010 y como se ha comentado y utilizado en el apartado 3.1. del presente documento, se enuncia que a partir del año 2017 en adelante se aplicará un incremento anual acumulativo de 1,44% de tráfico para utilizar en estudios de tráfico. Consecuentemente, se ha aplicado un

incremento del 1,44% por dos a los datos del año 2017 para así poder ajustarlos al Año Base a modelizar (2019).

Con todo ello, se han obtenido los flujos interprovinciales y el reparto modal de la movilidad externa de penetración y paso en el ámbito de estudio de los días medios de martes, miércoles y jueves de octubre de 2018: viajes inter CC.AA-inter Provinciales y viajes intra CC.AA-inter Provinciales.

3.5.3 Obtención de datos de número de viajes por carretera intra provinciales del ámbito de estudio a través de Planes de Movilidad Urbana Sostenible y Estudios de Ayuntamientos.

Se han consultado fuentes complementarias para una mejor estimación del reparto modal de los viajes en carretera intra provinciales que se realizan dentro del ámbito, con el objetivo principal de enriquecer la matriz de telefonía original y aproximar con un mayor nivel de detalle la cuota modal de la carretera. A continuación se reflejan las fuentes de datos de las que se ha extraído la información necesaria:

Municipio	Tipo de fuente de información
LOGROÑO	<ul style="list-style-type: none"> • Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Logroño⁶ • Estudio de la Movilidad Cotidiana en Logroño⁷

Tabla 1 – Fuentes de datos para la obtención del número de viajes intra provinciales

Fuente: Elaboración propia

⁶ Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Logroño. [en línea] [fecha de consulta: 06 de mayo de 2021] Disponible en: <http://www.xn--logroo-0wa.es/wps/wcm/connect/ea0ff2804acdc62aa6cfefdd6c1ae7d1/PMUS+Logro%C3%B1o+-+Propuestas.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=ea0ff2804acdc62aa6cfefdd6c1ae7d1>

⁷ Estudio de la Movilidad Cotidiana en Logroño. en línea] [fecha de consulta: 06 de mayo de 2021] Disponible en: <http://www.xn--logroo-0wa.es/wps/wcm/connect/967e1100403843ab922e9227d6903348/MOVILIDAD+COTIDIANA+EN+LOGRO%C3%91O+%282018%29.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=967e1100403843ab922e9227d6903348>

No se ha podido consultar más allá de las fuentes expuestas en la Tabla 1 porque actualmente no existen datos relevantes a utilizar para los restantes municipios de la provincia de La Rioja. Sin embargo, los datos arrojados por estos dos documentos permiten tener una idea de cuál es el reparto en la ciudad de Logroño y cuál es el coeficiente de ocupación del vehículo privado en la ciudad.

Finalmente, con el fin de convertir la matriz de viajes en vehículo privado ha sido necesaria la aplicación de un Coeficiente de Ocupación en vehículo privado, el cual ha ido variando durante los últimos años. Se ha decidido tomar como referencia el dato publicado por el Estudio de la Movilidad Cotidiana en Logroño, pues es el que posee datos más recientes. Este documento enuncia que el índice de ocupación se sitúa en 1,41 ocupantes/vehículo, sensiblemente inferior a años anteriores.

El resultado de todo este proceso es la obtención de la matriz de demanda de vehículos privados en el ámbito de estudio para los flujos internos-internos, internos-externos y externos-externos que atraviesen el ámbito de estudio.

3.6 CALIBRACIÓN DEL MODELO BASE

Una vez codificada la oferta y demanda de transporte en vehículo privado en el ámbito de estudio de la provincia de La Rioja se procede con la etapa de calibración. La etapa de calibración tiene como objetivo que el modelo simule la realidad observada con el nivel de representatividad suficiente para el objeto del mismo, siempre acorde con lo que la información de partida permita.

El proceso de calibración consiste en realizar ajustes para lograr que los volúmenes de tráfico y velocidades que resulten del proceso de asignación de tráfico sean semejantes a los tráfico y velocidades observados que han sido derivados de los equipamientos ITS y fuentes de información externas para el Día Laborable Tipo (DLT) bajo estudio. El proceso de calibración requiere llevar a cabo las siguientes actividades:

- Comprobar los atributos de cada arco a través del método de visualización gráfica del modelo (velocidades, número de carriles, tipo de arco, etc.).
- Codificación de funciones volumen-demora.
- Elección del método de asignación y codificación de fórmulas de elección de ruta.
- Depuración de errores de codificación de la oferta y demanda de transportes.
- Ajuste de las matrices de demanda a aforos.
- Comprobación de las demoras asociadas a cada arco después de la asignación. Estas demoras deben ser coherentes y similares a las demoras de datos reales observados.
- Comprobar que las intensidades medias diarias simuladas presenten una correlación adecuada con los flujos observados por los equipamientos ITS, adaptando las funciones

de demora y propiedades de cada tramo, para posteriormente generar escenarios hipotéticos, lo que permite obtener el total que circulará por cada tramo de la red.

La etapa de calibración consiste en un proceso iterativo que no finaliza hasta lograr que los volúmenes de tráfico y velocidades que resulten del proceso de asignación del tráfico con el modelo base sean semejantes a los tráfico y velocidades observados por las estaciones de aforo en el ámbito de estudio, así como también lograr una elección de ruta y tiempos de recorrido similares a los observados en la realidad.

3.6.1 Codificación de las funciones volumen-demora

Las funciones intensidad-demora permiten simular los efectos de la congestión en la selección de ruta. Dado que cada arco tiene codificada una capacidad teórica máxima y una velocidad máxima en flujo libre, estas funciones calculan la velocidad en congestión (tiempo que se tarda en atravesar el arco en condiciones de congestión) de cada uno de los arcos en función de su velocidad en flujo libre y la ratio intensidad/capacidad (grado de saturación), es decir, que a mayor intensidad, menor va a ser la velocidad en congestión que el modelo considere para cada arco.

Una de las funciones más usadas para este tipo de trabajos es una función cónica propuesta por Heinz Spiess en 1990 como una alternativa para la mejora de los resultados que se obtienen con la función BPR, función muy usada en este tipo de estudio. La función cónica, seleccionada para nuestro modelo, incrementa el tiempo necesario en atravesar un arco a medida que aumenta la relación intensidad/capacidad, determinando que cuando la ratio volumen/capacidad es igual 1 (capacidad máxima teórica) la velocidad en congestión es la mitad de la velocidad en flujo libre. Para valores de la relación volumen/capacidad > 1 la velocidad en congestión disminuye radicalmente, al haberse alcanzado la capacidad máxima de la vía. La formulación de la función cónica es:

$$t_{cur} = t_0 \cdot [2 + \sqrt{a^2 (1 - sat)^2 + b^2} - a \cdot (1 - sat) - b]$$

Donde:

t_0 = Tiempo de viaje en flujo libre

a, b = Parámetros que definen la congestión que tiene sobre la vía la modificación del tiempo de

viaje; $b = \frac{2a-1}{2a-2}$

sat = Capacidad de la vía; $sat = \frac{q}{q_{max} \cdot c}$

t_{cur} = Tiempo de viaje en función de la capacidad y volumen asignado

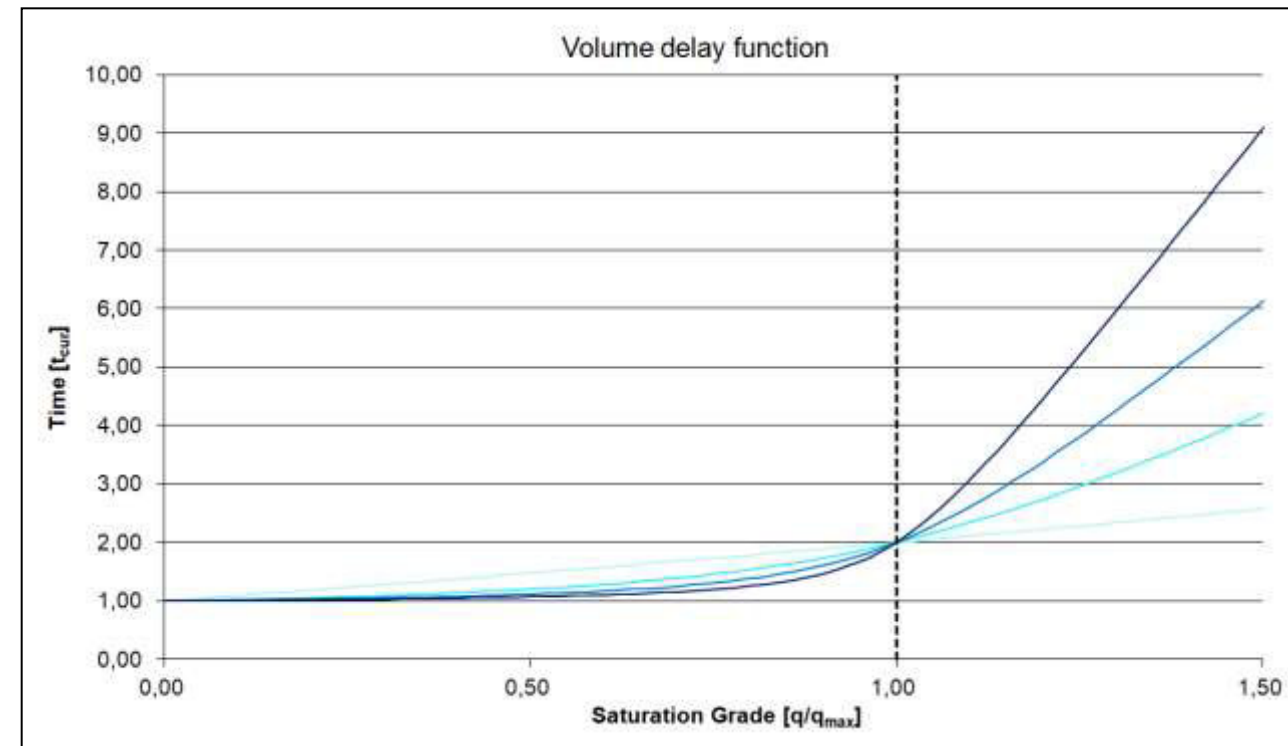


Ilustración 9 - Gráfica de la función cónica. El eje de abscisas representa la ratio intensidad/capacidad. El eje de ordenadas muestra por cuánto se va a multiplicar el tiempo para cada grado de saturación.

Fuente: Elaboración propia

Los coeficientes a y c de las funciones cónicas empleadas varían en función de la tipología de la vía, asignando estos coeficientes a las diferentes categorías de arcos que existen en nuestro ámbito de estudio.

Se han introducido en el modelo 4 funciones cónicas que varían en función de esos coeficientes, a fin de penalizar las categorías de arcos que tengan asociado un coeficiente a superior, de manera que las categorías con mayor coeficiente a tienen una mayor vulnerabilidad a la hora de sufrir congestión por su capacidad. A continuación se muestra una tabla resumen de las diferentes funciones cónicas que se han empleado en el modelo y las categorías de arcos a las que están asociadas:

Número de la función	Categoría de link
----------------------	-------------------

Función 1 $a=13$ y $c=1$	<ul style="list-style-type: none"> Autopistas y Autovías de alta capacidad
Función 2 $a=12$ y $c=1$	<ul style="list-style-type: none"> Red Regional Básica
Función 3 $a=6$ y $c=1$	<ul style="list-style-type: none"> Red Comarcal Red Local - Accesos Red Local - Travesías
Función 4 $a=4$ y $c=1$	<ul style="list-style-type: none"> Red Local Red Urbana Estructural Red Urbana Troncal Red Urbana Colectora Residencial

Tabla 2 – Funciones cónicas y sus coeficientes en relación a la categoría del link

Fuente: Elaboración propia

3.6.2 Método de Asignación

El método de asignación de los viajes a la red implica cargar las matrices de demanda en la red de transporte ofertada, por lo que corresponde con uno de los pasos más importantes de cualquier modelo macroscópico.

El modelo desarrollado integra un método de asignación en el que mediante un proceso iterativo se persigue que cada usuario elija la ruta que perciba como la mejor, es decir, aquella que minimiza su coste generalizado de viaje. Pese a que existen otros métodos de asignación basados en el equilibrio, en este modelo se ha empleado el método de asignación del software Visum denominado "Equilibrio de Usuario Estocástico (SUE)", debido a que tiene un efecto más realista porque no siempre escoge la ruta con menor coste. Esto lleva consigo un coste computacional mayor del modelo de macrosimulación, ya que existen más rutas donde elegir. Este método se explica a continuación:

"... El procedimiento de asignación estocástica supone que los viajeros en vehículo en principio seleccionan el mejor camino, pero con una evaluación individual diferente del camino debido a una información incompleta de la red. En la asignación estocástica del vehículo, la demanda es distribuida de acuerdo a los caminos encontrados usando modelos de distribución del tipo Logit,

*Kirchhoff, Box-Cox, Lohse. Para tomar en cuenta la similitud espacial en los caminos durante la distribución, una medición semejante está determinada por la superposición de los caminos y su ajuste es llamado C-Logit. Comparando con el método de asignación de equilibrio de usuario (EU), hay más caminos seleccionados cargando aún en la red más lenta en la asignación estocástica, debido a que una parte de la demanda está también asignada a un camino no óptimo debido al modelo de distribución. En todos los casos, esta propiedad es más cercana a la realidad que estrictamente aplicando el primer principio de Wardrop...*⁸

Las características del modelo y el uso del método de asignación propuesto implican la consideración de los siguientes elementos:

- Dado que entre el mismo par origen - destino existirá más de un camino, se utilizará el método de asignación estocástica, siendo el modelo Kirchhoff) el modelo de distribución de la demanda seleccionado.
- La impedancia se ha corregido de acuerdo al método "C-Logit".⁹

Una vez realizada una primera asignación de las matrices de viajes a la red, el procedimiento de calibración consiste, para el Día Laborable Tipo, en realizar ajustes de oferta y demanda tras cada iteración para lograr que los volúmenes de tráfico del proceso de asignación de tráfico sean semejantes a los tráficos observados procedentes del equipamiento ITS y fuentes externas. Los datos de tráfico derivado del proceso de asignación, tal y como se ha expuesto anteriormente en el apartado "3.3 Recopilación de Datos", provienen de cuatro fuentes de información diferentes (DGT, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Concesionaria AP-68 y Gobierno de La Rioja) proporcionando variedad y un contraste de datos al modelo con el fin de darle más consistencia al mismo.

En el Anexo I de este documento se muestra el listado de detectores utilizados para la etapa de calibración y validación del modelo.

3.6.3 Proceso de ajuste de las matrices de demanda

Posteriormente a la obtención de las matrices iniciales de este modelo, se ha llevado a cabo un proceso de ajuste de las matrices iniciales, conocido como en inglés como Matrix Estimation (ME).

Este procedimiento de ajuste de matrices toma como base los datos de aforos de los equipamientos ITS disponibles en el ámbito de estudio, para así intentar ajustar las matrices a esos datos. Este procedimiento se realiza para cada categoría de vehículo modelizado.

Tal y como se ha comentado en el apartado 3.3. Recopilación de Información, para el ajuste de las matrices se han empleado los datos de aforos de 4 fuentes distintas:

- Aforos pertenecientes al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
- Aforos pertenecientes a la DGT
- Aforos pertenecientes al Gobierno de La Rioja
- Aforos pertenecientes a la autopista de peaje AP-68

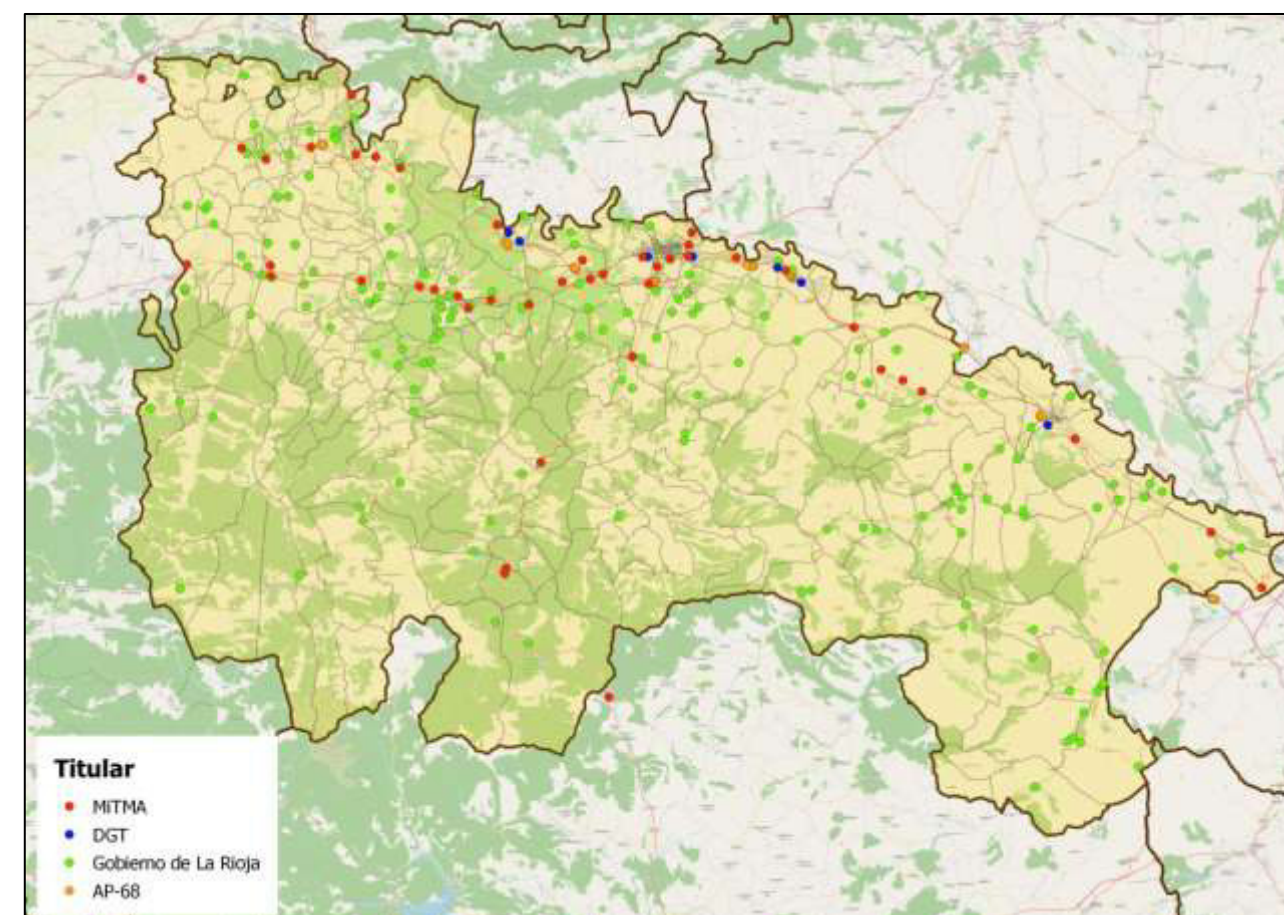


Ilustración 10 - Detectores según Titular empleados en la calibración del modelo.

Fuente: Elaboración propia

⁸ PTV Visum, Software, 2021.

⁹ Cascetta, 1996.

3.7 VALIDACIÓN DEL MODELO BASE

Tras la calibración, la siguiente fase es la validación del modelo, que tiene por objeto la verificación de la asignación realizada y la garantía de que el modelo macroscópico sea adecuado para la simulación de escenarios, en el caso de la presente mejora, relacionados con la gestión de tráfico. Es por ello que se consigue contrastar la realidad y la simulación con datos de variables representativas independientes del paso de la calibración, proponiéndose específicamente para el modelo de la presente mejora el empleo de datos de velocidades procedentes de ETDs, así como de fuentes externas como Google Traffic o Google Maps. Se han contrastado las velocidades observadas por las estaciones de aforo con las modelizadas en el modelo en dichos puntos de la red. A continuación se muestra un gráfico de regresión comparando las velocidades medias diarias observadas en las estaciones de aforo frente a las modelizadas.

El proceso de validación, tal y como se expone en la Nota de Servicio 5/2014 de Prescripciones y recomendaciones técnicas para la realización de estudios de tráfico de los Estudios Informativos, Anteproyectos y Proyectos de carreteras, se realiza mediante el empleo de dos análisis que se describen a continuación:

a) Análisis de regresión

- Se debe realizar la asignación sobre la red del año base
- Se debe realizar un gráfico donde se muestren las parejas de valores de volúmenes de tráfico obtenidos en cada tramo mediante la asignación (eje vertical) y mediante la observación real mediante aforos (eje horizontal). Para ello se ajustará una recta de regresión con los valores del gráfico anterior y se comprobará que:
 - i. El valor de la pendiente es cercano a 1
 - ii. El valor de interceptación del eje vertical es cercano a 0
 - iii. El coeficiente de determinación R^2 sea deseablemente mayor que 0,7

A continuación se presenta el análisis de regresión de la asignación de los vehículos ligeros y de los vehículos pesados:

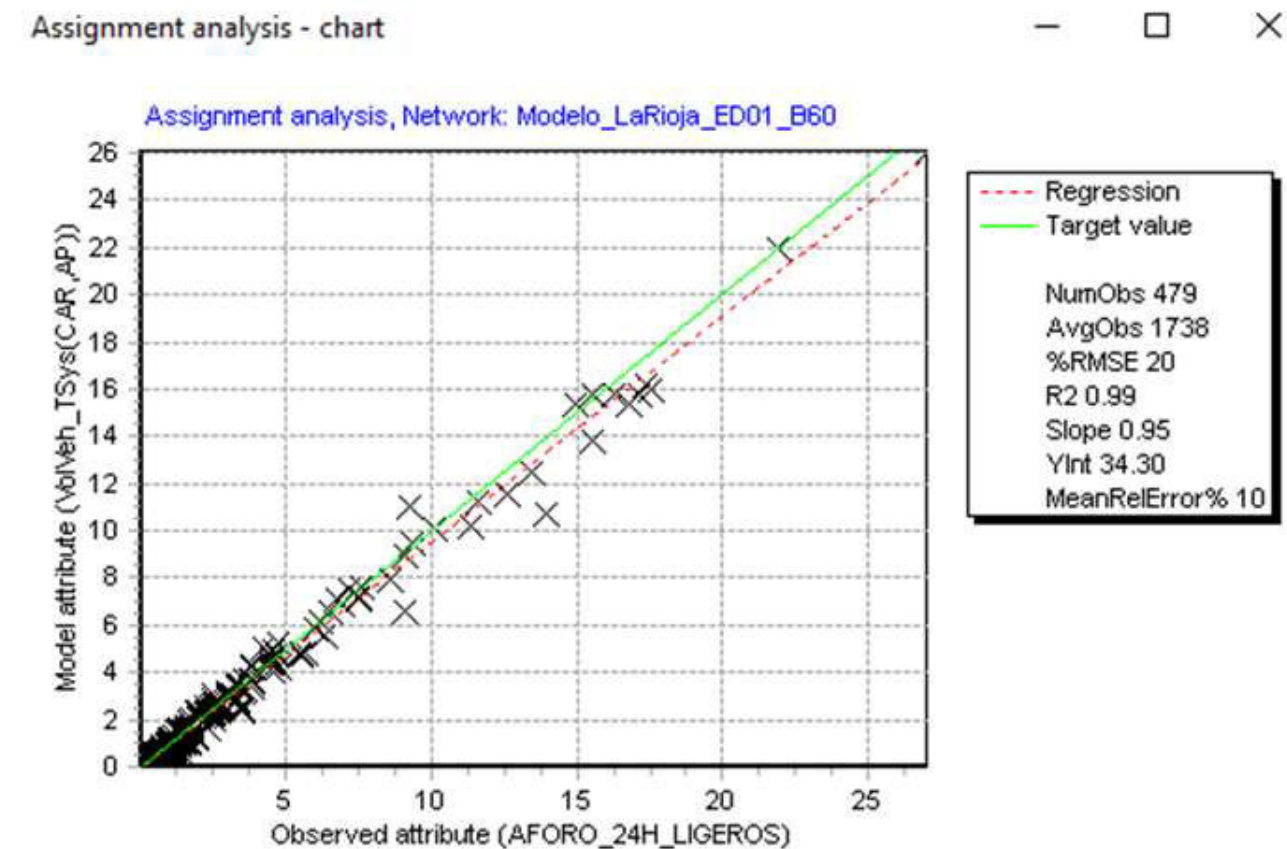


Ilustración 11 - Intensidades de vehículos ligeros observados en las estaciones de aforo frente a modelizadas ($R^2=0,99$)

Fuente: Elaboración propia a partir del software PTV Visum

En base a las anteriores premisas, la Ilustración 11 presenta el análisis de regresión relativo a la asignación de los vehículos ligeros. Como se puede observar, el valor de la pendiente es 0,95 y el coeficiente de determinación (R^2) es 0,99, por lo que se considera que la demanda se ajusta bien a los datos observados.

Assignment analysis - chart

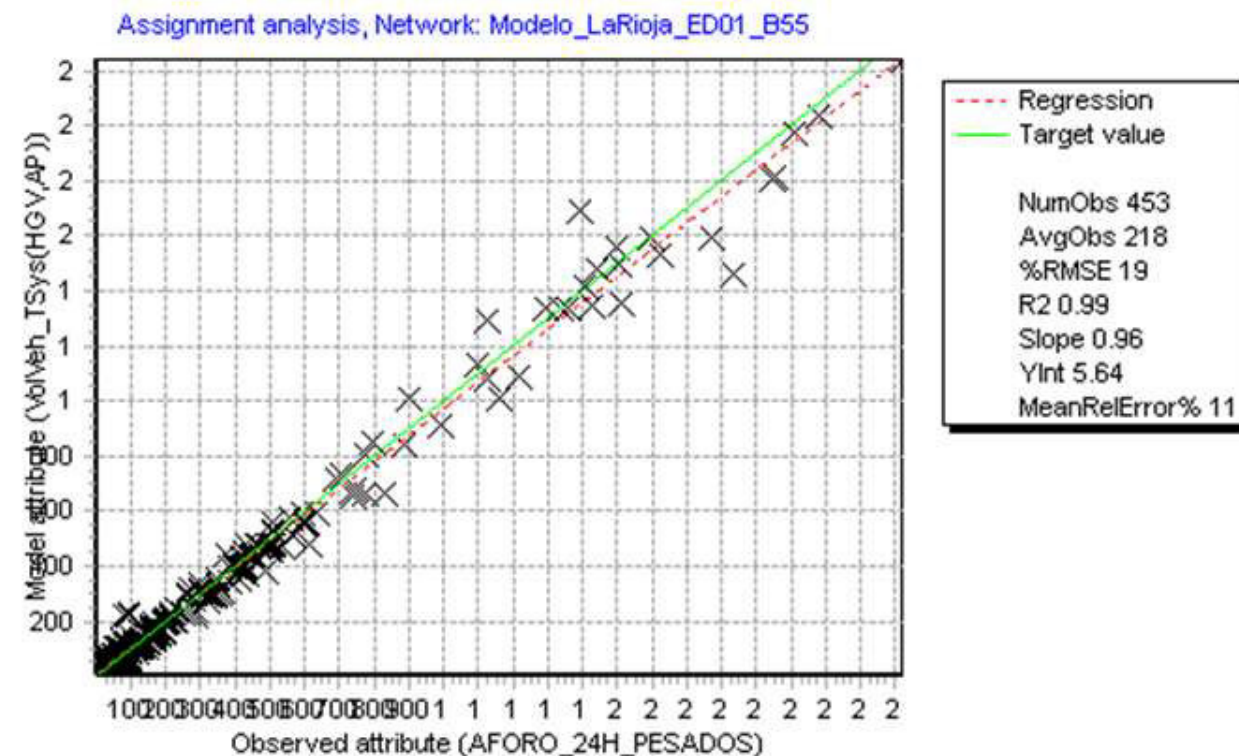


Ilustración 12 - Intensidades de vehículos pesados observados en las estaciones de aforo frente a modelizadas (R2=0,99)

Fuente: Elaboración propia a partir del software PTV Visum

Por otro lado, la Figura 20 muestra el análisis de regresión para los vehículos pesados. En este sentido, el valor de la pendiente es 0,96 y el coeficiente de determinación R^2 es 0,99, por lo que también se considera que la demanda se ajusta bien a los datos observados.

b) Cálculo del indicador %RMSE

Para todas las parejas de valores observadas y reales, se debe calcular el porcentaje del error cuadrático medio (%RMSE¹⁰). Este indicador debe ser inferior al 30% y se estima a partir de la siguiente expresión:

$$\%RMSE = 100 \cdot \sqrt{\frac{\sum (E_i - O_i)^2}{N - 1} \cdot \frac{1}{\frac{\sum O_i}{N}}}$$

Dónde:

E_i : Valor estimado por el modelo

O_i : Valor observado por aforos

N : Número de observaciones

El indicador %RMSE para los vehículos ligeros es 20% y el de los vehículos pesados 19%, siendo ambos valores inferiores al 30% recomendado en la Nota de Servicio 5/2014.

Tras todo lo expuesto podemos afirmar que el modelo base (octubre 2019) de asignación de carreteras del Plan Regional de Carreteras de La Rioja queda validado tras un proceso minucioso de calibración.

¹⁰ %RMSE hace referencia al acrónimo inglés de Percentage Mean Square Error.

4 ESCENARIOS FUTUROS

4.1 Proyección de variables socioeconómicas

En la definición de nuevos escenarios, además de las nuevas infraestructuras previstas y nuevos desarrollos urbanísticos, se debe de tener en cuenta el crecimiento de la movilidad en el ámbito objeto de estudio. Tal y como se han diseñado los modelos, esta variable dependerá principalmente de la variable socioeconómica de Población. Dicha variable se proyectará al año horizonte de análisis de 2030.

4.1.1 Población

Para proyectar la población se han utilizado las previsiones de población publicadas por el Instituto Nacional de Estadística (INE). Se obtiene, por una parte información histórica únicamente de cada uno de los municipios que componen la provincia de La Rioja, y por otro lado información histórica y proyectada anual a 2030 del total de la provincia. Con esta información se realiza un crecimiento tendencial de cada uno de los municipios de la provincia de La Rioja y se corrige dicho crecimiento en base a las predicciones de población total.

Para estimar estas cifras hasta el año 2030 se ha considerado el mismo crecimiento de estos datos, en caso de ser positivo, o un estancamiento de estas poblaciones en caso contrario.

Municipio	Población Escenario Base	Población predicha con tendencia	Crecimiento anual
	2019	2030	
Ábalos	257	253	-0,14%
Agoncillo	1102	1.158	0,46%
Aguilar del Río Alhama	460	287	-3,43%
Ajamil de Cameros	66	60	-0,77%
Albelda de Iregua	3446	3.814	0,97%
Alberite	2422	2.550	0,48%
Alcanadre	643	522	-1,71%
Aldeanueva de Ebro	2761	2.664	-0,32%
Alesanco	505	481	-0,44%
Alesón	99	73	-2,42%
Alfaro	9476	8.831	-0,62%
Almarza de Cameros	36	16	-5,12%
Anguciana	433	539	2,22%
Anguiano	497	415	-1,50%
Arenzana de Abajo	230	170	-2,38%

Arenzana de Arriba	29	22	-2,35%
Arnedillo	419	407	-0,27%
Arnedo	14875	14.290	-0,36%
Arrúbal	506	475	-0,55%
Ausejo	780	867	1,02%
Autol	4512	5.041	1,07%
Azofra	215	100	-4,87%
Badarán	482	314	-3,16%
Bañares	241	132	-4,12%
Baños de Río Tobía	1579	1.322	-1,48%
Baños de Rioja	91	68	-2,31%
Berceo	157	107	-2,88%
Bergasa	148	133	-0,90%
Bergasillas Bajera	37	38	0,35%
Bezares	22	11	-4,69%
Bobadilla	100	69	-2,80%
Brieva de Cameros	44	28	-3,40%
Briñas	193	189	-0,20%
Briones	745	694	-0,62%
Cabezón de Cameros	18	7	-5,35%
Calahorra	24220	24.962	0,28%
Camprovín	151	101	-3,03%
Canales de la Sierra	91	76	-1,51%
Canillas de Río Tuerto	40	20	-4,64%
Cañas	102	69	-2,92%
Cárdenas	136	69	-4,51%
Casalarreina	1098	1.232	1,11%
Castañares de Rioja	415	371	-0,97%
Castroviejo	54	48	-1,01%
Cellorigo	11	4	-6,11%
Cenicero	2076	1.826	-1,09%
Cervera del Río Alhama	2294	1.717	-2,29%
Cidamón	25	12	-4,62%
Cihuri	178	219	2,08%
Cirueña	153	141	-0,74%
Clavijo	260	310	1,74%
Cordovín	156	105	-2,97%
Corera	257	236	-0,75%

Cornago	312	142	-4,96%
Corporales	41	24	-3,87%
Cuzcurrita de Río Tirón	493	479	-0,26%
Daroqa de Rioja	52	42	-1,71%
Enciso	160	148	-0,70%
Entrena	1536	1.640	0,61%
Estollo	85	44	-4,35%
Ezcaray	2024	1.940	-0,38%
Foncea	93	67	-2,56%
Fonzaleche	135	109	-1,75%
Fuenmayor	3134	3.365	0,67%
Galbárruli	62	39	-3,34%
Galilea	351	376	0,64%
Gallinero de Cameros	22	17	-2,02%
Gimileo	112	127	1,24%
Grañón	254	131	-4,42%
Grávalos	185	122	-3,10%
Haro	11408	11.871	0,37%
Herce	336	286	-1,36%
Herramélluri	114	62	-4,17%
Hervías	121	76	-3,41%
Hormilla	416	366	-1,10%
Hormilleja	133	108	-1,71%
Hornillos de Cameros	17	16	-0,73%
Hornos de Moncalvillo	98	81	-1,55%
Huércanos	817	720	-1,08%
Igea	595	454	-2,15%
Jalón de Cameros	21	1	-8,71%
Laguna de Cameros	104	64	-3,47%
Lagunilla del Jubera	375	275	-2,42%
Lardero	10500	13.263	2,39%
Ledesma de la Cogolla	15	12	-1,80%
Leiva	221	203	-0,74%
Leza de Río Leza	42	44	0,44%
Logroño	151136	150.475	-0,04%
Lumbreras	154	148	-0,36%
Manjarrés	121	94	-2,03%
Mansilla de la Sierra	56	64	1,25%

Manzanares de Rioja	69	44	-3,24%
Matute	98	81	-1,59%
Medrano	338	362	0,64%
Munilla	115	91	-1,88%
Murillo de Río Leza	1629	1.711	0,46%
Muro de Aguas	62	45	-2,55%
Muro en Cameros	36	39	0,83%
Nájera	8045	8.057	0,01%
Nalda	1023	990	-0,29%
Navajún	10	10	0,28%
Navarrete	2941	3.204	0,81%
Nestares	84	83	-0,06%
Nieva de Cameros	90	65	-2,56%
Ochánduri	78	71	-0,83%
Ocón	301	248	-1,61%
Ojacastro	182	121	-3,02%
Ollauri	291	250	-1,29%
Ortigosa de Cameros	229	168	-2,41%
Pazuengos	30	17	-4,01%
Pedroso	74	48	-3,18%
Pinillos	23	7	-6,34%
Pradejón	3871	4.154	0,66%
Pradillo	75	44	-3,80%
Préjano	214	223	0,37%
Quel	2058	1.897	-0,71%
Rabanera	32	23	-2,47%
Rasillo de Cameros, El	144	151	0,44%
Redal, El	143	84	-3,75%
Ribafrecha	967	882	-0,80%
Rincón de Soto	3783	4.002	0,53%
Robres del Castillo	29	29	0,15%
Rodezno	229	180	-1,96%
Sajazarra	124	109	-1,11%
San Asensio	1114	985	-1,05%
San Millán de la Cogolla	230	187	-1,72%
San Millán de Yécora	34	20	-3,87%
San Román de Cameros	128	109	-1,38%
San Torcuato	61	33	-4,17%

San Vicente de la Sonsierra	990	849	-1,29%
Santa Coloma	94	60	-3,28%
Santa Engracia del Jubera	161	119	-2,38%
Santa Eulalia Bajera	112	101	-0,88%
Santo Domingo de la Calzada	6238	6.174	-0,09%
Santurde de Rioja	286	252	-1,10%
Santurdejo	106	52	-4,65%
Sojuela	313	415	2,96%
Sorzano	222	220	-0,09%
Sotés	294	308	0,43%
Soto en Cameros	89	49	-4,10%
Terroba	34	33	-0,18%
Tirgo	180	135	-2,28%
Tobía	50	47	-0,55%
Tormantos	131	64	-4,66%
Torre en Cameros	10	7	-2,68%
Torrecilla en Cameros	456	380	-1,52%
Torrecilla sobre Alesanco	32	1	-8,68%
Torremontalbo	10	7	-2,51%
Treviana	154	88	-3,89%
Tricio	380	355	-0,60%
Tudelilla	361	272	-2,24%
Uruñuela	976	1.029	0,49%
Valdemadera	8	3	-5,58%
Valgañón	126	96	-2,14%
Ventosa	159	180	1,20%
Ventrosa	56	29	-4,46%
Viguera	387	403	0,39%
Villalba de Rioja	160	121	-2,21%
Villalobar de Rioja	58	12	-7,16%
Villamediana de Iregua	8070	11.071	3,38%
Villanueva de Cameros	74	34	-4,88%
Villar de Arnedo, El	593	521	-1,10%
Villar de Torre	158	82	-4,35%
Villarejo	27	12	-5,04%
Villarroya	5	4	-2,70%
Villarta-Quintana	140	86	-3,53%
Villavelayo	50	23	-4,87%

Villaverde de Rioja	56	26	-4,94%
Villoslada de Cameros	324	261	-1,78%
Viniegra de Abajo	77	44	-3,86%
Viniegra de Arriba	42	30	-2,65%
Zarrazón	264	255	-0,30%
Zarzosa	14	13	-0,50%
Zorraquín	93	112	1,84%

Tabla 3 – Proyección de la población al año 2030 y tasa de crecimiento anual para cada uno de los municipios del área de estudio

Fuente: Elaboración propia

4.2 Matrices de viajes del año 2030

Con los datos obtenidos a partir de la variable socioeconómica utilizada en este modelo, la nueva configuración de nuevas infraestructuras y desarrollos urbanísticos y los modelos diseñados para el estudio, se obtiene la nueva matriz de viajes OD para cada escenario.

Escenario	Día Laborable Tipo (24 horas)
	Vehículo privado (veh.)
Escenario Base	487.958
Escenario Do Nothing 2030	587.099
Escenario Do Minimum 2030	587.214
Escenario Do Something 2030	588.244

Tabla 4 – Matrices de vehículos del Escenario Base y los Escenarios futuros (Do Nothing, Do Minimum y Do Something) para el año horizonte 2030

Fuente: Elaboración propia

Como puede observarse, los escenarios del Plan potencian el crecimiento de la movilidad en transporte privado para el año horizonte del mismo, por lo que para cada uno de los escenarios propuestos se incluyen diferentes medidas de actuación desde el punto de vista de la infraestructura viaria y la seguridad vial, las cuales ayudarán a que el sistema de transporte de la provincia de La Rioja sea eficiente y seguro para su demanda futura.

4.3 Medidas propuestas

Con la finalidad de obtener decisiones informadas acerca de las medidas que se proponen en el presente plan, se han modelizado las propuestas que se pueden estudiar con el modelo macroscópico de transporte calibrado de cuatro etapas.

Como se muestra a continuación, cada uno de los escenarios modelizados se compone de un conjunto de medidas que se simulan para un día laborable tipo de invierno del año 2030. A continuación se presentan las medidas simuladas con el software de macrosimulación PTV Visum que conlleva cada uno de los escenarios simulados.

Con todo ello, se han planteado tres escenarios de actuación para el año horizonte del presente plan:

- Escenario Do Nothing 2030, incluye la red base existente en la actualidad más las medidas que están en desarrollo y próximas a ejecutarse antes del año horizonte del plan.
- Escenario Do Minimum 2030 incluye, además de las medidas que figuran en el Escenario Do Nothing 2030, actuaciones pendientes de ejecutar en el Plan vigente, seleccionándolas según la prioridad establecida y la disponibilidad presupuestaria actual.
- Escenario Do Something 2030 incluye, además de las medidas garantizadas, actuaciones que se consideran necesarias del Plan vigente, añadiendo otras nuevas para responder a carencias y necesidades detectadas durante el análisis llevado a cabo.

4.3.1 Escenario Do Nothing 2030

Este escenario consiste en no aplicar ninguna de las medidas en materia de planificación. En este sentido, la previsible evolución de las variables y parámetros de movilidad sería continuista respecto a la situación actual, implementando sólo los cambios que ya se encuentran en proceso de desarrollo y ejecución y aquellos que su puesta en servicio se realizará antes del año horizonte del Plan. A continuación se resumen dichas actuaciones garantizadas:

- **Estatales**
 - Enlace - Conexión 1
 - Enlace - Enlace de Arrúbal
 - Enlace - Enlace de Algoncillo
 - Enlace - Enlace de Recajo
 - Enlace - Enlace con la LR-250
 - Enlace de Acceso a Logroño y Lardero / N-111
 - Enlace - Enlace A-12
 - Enlace - Conexión 2
 - Enlace - Enlace de Entrena

- Duplicación - Tramo: Santo Domingo de la Calzada-Villamayor del Río
- Refuerzo del firme - N-111
- Refuerzo del firme - N-111a

- **Gobierno de La Rioja**

- Refuerzo del firme - N-232 a Treviana
- Refuerzo del firme - Actuación de refuerzo en LR-312
- Refuerzo del firme - Refuerzo de firme LR-380 de Préjano a Santa Eulalia Bajera
- Refuerzo del firme - Refuerzo del firme Arnedo Quel
- Refuerzo del firme - Refuerzo del firme de Logroño a Álava
- Refuerzo del firme - Refuerzo del firme de Briones a San Vicente
- Refuerzo del firme - Refuerzo del firme de Entrena a LR-111
- Refuerzo del firme - Refuerzo del firme de Igea a LR-123
- Ensanchamiento - Santo Domingo a LR-204
- Ensanchamiento - Bañares a LR-111
- Ensanchamiento - Ensanche Ciriñuela LR-204
- Ensanchamiento - Acondicionamiento de Uruñuela a Somalo
- Desarrollo Urbanístico en Polígono Industrial de Calahorra

4.3.2 Escenario Do Minimum 2030

Este corresponde a la ejecución de actuaciones previstas en el Plan de Carreteras vigente que todavía se encuentran pendientes de ejecutar, seleccionándolas según la prioridad establecida en dicho Plan y la disponibilidad presupuestaria actual.

Además de las medidas garantizadas descritas anteriormente que se incluyen en el Escenario Do Nothing 2030, a continuación se muestran las actuaciones a llevar a cabo por el Gobierno de La Rioja que conforman este escenario:

- **Nuevas carreteras**
 - LR-232 (Brieva) a Ventrosa
- **Duplicaciones de calzada**
 - Haro - A68

- **Variantes**

- Arnedo Oeste
- Quel - Autol
- Este de Calahorra

- **Ensanches y mejoras de trazado**

- LR-437 - Canales
- Límite provincial Burgos - LR-437
- Canales - Villavelayo
- LR-334 - Mansilla
- Villavelayo - LR-334
- Mansilla - Tabladas
- LR-206 - Badarán
- LR-205 - LR-113
- Terroba - LR-478
- San Román de Cameros - LR-478
- San Román de Cameros - LR-466
- LR-466 - Jalón de Cameros
- Jalón de Cameros - Cabezón de Cameros
- Cabezón de Cameros - Laguna de Cameros
- Laguna de Cameros - LR-457
- LR-457 - N-111
- N-232 - LR-260
- Ventas Blancas - LR-469
- LR-469 - LR-467
- LR-467 - LR-470
- LR-477 - LR-476
- Galbarruli - LR-403
- Herramelluri - LR-305

- LR-305 - LR-405

- Treviana - N-232

- Leiva - LR-304

- **Refuerzos de Firme**

- N-120 (Variante) - Huércanos
- Torrecilla en Cameros - N-111
- Hornos de Moncalvillo
- Sotes - Hornos de Moncalvillo
- Castañares
- Matute
- N-111 - Viguera
- LR-245 - Pinillos
- LR-123 - Tudelilla
- El Villar
- El Villar - LR-490
- LR-490 - Navalsaz
- Foncea - Límite de provincia
- N-120 - Hormilla
- N-120A - Huércanos
- Alesón - Manjarres
- Santurdejo - Pazuengos
- N-111 - Ribabellosa
- Límite provincial Álava - Briñas (TR3)

4.3.3 Escenario Do Something 2030

Este escenario corresponde a la Red de Carreteras propuesta en el nuevo Plan Regional de Carreteras para el período 2022-2030, en la que se revisan las actuaciones previstas en el Plan vigente, eliminando algunas de ellas, añadiendo otras nuevas que se consideran necesarias y que responden a carencias y necesidades detectadas en los estudios realizados durante el proceso de revisión que se está llevando a cabo y, finalmente, priorizando las actuaciones más necesarias en función de las necesidades y la disponibilidad presupuestaria.

Además de las medidas garantizadas del escenario Do Nothing 2030 descritas anteriormente a continuación se muestran las actuaciones a llevar a cabo por el Gobierno de La Rioja que conforman este escenario:

- **Duplicaciones de calzada**

- LR-443 - LR-255
- La Portalada - LR-250

- **Variantes**

- Murillo Río de Leza (2ª fase)
- Arnedo Oeste
- Santo Domingo de La Calzada

- **Ensanches y mejoras de trazado**

- Mansilla - Tabladas
- LR-334 - Mansilla
- Villavelayo - LR-334
- Canales - Villavelayo
- Enciso - LR-484
- LR-437 - Canales
- Límite provincial Burgos - LR-437
- Terroba - LR-478
- LR-478 - San Román de Cameros
- San Román de Cameros - LR-466
- LR-466 - Jalón de Cameros
- Jalón de Cameros - Cabezón de Cameros
- Cabezón de Cameros - Laguna de Cameros
- Laguna de Cameros - LR-457
- LR-457 - N-111
- Manzanares de Rioja - LR-204
- Manzanares de Rioja
- Gallinero de Rioja - Manzanares de Rioja
- LR-124 - San Vicente de la Sonsierra (Variante Este)

- Herramelluri - LR-305
- LR-305 - LR-405
- Treviana - N-232
- Grañón - Morales
- Bezares - Santa Coloma
- Galbarruli - LR-403
- N-120 - LR-201
- LR-201 - Villalobar de Rioja

- **Refuerzos de Firme**

- Quel
- Quel - Autol
- LR-485 - Arnedillo
- LR-484 - LR-485
- Aldeanueva - N-232
- N-120 - Hormilla
- Hormilla
- LR-315 - LR-314
- N-232 - LR-259
- LR-259 - Alcanadre
- Villalobar de Rioja
- Huércanos - N-232
- LR-115 - Enciso
- Enciso - El Villar
- El Villar
- El Villar - LR-490
- LR-490 - Navalsaz
- Navalsaz
- Navalsaz - LR-283
- LR-487 - Turruncun

- Turruncun
- LR-115 - LR-585
- LR-585 - LR-134
- LR-134 - LR-483
- LR-483 - LR-381
- LR-381 - LR-481
- LR-481 - El Villar
- Calahorra - Murillo de Calahorra
- LR-111 - Castañares
- Castañares - LR-111
- N-111 - Torrecilla en Cameros
- LR-245 - Torre en Cameros
- LR-464 - Hornillos de Cameros
- Bruiñas - N-124 (TR3)
- Límite provincial Álava - Briñas (TR3)
- Corera
- Herramelluri
- LR-405 - Treviana
- Treviana
- Leiva
- LR-113 - LR-514
- Lugar del Río
- LR-289 - LR-123

4.4 Resultados

A continuación se ofrece una comparación de los distintos escenarios simulados, considerando el escenario Do Nothing 2030 como base de comparación al considerarse el escenario base futuro, debido a que únicamente incorpora aquellas medidas que ya están previstas. Destaca que el Escenario Do Something 2030 es el que mejor resultados obtiene (en veh-km y veh-h) debido a la inclusión de medidas que mejoran en mayor medida las condiciones de la red de transporte por carretera.

Indicador	Do Nothing 2030	Do Minimum 2030	Diferencia Do Minimum 2030 vs Do Nothing 2030	Do Something 2030	Diferencia Do Something 2030 vs Do Nothing 2030
Demanda Transporte privado (veh)	587.099	587.214	0,02%	588.244	0,19%
Veh*h	159.028	158.915	-0,07%	157.816	-0,77%
Veh*km	12.303.613	12.308.118	0,04%	12.308.164	0,04%

Tabla 5 – Resultados de los principales indicadores para cada uno de los escenarios modelizados y su diferencia con el Do Nothing 2030 (escenario futuro de comparación)

Fuente: Elaboración propia

A continuación se incluye una imagen obtenida con el software de simulación PTV Visum donde se muestra, para el escenario del Plan Do Something 2030 (día laborable tipo de octubre de 2030), la araña de tráfico de vehículo privado en toda el área de estudio:

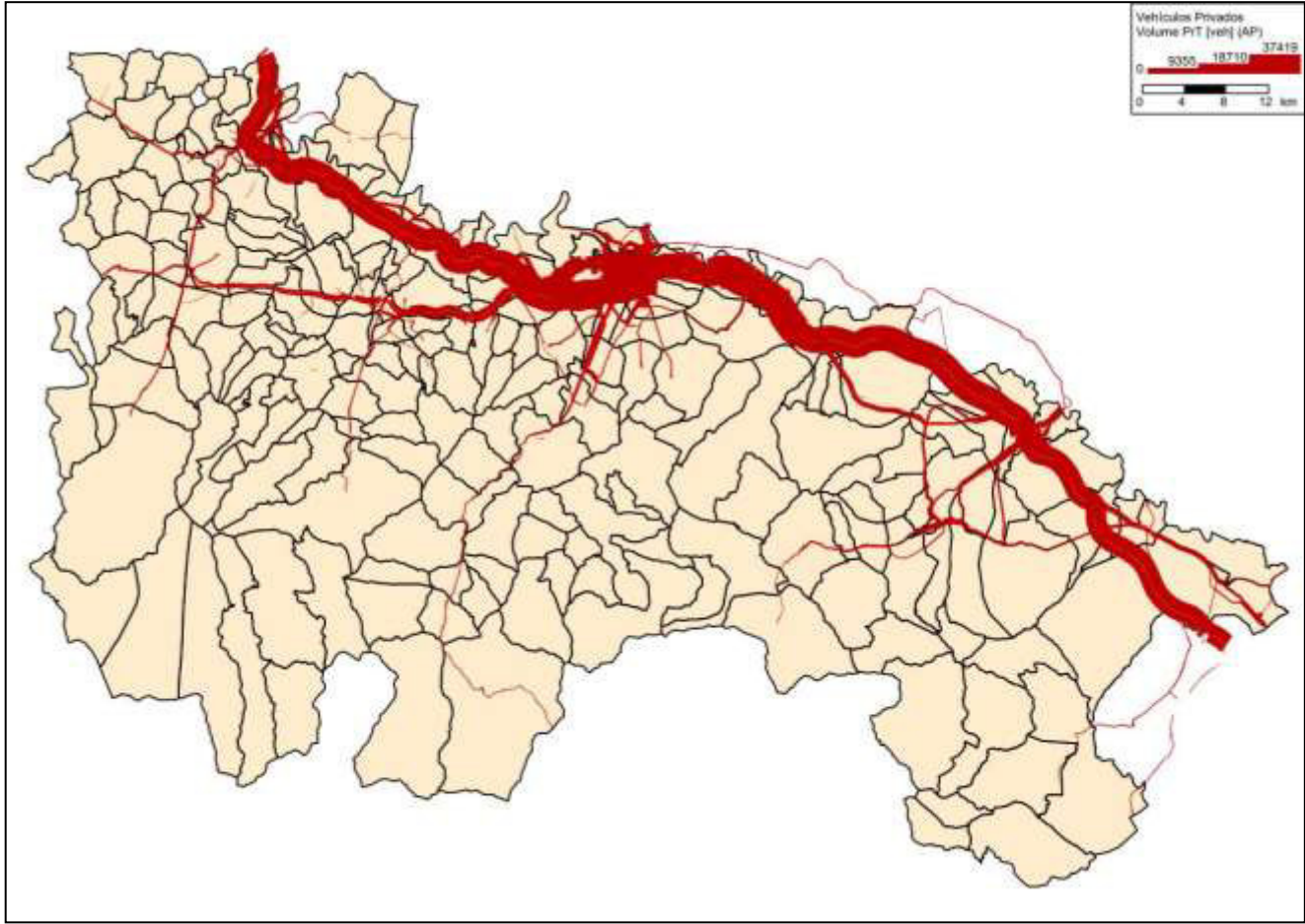


Ilustración 13 - Resultado de la asignación de vehículos privados para el Escenario Do Something 2030 en toda la red de carreteras de la provincia de La Rioja

Fuente: Elaboración propia a partir del software PTV Visum

**PLAN REGIONAL DE CARRETERAS
DE LA RIOJA 2022-2030**

ANEJO 12. ANÁLISIS TERRITORIAL DE LA RED Y DE ACCESIBILIDAD



La Rioja



ANEJO 12. ANÁLISIS TERRITORIAL DE LA RED Y DE ACCESIBILIDAD

ÍNDICE

1	INTRODUCCIÓN	1		
2	ÁREA DE ESTUDIO Y CENTROS ATRACTORES	1		
	2.1 NÚCLEOS DE POBLACIÓN.....	2		
	2.2 POLÍGONOS INDUSTRIALES.....	2		
	2.3 CONEXIONES CON OTRAS REDES DE TRANSPORTE	4		
	2.3.1 Transporte aéreo	4		
	2.3.2 Transporte ferroviario.....	4		
	2.3.3 Transporte terrestre	4		
	2.4 CENTROS DE ASISTENCIA SANITARIA	5		
	2.5 CENTROS EDUCATIVOS	5		
	2.6 SUPERFICIES COMERCIALES	6		
	2.7 INSTALACIONES DEPORTIVAS.....	6		
	2.8 BIENES DE INTERÉS CULTURAL	6		
3	METODOLOGÍA	6		
	3.1 ISÓCRONAS DE TIEMPO	6		
	3.2 TIEMPOS DE RECORRIDO.....	7		
	3.3 ÍNDICE DE ACCESIBILIDAD DE DISTANCIA.....	8		
	3.4 ESCENARIO FUTURO	8		
4	RESULTADOS	8		
	4.1 SITUACIÓN ACTUAL	8		
	4.1.1 Accesibilidad comarcal	8		
	4.1.2 Accesibilidad provincial.....	9		
	4.2 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN DE LOS NÚCLEOS EN RELACIÓN CON LA RED DE CARRETERAS	9		
	4.3 SITUACIÓN FUTURA.....	9		
	4.3.1 Análisis comparativo entre escenarios base y futuros de tiempos totales de recorrido	10		
	4.3.2 Análisis comparativo entre escenarios base y futuros de cumplimiento de umbrales de accesibilidad	11		
	4.3.3 Análisis comparativo entre escenarios base y futuros de tiempos medios de viaje a cada equipamiento desde cada núcleo urbano por comarcas.....	12		
	4.4 CONCLUSIONES	16		
5	NECESIDADES DE ACTUACIÓN POR ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y ACCESIBILIDAD	16		
	5.1 MEJORA DE LAS CARRETERAS ACTUALES	16		
	5.2 NUEVAS CARRETERAS.....	21		
	5.2.1 Actuaciones ya propuestas en el Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2010-2021 actualmente vigente.....	21		
	5.2.2 Estudio de nuevas conexiones potenciales en la Red.....	28		
6	CONCLUSIONES	34		
	APÉNDICE A – MUNICIPIOS Y NÚCLEOS DE POBLACIÓN CON MÁS DE 25 HABITANTES EN LA C.A DE LA RIOJA AGRUPADOS POR COMARCAS.....	35		
	APÉNDICE B – CENTROS ATRACTORES DEL ANÁLISIS DE ACCESIBILIDAD DE LA C.A. DE LA RIOJA	39		
	APÉNDICE C – ACCESIBILIDAD COMARCAL ACTUAL (MAPAS DE ISÓCRONAS DE TIEMPO)	45		
	APÉNDICE D – ACCESIBILIDAD PROVINCIAL ACTUAL (MAPAS DE ISÓCRONAS DE TIEMPO)	57		
	APÉNDICE E – MAPAS DE LOS ÍNDICES DE ACCESIBILIDAD DE DISTANCIA	60		
	APÉNDICE F – TABLAS COMPARATIVAS DE LOS NÚCLEOS URBANOS CON LOS PRINCIPALES CENTROS ATRACTORES (TIEMPO DE VIAJE MÍNIMO) – ESCENARIO BASE	63		
	APÉNDICE G – TABLAS COMPARATIVAS DE LOS NÚCLEOS URBANOS CON LOS PRINCIPALES CENTROS ATRACTORES (TIEMPO DE VIAJE MÍNIMO) – ESCENARIO DO NOTHING 2030	85		
	APÉNDICE H – TABLAS COMPARATIVAS DE LOS NÚCLEOS URBANOS CON LOS PRINCIPALES CENTROS ATRACTORES (TIEMPO DE VIAJE MÍNIMO) – ESCENARIO DO MINIMUM 2030.....	107		
	APÉNDICE I – TABLAS COMPARATIVAS DE LOS NÚCLEOS URBANOS CON LOS PRINCIPALES CENTROS ATRACTORES (TIEMPO DE VIAJE MÍNIMO) – ESCENARIO DO SOMETHING 2030	131		
	APÉNDICE J – TABLAS COMPARATIVAS DE LOS NÚCLEOS URBANOS CON LOS PRINCIPALES CENTROS ATRACTORES (DISTANCIA REAL).....	155		
	APÉNDICE K – ACCESIBILIDAD COMARCAL FUTURA (MAPAS DE ISÓCRONAS DE TIEMPO)	184		
	APÉNDICE L – ACCESIBILIDAD PROVINCIAL FUTURA (MAPAS DE ISÓCRONAS DE TIEMPO)	196		

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 – Comarcas de La Rioja	2
Ilustración 2 – Situación de los municipios de especial relevancia de La Rioja	2
Ilustración 3 – Recta de regresión lineal que relaciona el tiempo de viaje observado (en segundos) y el tiempo de viaje modelizado para el año base (en segundos).....	10
Ilustración 4 – Recta de regresión lineal que relaciona el tiempo de viaje modelizado para el año base (en minutos) y el tiempo de viaje para el escenario Do Nothing 2030 (en minutos).	10
Ilustración 5 – Recta de regresión lineal que relaciona el tiempo de viaje para el escenario Do Nothing 2030 (en minutos) y el tiempo de viaje para el escenario Do Minimum 2030 (en minutos).	11
Ilustración 6 – Recta de regresión lineal que relaciona el tiempo de viaje para el escenario Do Nothing 2030 (en minutos) y el tiempo de viaje para el escenario Do Something 2030 (en minutos).	11
Ilustración 7 – Tiempo de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos y sus equipamientos más cercanos que cumplen con los umbrales de accesibilidad en el escenario Do Minimum 2030 con respecto al escenario Do Nothing 2030 gracias a las actuaciones realizadas en el mismo.	12
Ilustración 8 – Tiempo de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos y sus equipamientos más cercanos que cumplen con los umbrales de accesibilidad en el escenario Do Something 2030 con respecto al escenario Do Nothing 2030 gracias a las actuaciones realizadas en el mismo.....	12
Ilustración 9 – Tiempo medio de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos que conforman la comarca de Alfaro y sus equipamientos más cercanos.....	13
Ilustración 10 – Tiempo medio de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos que conforman la comarca de Anguiano y sus equipamientos más cercanos.	13
Ilustración 11 – Tiempo medio de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos que conforman la comarca de Arnedo y sus equipamientos más cercanos.....	13
Ilustración 12 – Tiempo medio de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos que conforman la comarca de Calahorra y sus equipamientos más cercanos.	13
Ilustración 13 – Tiempo medio de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos que conforman la comarca de Cervera y sus equipamientos más cercanos.	14
Ilustración 14 – Tiempo medio de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos que conforman la comarca de Ezcaray y sus equipamientos más cercanos.	14
Ilustración 15 – Tiempo medio de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos que conforman la comarca de Haro y sus equipamientos más cercanos.....	14

Ilustración 16 – Tiempo medio de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos que conforman la comarca de Logroño y sus equipamientos más cercanos.....	14
Ilustración 17 – Tiempo medio de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos que conforman la comarca de Nájera y sus equipamientos más cercanos.	15
Ilustración 18 – Tiempo medio de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos que conforman la comarca de Santo Domingo de la Calzada y sus equipamientos más cercanos.	15
Ilustración 19 – Tiempo medio de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos que conforman la comarca de Tierra de Cameros y sus equipamientos más cercanos.	15
Ilustración 20 – Población beneficiada con mejoras en los tramos que afectan a núcleos con deficiencias de accesibilidad a centros sanitarios (CS y hospital más cercano).	19
Ilustración 21 – Tramos con insuficiencia de plataforma y núcleos con deficiencias de accesibilidad	19
Ilustración 22 – Conexión de los núcleos urbanos y municipios con la Red de Carreteras.....	20
Ilustración 23 - Nueva conexión entre Hornillos de Cameros (LR-465), prolongación de la LR-261 y Zarzosa (LR-484).....	21
Ilustración 24 – Modelización de la Unión entre Hornillos de Cameros (LR-465) y la LR-261, en su término medio unión con Zarzosa (LR-484). Intensidad resultante= 51 veh/día	22
Ilustración 25 - Tramo entre Castroviejo y Torrecilla en Cameros	22
Ilustración 26 – Modelización del Tramo entre Castroviejo y Torrecilla en Cameros (NC_LR-340). Intensidad resultante = 47 veh/día.....	23
Ilustración 27 - Tramo Brieva de Cameros a Ventrosa	23
Ilustración 28 – Modelización de la nueva carretera Brieva de Cameros a Ventrosa (NC_LR-438 de la LR-232). Intensidad resultante = 11 veh/día	24
Ilustración 29 – Niveles de servicio actuales en la LR-134	24
Ilustración 30 - Desdoblamiento del tramo L-134 a Calahorra.....	25
Ilustración 31 - Desdoblamiento del tramo Arnedo-LR-134-Calahorra PK8-PK11.	25
Ilustración 32 - Desdoblamiento del tramo entre Haro y Santo Domingo de la Calzada.....	26
Ilustración 33 - Desdoblamiento del tramo Ezcaray - Santo Domingo de la Calzada.....	26
Ilustración 34 – Niveles de servicio en tramos de la LR-250 y la LR-443.....	27
Ilustración 35 - Desdoblamiento del tramo entre Logroño y Villamediana de Iregua.....	27
Ilustración 36 - Tramo entre Pedroso y Torrecilla en Cameros	28
Ilustración 37 – Modelización del Tramo entre Pedroso y Torrecilla en Cameros (NC_LR-340). Intensidad resultante = 215 veh/día	28

Ilustración 38 - Tramo entre Pradejón y la LR-282.....	29
Ilustración 39– Modelización del Tramo entre Pradejón y la LR-282 (NC_LR-282). Intensidad resultante = 416 veh/día.	29
Ilustración 40 - Tramo entre Pradejón y la LR-260.....	30
Ilustración 41– Modelización del Tramo entre Pradejón y la LR-260 (NC_LR-260). Intensidad resultante = 788 veh/día.	30
Ilustración 42 - Conexión con la LR-115 (Peroblasco).	31
Ilustración 43 - Prolongación de la LR-205 con LR-413 (San Millán de la Cogolla – Pazuengos).	31
Ilustración 44 - Conexión entre Ventas Blancas y Galilea (LR-261 con LR-259).	32
Ilustración 45 - Tramo entre Grávalos y LR-115 (Autol).....	32
Ilustración 46 - Actuaciones consideradas para la Red Objetivo.	33

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 – Municipios con más de 5.000 habitantes en la Comunidad Autónoma de La Rioja.....	2
Tabla 2 – Zonas industriales de La Rioja.....	3
Tabla 3 – Zonas industriales para el análisis de accesibilidad	4
Tabla 4 – Hospitales y Centros de Salud para el análisis de accesibilidad	5
Tabla 5 – Centros educativos para el análisis de accesibilidad.....	6
Tabla 6 – Superficies Comerciales para el análisis de accesibilidad.....	6
Tabla 7 - Exceso de tiempo de los recorridos con deficiencias de accesibilidad.	17
Tabla 8 – Tramos de la Red de Carreteras Autonómica de La Rioja con deficiencias en tiempos de recorrido.	18
Tabla 9 – Tramos de carreteras actuales a mejorar en cuanto a accesibilidad.....	20

1 INTRODUCCIÓN

El *Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030* tiene como objetivo contribuir con la mayor eficiencia posible al desarrollo socioeconómico en la Comunidad Autónoma de la Rioja, basando su propuesta en la mejora de las infraestructuras viarias que favorecen relaciones entre sus núcleos de población, sin olvidar la mejora de la accesibilidad a todas las cabeceras comarcales y las ciudades más importantes de la Comunidad Autónoma, así como también la mejora de la accesibilidad a lugares de La Rioja que presentan características de notable o deseable afluencia turística o económica. Son objetivos y criterios directores de este Plan una buena conectividad territorial de todos los núcleos habitados de La Rioja y una mejor y más equilibrada distribución territorial de la población con una Red jerarquizada y estructurada, que vertebré todas las comarcas de La Rioja.

De acuerdo al *Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares – Fase II: Análisis de Red*, se requiere un examen de la Red dentro del esquema territorial, para lo cual deberá tenerse en cuenta la existencia y ubicación de los centros de actividad que originen viajes o movimientos de mercancías, un diagnóstico sobre la situación de los diferentes núcleos habitados existentes en el territorio autonómico en relación con la Red de Carreteras y un estudio de accesibilidad que establezca las deficiencias en las comunicaciones entre las distintas localidades con las cabeceras de comarca y los núcleos en los que se ubican los servicios básicos, y de las distintas comarcas con Logroño.

En base a lo anterior, en este anejo se ha realizado un análisis territorial de la Red y de accesibilidad de los núcleos habitados de la Comunidad Autónoma. En primer lugar, se ha realizado un análisis topológico-territorial de la Red, con el criterio director de intentar conseguir una Red mallada (y conectada con las Redes de las regiones vecinas) y evitar que existan núcleos de población aislados y por ende con limitación de su desarrollo sostenible y de acceso a los servicios necesarios para tener calidad de vida. Para ello se ha partido del análisis de la estructura territorial de la Comunidad Autónoma de La Rioja, su funcionamiento y dependencias en lo que se refiere a la dotación de servicios. Se han detectado los centros de servicios y las dependencias y relaciones de los núcleos con ellos, para satisfacer sus necesidades.

En segundo lugar, se ha realizado un análisis de tiempos de acceso o de accesibilidad. El factor tiempo es un factor fundamental para el desarrollo de un territorio, para la calidad de vida de sus habitantes y para la satisfacción de sus necesidades mediante el acceso a los servicios, y especialmente fundamental en el caso de la atención médica, hospitalaria y de emergencias.

La accesibilidad debe ser considerada como la medida del grado en que se modifican los efectos de la separación física entre los distintos asentamientos de población de un territorio por la existencia de una infraestructura viaria (en este caso, la Red de Carreteras) que los conecte.

Evidentemente, dada esta definición, la accesibilidad o grado de potencialidad de interrelación entre núcleos va a depender directamente tanto de la estructuración territorial como de la distribución espacial de los asentamientos y de la Red de Carreteras. De este modo, la

cuantificación de la accesibilidad no sólo informa de la distribución espacial de las carreteras, sino que también nos permite detectar los desequilibrios territoriales favorecidos por éstas.

Finalmente, en base a los análisis anteriores, se han detectado necesidades de actuación en la Red autonómica de carreteras con el objeto de solucionar problemas de accesibilidad o mejorar el funcionamiento, conectividad y funcionalidad territorial de la Red regional como infraestructura básica para el desarrollo territorial de todos los núcleos habitados de La Rioja.

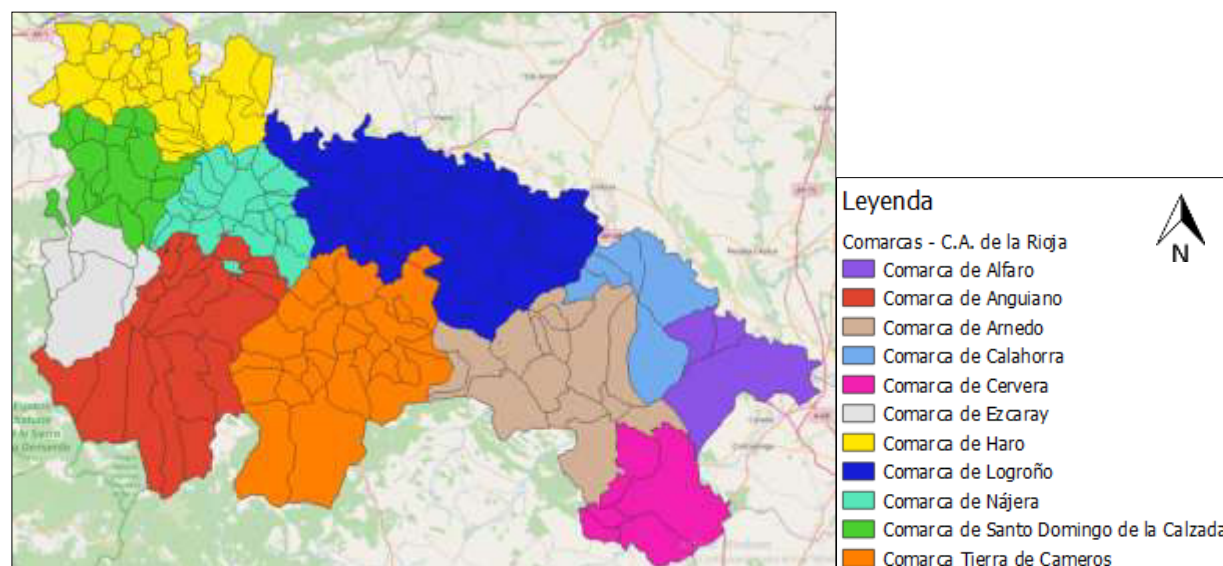
2 ÁREA DE ESTUDIO Y CENTROS ATRACTORES

Para el presente estudio se considerarán todas las carreteras de la Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja (aprox. 1.650 km) así como la Red estatal en la Comunidad Autónoma, extendiéndose a las zonas limítrofes que puedan ser significativas desde un punto de vista territorial o tengan una incidencia en la movilidad, por lo que cualquier planificación debe ser compatible con las previsiones y directrices que dicten las Administraciones superpuestas o vecinas y con los planes de transporte y ordenación territorial. Igualmente se tendrá en cuenta otros tipos de vías, caminos de servicio, pistas, viario local, etc. que puedan ser útiles para la consecución de los objetivos del Estudio.

La Comunidad Autónoma de La Rioja está formada por 174 municipios que se dividen en 11 comarcas. La **Ilustración 1** muestra los límites territoriales de los municipios y la ubicación de las comarcas. En el presente estudio de accesibilidad se han tenido en cuenta los núcleos de población principales de todos los municipios (174 núcleos) así como también el resto de núcleos de población de la Comunidad Autónoma donde residen más de 25 habitantes (24 núcleos) y no están incluidos en el grupo anterior. Por lo tanto, el presente estudio de accesibilidad abarca el análisis de 199 núcleos de población. El **Apéndice A** incluye la lista completa de los núcleos de población analizados.

El estudio de accesibilidad tiene como objetivo medir y plantear la accesibilidad como un aspecto a evaluar desde una perspectiva territorial:

- **Accesibilidad comarcal:** Se estudiará para cada núcleo de población la accesibilidad con respecto a su cabecera de comarca, evaluando así el acceso a servicios básicos.
- **Accesibilidad provincial:** Se estudiará para cada núcleo de población la accesibilidad con respecto a las dos ciudades más importantes del ámbito de estudio, Logroño y Calahorra. También se analizará la accesibilidad con respecto a centros educativos, sanitarios, económicos y nodos de transporte relevantes.


Ilustración 1 – Comarcas de La Rioja

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Gobierno de La Rioja

El análisis de accesibilidad se ha realizado por lo tanto teniendo en cuenta los principales centros de actividad que generen movilidad tanto de viajes de pasajeros, como transporte de mercancías. El **Apéndice B** cataloga los diferentes centros atractores de la región que se han tenido en cuenta en el estudio según la categoría a la que pertenezcan.

2.1 Núcleos de población

La mayoría de la población en La Rioja se concentra en muy pocos núcleos, coincidiendo con las cabeceras de comarca de los antiguos nueve partidos judiciales: Haro, Santo Domingo de la Calzada, Nájera, Logroño, Tierra de Cameros, Calahorra, Arnedo, Alfaro y Cervera del Río Alhama.

Existen 5 municipios con una población superior a los 10.000 habitantes, y solo 9 municipios superan los 5.000 habitantes, localizados principalmente en el norte de la región coincidiendo con zona de valle. Estas cifras indican una alta presencia de núcleos rurales y núcleos en proceso de despoblación entre los 174 municipios de la región.

Para el análisis de accesibilidad se han tenido en cuenta el núcleo de población principal de cada municipio (independientemente de su número de habitantes) y los núcleos urbanos de más de 25 habitantes. El **Apéndice A** incluye la lista completa de los núcleos de población analizados.

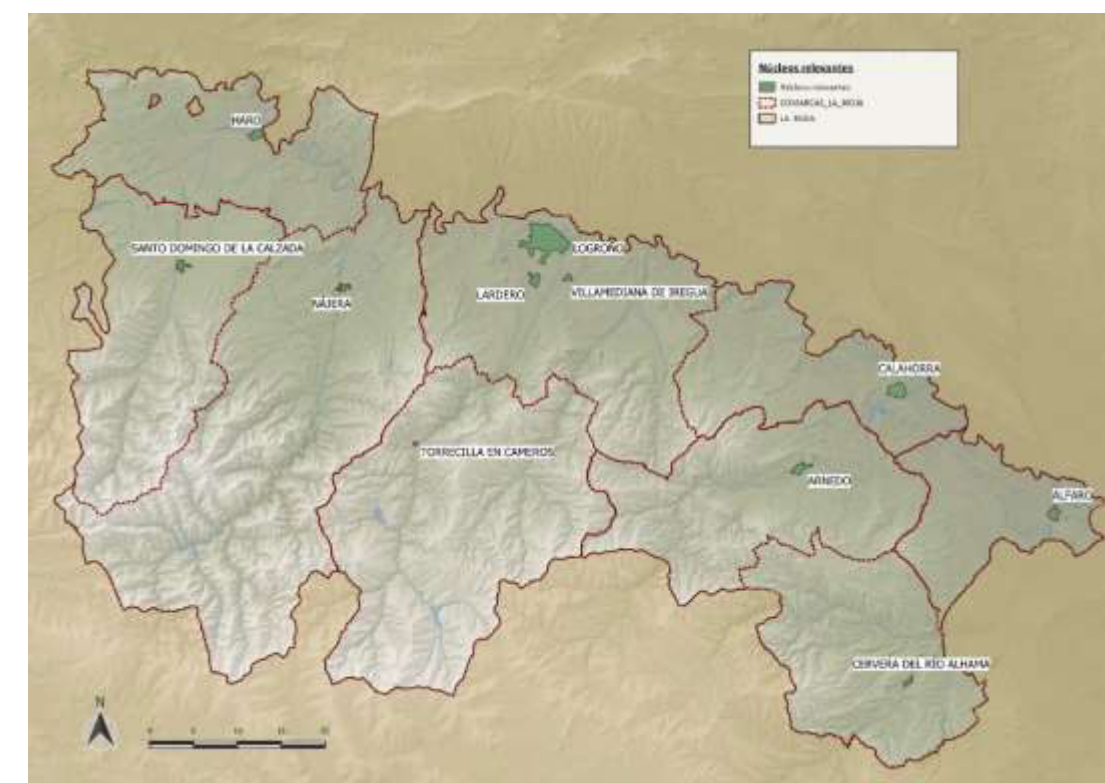
Municipio	Población
Logroño	152.485
Calahorra	24.531
Arnedo	15.015
Haro	11.557
Lardero	10.813

Municipio	Población
Alfaro	9.611
Villamediana de Iregua	8.359
Nájera	8.072
Santo Domingo de la Calzada	6.276

Tabla 1 – Municipios con más de 5.000 habitantes en la Comunidad Autónoma de La Rioja

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE) – Población a 1 de enero de 2020

Existen 5 municipios con una población superior a los 10.000 habitantes, y solo 9 municipios superan los 5.000 habitantes. Estas cifras indican una alta presencia de núcleos rurales y núcleos en proceso de despoblación entre los 174 municipios de la región.


Ilustración 2 – Situación de los municipios de especial relevancia de La Rioja

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Gobierno de La Rioja

2.2 Polígonos industriales

Los polígonos industriales suponen un importante foco de actividad relacionada con la movilidad de viajeros y el transporte de mercancías. La mayoría de las zonas industriales de la comunidad se concentran al norte de la Comunidad Autónoma, que es donde se localizan los mayores núcleos de población y donde existe mayor accesibilidad a las grandes infraestructuras de transporte.

La Dirección General de Política Territorial ofrece un listado actualizado de las zonas de suelo industrial en la región a partir de la siguiente tabla.

Municipio	Nombre	Acceso	Sup (Ha)	Estado
Agoncillo, Arrúbal	El Sequero	N-232	181,62	Consolidado
Logroño	Las Cañas	N-111	177,8	Previsto/En Ejecución
Arrúbal	El Sequero Ampliación	N-232	151,3	Consolidado
Logroño	Cantabria II	N-111	149,02	Consolidado
Logroño	Cantabria I	N-111	148,51	Consolidado
Santo Domingo de la Calzada	Sector 10	LR-204	124,98	Previsto/En Ejecución
Haro	Sectores B-1, B-2 y B-3	N-232	117,38	Consolidado
Calahorra	El Recuenco	N-232	110	Previsto/En Ejecución
Calahorra	Las Tejerías	N-232	102,9	Consolidado
Logroño	La Portalada I	N-232	91	Consolidado
Arnedo, Quel	La Maja	LR-134	63,51	Consolidado
Logroño	Valparaíso – 1	N-111	62,78	Previsto/En Ejecución
Logroño	La Portalada II	N-232	61	Consolidado
Alfaro	La Senda	N-232	54,43	Consolidado
Hormilla	Comercial-Industrial Hormilla II	LR-313	43,5	Previsto/En Ejecución
Haro	Fuenteciega	N-232	41,53	Consolidado
Navarrete	Lentiscare Ampliación	N-120	41,51	Consolidado
Aldeanueva de Ebro	Sector I-4	N-232	39,77	Previsto/En Ejecución
Lardero	La Variante (Ampliación)	N-111	34,74	Previsto/En Ejecución
Fuenmayor	El Hornillo	N-232	33,52	Consolidado
Lardero, Logroño	S.P.2	N-111	32,7	Previsto/En Ejecución
Haro	Agroalimentario	LR-203	31,9	Consolidado
Santo Domingo de la Calzada	San Lázaro Ampliación	LR-204	29,67	Previsto/En Ejecución
Logroño	La Portalada III	A-68	28,4	Previsto/En Ejecución
Calahorra	Rifondo	N-232	26,7	Previsto/En Ejecución
Navarrete	Lentiscare	LR-137	26,36	Consolidado
Ribafrecha	P. I. bajo parámetros sostenibles	LR-250	25,55	Previsto/En Ejecución
Arnedo	El Raposal II	LR-115	23,43	Previsto/En Ejecución
Alfaro	El Pilar	N-232	21,26	Consolidado
El Villar de Arnedo	El Arcillar	LR-123	20,49	Previsto/En Ejecución
Nájera	La Pedregosa	LR-113	20,21	Consolidado
Arnedo	El Raposal I	LR-115	19,26	Consolidado
Villamediana de Iregua	Sector Industrial I-9	LR-250	19,26	Consolidado
Sotés	La Rad	LR-342	19,12	Consolidado
Hormilla	Comercial-Industrial	LR-313	18,14	Consolidado
Nájera	Arenales	N-120	18	Consolidado
Albelda de Iregua, Nalda	La Yasa	LR-255	16,07	Consolidado
Arnedo	Planarresano	LR-123	15,35	Consolidado
El Villar de Arnedo, Pradejón	Sector I.2	N-232	14,41	Consolidado
Fuenmayor	La Zanussi	N-232	14,2	Consolidado

Municipio	Nombre	Acceso	Sup (Ha)	Estado
Haro	Entrecarreteras	N-232	14,18	Consolidado
Pradejón	La Balsa	LR-280	13,4	Previsto/En Ejecución
Calahorra	Azucarera	Acceso a Azagra	12,91	Consolidado
Santo Domingo de la Calzada	San Lázaro	LR-204	12,69	Consolidado
Cervera del Río Alhama	Valverde	N-113	12,07	Consolidado
Autol	Sector S-2	LR-115	11,8	Consolidado
Santo Domingo de la Calzada	Las Tejeras	N-120	11,64	Consolidado
Lardero	La Variante	N-111	11,36	Consolidado
Aldeanueva de Ebro	El Tapias	N-232	11,04	Consolidado
Cenicero	La Majadilla	N-232	10,91	Consolidado
Rincón de Soto	Martín Grande	LR-115	10,59	Consolidado
Bañares, Baños de Rioja, Villalobar de Rioja	Los Prados	LR-308	10,07	Previsto/En Ejecución
Fuenmayor	El Buicio	N-232	9,82	Consolidado
Arnedo	SI-3	LR-123	9,8	Consolidado
Aldeanueva de Ebro	D.Isidro S.A.P.U. I-3	N-232	9,56	Consolidado
Alfaro	Tambarria	N-232	8,87	Consolidado
Albelda de Iregua	El Juncal	N-111	7,29	Consolidado
El Villar de Arnedo	El Roturo	N-232	6,15	Consolidado
Fuenmayor	Ampliación Buicio	N-232	6,02	Previsto/En Ejecución
Baños de Río Tobía	La Alcantarilla	LR-113	5,73	Consolidado
Quel	Moreta	LR-115	5,73	Consolidado
Pradejón	El Salegón	LR-280	5,46	Consolidado
Calahorra	Viacampo Industrial	Acceso a Azagra	4,92	Consolidado
Lardero	Cerámicas	LR-254	4,77	Consolidado
Cervera del Río Alhama	Larrate	LR-285	4,29	Consolidado
Fuenmayor	S-8	N-232	3,51	Previsto/En Ejecución
Aldeanueva de Ebro	SUD I5	LR-384	3,1	Vacante
Quel	Moreta Ampliación	LR-115	3,04	Previsto/En Ejecución
Briones	Las Eras	N-232	3,01	Consolidado
Alfaro	SI-3ª	LR-385	2,88	Previsto/En Ejecución
Nájera	Barpimo	N-120	2,6	Consolidado
Fuenmayor	S5	Vial asfaltado	2,48	No Consolidado
Tirgo	Los Llanos	N-232	1,95	Consolidado
Bobadilla	Los Espinos	LR-113	1,93	Consolidado
San Asensio	I.1	LR-515	1,8	Previsto/En Ejecución
Anguciana	Sector 3	LR-202	1,42	Consolidado
Briones	El Manzano	LR-123	1,41	Consolidado

Tabla 2 – Zonas industriales de La Rioja
Fuente: Dirección General de Política Territorial. Gobierno de La Rioja

Cabe destacar que, de entre las 77 zonas industriales existentes de La Rioja, 54 están en funcionamiento con actividad empresarial en sus parcelas y las restantes 23 están proyectadas o en ejecución. En cuanto a hectáreas brutas de las zonas industriales, La Rioja tiene catalogadas 2.531,48 hectáreas de suelo industrial, de las cuales 1.704,67 están en funcionamiento y 821,23 previstas o en ejecución.

Para el análisis de accesibilidad, se han tenido en cuenta los polígonos industriales consolidados cuya superficie neta es mayor de 30 Hectáreas, puesto que cabe pensar que generarán más movimientos las zonas industriales más grandes.

Municipio	Nombre	Acceso	S. Bruta (Ha)	S. Neta (Ha)	Estado
Logroño	Cantabria I	N-111	148,51	148,51	Consolidado
Logroño	Cantabria II	N-111	149,02	149,02	Consolidado
Agoncillo, Arrúbal	El Sequero	N-232	181,62	145,3	Consolidado
Arrúbal	El Sequero Ampliación	N-232	151,30	78,71	Consolidado
Arnedo, Quel	La Maja	LR-134	63,51	36,25	Consolidado
Logroño	La Portalada I	N-232	91,00	91,00	Consolidado
Logroño	La Portalada II	N-232	61,00	61,00	Consolidado
Alfaro	La Senda	N-232	54,43	32,58	Consolidado
Calahorra	Las Tejerías	N-232	102,90	82,32	Consolidado
Haro	Sectores B-1, B-2 y B-3	N-232	117,38	105,02	Consolidado

Tabla 3 – Zonas industriales para el análisis de accesibilidad

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Gobierno de La Rioja

2.3 Conexiones con otras Redes de transporte

En la Comunidad Autónoma de La Rioja existe oferta de medios de transporte terrestres y aéreos que complementan a la Red de Carreteras para dotar de accesibilidad al territorio. Las principales Redes y medios disponibles son las que se describen a continuación.

2.3.1 Transporte aéreo

El aeropuerto de Logroño-Agoncillo se localiza en el término municipal de Agoncillo a 18 kilómetros al este de Logroño. Por carretera se accede a través de la AP-68 o la N-232, siendo el trayecto desde el centro de Logroño de unos 20 minutos.

Fue construido por el Ministerio de Fomento e inaugurado en mayo de 2003. Consta de una única pista, con las dimensiones y requisitos necesarios para albergar aviones comerciales de corto y medio alcance y las características técnicas para facilitar este tipo de vuelos. Es uno de los aeropuertos españoles con menor tráfico, alcanzando en 2019 un total de 19.448 pasajeros y 1.420 operaciones. A pesar de ello, se considera que puede tener una incidencia en la movilidad, por lo que se ha estudiado la accesibilidad desde cada uno de los núcleos al aeropuerto de Logroño.

2.3.2 Transporte ferroviario

La Rioja dispone de una única línea ferroviaria que conecta Castejón de Ebro y Bilbao de competencia estatal, discurriendo por el norte de La Rioja y situándose cercana al eje del Valle del Ebro. Esta línea se caracteriza por estar electrificada y por presentar carriles de ancho ibérico (1.668 metros), además de contar con el equipamiento ferroviario adecuado para permitir velocidades teóricas de hasta 140 km/h.

Dentro del territorio riojano se ubican un total de diez estaciones operativas, que dan servicio a la zona norte de La Rioja. La demanda de esta línea no resulta excesiva debido a las prestaciones poco atractivas del servicio. Las limitaciones geométricas en el trazado de la línea limitan las velocidades medias comerciales entre los 75 y los 90 km/h. Estos valores no se ajustan a los estándares actuales de calidad para servicios de viajeros, lo que se traduce en tiempos de viaje largos. La accesibilidad a las estaciones de esta línea en concreto no se ha analizado en el estudio, aunque los análisis de accesibilidad comarcal y provincial llevados a cabo sí la estudian de forma indirecta.

2.3.3 Transporte terrestre

En referencia al transporte terrestre de pasajeros, La Rioja dispone de tres tipos de líneas de transporte.

- **Transporte Metropolitano:** Es una concesión de transporte público perteneciente a la Red Transportes de La Rioja. Estas líneas conectan los municipios del área metropolitana de Logroño con el centro de la ciudad a partir de seis líneas. El Metropolitano cuenta con servicios todos los días de la semana, con horarios desde las 5:00 a las 23:00 y frecuencias a partir de los 20 minutos. Este servicio es utilizado por los ciudadanos en sus desplazamientos por motivos laborales, médicos o de estudios dentro de dicha área. Este servicio es una concesión de transporte público perteneciente a la Red Transportes de La Rioja.
- **Transporte Interurbano:** Este tipo de transporte lo configuran catorce líneas que, en los últimos años, han experimentado mejoras en sus recorridos, horarios y frecuencias. Las catorce líneas del servicio son competencia de la Comunidad Autónoma, en las que las empresas de transporte llevan a cabo la explotación del servicio mediante la correspondiente concesión administrativa.
- **Transporte Rural:** Este servicio se creó en 2018 mediante una nueva concesión, cuyo objetivo era conectar los municipios más pequeños y facilitar sus desplazamientos con cinco líneas de autobuses a lo largo de los territorios de Haro, Santo Domingo de la Calzada, Nájera, Cameros y Arnedo. Estas líneas permiten la comunicación de setenta y un pueblos y aldeas, con al menos dos expediciones diarias y la ampliación del servicio a los fines de semana.
- **Transporte interurbano de viajeros por carretera entre ciudades de comunidades autónomas diferentes de competencia estatal:** Se trata de líneas regulares de autocar

concesionadas que conectan con transporte público principalmente la ciudad de Logroño (así como algunas de las ciudades principales de La Rioja) con el resto de capitales de provincias limítrofes y las principales ciudades de la mitad norte del Estado.

La accesibilidad a estas paradas de autobús en concreto no se ha analizado en el estudio, aunque los análisis de accesibilidad comarcal y provincial llevados a cabo sí la estudian de forma indirecta.

2.4 Centros de asistencia sanitaria

La asistencia sanitaria en La Rioja consta de varios niveles de jerarquía en los centros de prestación de servicios, dependiendo del grado de especialización en la atención que se requiera en cada punto.

En el mayor rango jerárquico se encuentran los hospitales, ubicados en Logroño y Calahorra que son las ciudades con mayor población, preparados para dar atención específica a un gran número de pacientes. En el siguiente rango están los centros de salud, donde se ofrece atención primaria y cada ciudadano tiene asignado un médico de familia. Por último, en las zonas rurales, se ofrece atención médica en consultorios, en los que los ciudadanos acceden a un médico de atención primaria en un horario determinado.

Para el análisis de accesibilidad se han tenido en cuenta los hospitales públicos y los centros de salud de La Rioja, que son los que pueden generar un número mayor de movimientos.

Centro de Asistencia	Municipio
Hospital San Pedro	Logroño
Fundación Hospital Calahorra	Calahorra
Centro de Salud Haro	Haro
Centro de Salud Nájera	Nájera
Centro de Salud Santo Domingo	Santo Domingo
Centro de Salud Cascajos	Logroño
Centro de Salud Espartero	Logroño
Centro de Salud Gonzalo de Berceo	Logroño
Centro de Salud Joaquín Elizalde	Logroño
Centro de Salud Labradores	Logroño
Centro de Salud Rodríguez Paterna	Logroño
Centro de Salud Siete Infantes de Lara	Logroño
Centro de Salud La Guindalera	Logroño
Centro de Salud Alberite	Alberite
Centro de Salud Camero Nuevo	Torrecilla en Cameros
Centro de Salud Camero Viejo	San Román de Cameros
Centro de Salud Murillo de Río Leza	Murillo de Río Leza
Centro de Salud Navarrete	Navarrete
Centro de Salud Alfaro	Alfaro
Centro de Salud Arnedo	Arnedo
Centro de Salud Calahorra	Calahorra

Centro de Asistencia	Municipio
Centro de Salud Cervera del Río Alhama	Cervera del Río Alhama

Tabla 4 – Hospitales y Centros de Salud para el análisis de accesibilidad

Fuente: Rioja Salud

2.5 Centros educativos

En La Rioja existe una amplia oferta educativa que comprende centros de diferentes enseñanzas, distinguiéndose 163 centros públicos y 43 centros privados. Del total de los 206 centros, en 54 de ellos se imparte Educación Infantil y Primaria. Además, en 28 centros se enseña Educación Secundaria. Cabe destacar que también se contabilizan 22 centros privados de Educación Infantil, Primaria y Secundaria.

Por otra parte, en cuanto a las enseñanzas superiores, en Logroño se ubican 4 centros universitarios y otras 4 escuelas de estudios superiores.

En el estudio se ha analizado la accesibilidad de cada núcleo con respecto los institutos de educación secundaria públicos y la Universidad de La Rioja.

Centros educativos	Municipio	Tipo
I.E.S. Batalla de Clavijo	Logroño	I.E.S.
I.E.S. Celso Díaz	Arnedo	I.E.S.
I.E.S. Ciudad de Haro	Haro	I.E.S.
I.E.S. Comercio	Logroño	I.E.S.
I.E.S. Duques de Nájera	Logroño	I.E.S.
I.E.S. Escultor Daniel	Logroño	I.E.S.
I.E.S. Esteban Manuel Villegas	Nájera	I.E.S.
I.E.S. Francisco Tomás y Valiente	Fuenmayor	I.E.S.
I.E.S. Gonzalo de Berceo	Alfaro	I.E.S.
I.E.S. Hermanos D Elhuyar	Logroño	I.E.S.
I.E.S. Inventor Cosme García	Logroño	I.E.S.
I.E.S. La Laboral	Lardero	I.E.S.
I.E.S. Marco Fabio Quintiliano	Calahorra	I.E.S.
I.E.S. Práxedes Mateo Sagasta	Logroño	I.E.S.
I.E.S. Rey Don García	Nájera	I.E.S.
I.E.S. Tomás Mingot	Logroño	I.E.S.
I.E.S. Valle del Cidacos	Calahorra	I.E.S.
I.E.S. Valle del Oja	Santo Domingo de la Calzada	I.E.S.
I.E.S. Virgen de Vico		I.E.S.
S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo – Cervera del Río Alhama	Cervera del Río Alhama	Sección de I.E.S.
S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo – Rincón de Soto	Rincón de Soto	Sección de I.E.S.
S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano	Pradejón	Sección de I.E.S.
S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García	Baños del Río Tobía	Sección de I.E.S.
S.I.E.S. Secc. Aldeanueva de Ebro – Gonzalo de Berceo	Aldeanueva de Ebro	Sección de I.E.S.
S.I.E.S. Secc. Ezcaray – Valle del Oja	Ezcaray	Sección de I.E.S.
S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza – La Laboral	Murillo de Río Leza	Sección de I.E.S.

Centros educativos	Municipio	Tipo
Universidad de La Rioja	Logroño	Universidad Pública

Tabla 5 – Centros educativos para el análisis de accesibilidad

Fuente: Rioja Salud

2.6 Superficies comerciales

En la Rioja no existe una gran oferta de centros comerciales, y los existentes se encuentran en las principales ciudades, Logroño y Calahorra.

Superficie comercial	Municipio	Servicios
Parque Rioja	Logroño	Hipermercado, tiendas, restauración, cines, gimnasio, ocio infantil
Berceo	Logroño	Hipermercado, tiendas, restauración, cines, ocio infantil
Arcca	Calahorra	Hipermercado, tiendas, restauración, cines, ocio infantil

Tabla 6 – Superficies Comerciales para el análisis de accesibilidad

Fuente: Elaboración propia

En el análisis de accesibilidad también se ha tenido en cuenta la zona de la **Zona Centro de Logroño**, ya que concentra una gran variedad de comercios especializados de todo tipo.

2.7 Instalaciones deportivas

A partir del documento “*Censo de instalaciones deportivas de la Comunidad Autónoma de La Rioja (2017)*” se identifican 603 instalaciones deportivas y 1.418 espacios deportivos en La Rioja.

La accesibilidad a las instalaciones deportivas no se ha analizado en el estudio, aunque los análisis de accesibilidad comarcal y provincial llevados a cabo sí la estudian de forma indirecta.

2.8 Bienes de interés cultural

Los Bienes de Interés Cultural de La Rioja son aquellos que tienen la condición de Bien de Interés Cultural (BIC) conforme a la Ley 16/1985 de 25 de junio del Patrimonio Histórico Español. Además, también se consideran los que figuran en el Catálogo de Bienes Protegidos de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

En La Rioja se encuentran declarados 149 Bienes de Interés Cultural, de los cuales 73 se encuentran incoados a dicha denominación. La accesibilidad a los BIC no se ha analizado en el estudio de forma directa, aunque los análisis de accesibilidad comarcal y provincial llevados a cabo sí la estudian de forma indirecta.

3 METODOLOGÍA

Se ha realizado un estudio de accesibilidad de núcleos urbanos con respecto a los centros atractores seleccionados. Como criterio de selección se han tenido en cuenta los núcleos de población principales de todos los municipios (174 núcleos) así como también el resto de núcleos de población de la Comunidad Autónoma donde residen más de 25 habitantes (24 núcleos) y no están incluidos en el grupo anterior. La suma total de los núcleos urbanos estudiados es por lo tanto de 199 núcleos.

Todos estos núcleos urbanos más los centros atractores seleccionados se representan en forma de mapas en el **Apéndice B** para ayudar al lector a localizar fácilmente cada zona y punto de interés de la Comunidad Autónoma de La Rioja analizada en el estudio.

En los siguientes subapartados se expondrá la metodología empleada para el procesamiento de los datos y el formato en el que se presentan los resultados.

3.1 Isócronas de tiempo

Se han confeccionado mapas de isócronas con respecto a los principales centros de atracción de viajes para mostrar el coste total en unidades de tiempo de acceso por carretera a los mismos. Para la representación de los mapas de isócronas se han analizado los dos principales hospitales de la Comunidad Autónoma, como son el Hospital San Pedro (Logroño) y la Fundación Hospital de Calahorra (Calahorra), así como también las cabeceras de comarca. Nótese que los mapas de accesibilidad a los hospitales también sirven como indicador de la accesibilidad provincial de cada uno de los núcleos con respecto a las ciudades de Logroño y Calahorra, dado que los dos hospitales se encuentran en estas ciudades.

Para la obtención de los mapas de isócronas de tiempo en primer lugar se han geolocalizado los dos hospitales y las cabeceras de comarca. Para geolocalizar las cabeceras de comarca se han tomado las coordenadas del centro del núcleo urbano con mayor población de cada cabecera de comarca. Tras geolocalizar estos puntos, se obtuvieron datos de tiempos de recorrido en vehículo ligero a través del proveedor de datos GPS *Here Technologies* que han sido la fuente primaria de datos para la confección de los mapas de isócronas. En los mapas finales, el rango de las isócronas refleja los tiempos de recorrido desde cada centro atractor en intervalos de tiempo de 5 minutos (desde 5 minutos hasta un máximo de 60 minutos), reflejando cada intervalo con un color diferente. La información descargada refleja las condiciones de tráfico del momento en el que se realizó la descarga de datos, correspondiente al día 11 de mayo de 2021 a las 12:00.

En los **Apéndices C-D** se presentan los mapas de isócronas confeccionados:

- Mapas de isócronas considerando la cabecera de comarca como el punto de origen de cada isócrona, estableciendo como límite su propia comarca (11 mapas en total).
- Mapas de isócronas considerando el Hospital San Pedro y la Fundación Hospital de Calahorra como punto de origen de la isócronas, estableciendo como límite toda la Comunidad Autónoma de La Rioja (2 mapas en total).

3.2 Tiempos de recorrido

Con la finalidad de estudiar la accesibilidad por carretera de cada uno de los núcleos de población estudiados con respecto a categorías de servicios, se ha generado una tabla para cada comarca donde se observa el tiempo de recorrido por carretera en minutos desde cada núcleo a los siguientes servicios:

- **Cabecera de su comarca.** La cabecera de comarca tiene la funcionalidad de proveer servicios básicos a los núcleos de población más próximos.
- **Hospital San Pedro (Logroño).** Este tiempo de recorrido también indica la accesibilidad de cada núcleo con respecto a la ciudad de Logroño.
- **Fundación Hospital de Calahorra.** Este tiempo de recorrido también indica la accesibilidad de cada núcleo con respecto a la ciudad de Calahorra.
- **Centro de Salud.** Entre paréntesis se indica cuál es el centro de Salud asignado a cada núcleo.
- **Instituto de Educación Secundaria Público.** Este indicador muestra cuál es el tiempo de recorrido por carretera desde cada núcleo al Instituto de Educación Secundaria Público más próximo.
- **Universidad de La Rioja (Logroño)**
- **Aeropuerto de Logroño-Agoncillo**
- **Enlace Autopista.** Este indicador muestra cuál es el tiempo de recorrido por carretera desde cada núcleo hasta el enlace de la autopista AP-68 que tenga más próximo en términos de tiempo, así como también el nombre del mismo entre paréntesis.
- **Polígonos industriales.** Este indicador muestra cuál es el tiempo de recorrido por carretera desde cada núcleo hasta el polígono industrial que tenga más próximo en términos de tiempo, así como también el nombre del mismo entre paréntesis. Los polígonos industriales considerados en el análisis se muestran en el Apéndice B.
- **Superficies comerciales.** Este indicador muestra cuál es el tiempo de recorrido por carretera desde cada núcleo hasta la superficie comercial que tenga más próxima en términos de tiempo, así como también el nombre de la misma entre paréntesis. Las superficies comerciales consideradas en el análisis se muestran en el Apéndice B.

Para la obtención de los tiempos de recorrido se han geolocalizado en primer lugar todos los centros atractores y los núcleos de población. A continuación se ha generado una lista con todas las posibles combinaciones entre núcleos de población y centros atractores considerados (lista completa en el Apéndice B) con la finalidad de proceder a una adquisición de datos GPS procedentes de navegadores.

Los proveedores de datos GPS han sido *Here Technologies* y *TomTom*. Esta tecnología permite la descarga de información de tiempos de recorrido y distancia de la ruta más rápida de cada uno de

los pares núcleo de población-centros atractores. Las condiciones de tráfico empleadas por los proveedores para el cálculo de la ruta, tiempo y distancia corresponden con el día 11 de mayo de 2021 a las 12:00. Tras la adquisición de los datos, éstos han sido sometidos a un análisis de calidad para verificar su veracidad, concluyendo que sí reflejan las condiciones de tráfico de un día laborable tipo en la Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma. El hecho de haber adquirido datos de dos proveedores distintos ha permitido comparar mediante un análisis de regresión ambos conjuntos de datos, verificando que proporcionan tiempos y distancias similares. Finalmente se ha optado por presentar como solución la media de los tiempos obtenidos de ambos proveedores, verificando que la distancia es la misma (devuelven la misma ruta).

Los resultados generados se representan en tablas, divididas por comarcas, con los núcleos urbanos ubicados en filas y los centros atractores en columnas. Tras la confección de las tablas se han generado escalas de colores para facilitar al lector la identificación de aquellos núcleos de población cuya accesibilidad por carretera con respecto a un centro atractor determinado es deficiente.

Para determinar si la accesibilidad de un núcleo con respecto a un centro atractor es deficiente se han establecido unos umbrales máximos. El documento *MODELO DE DESARROLLO DE LA ESPAÑA VACIADA*¹ propone es garantizar el acceso a los servicios sanitarios, educativos, sociales, culturales, de ocio y de seguridad ciudadana en un desplazamiento que conlleve un tiempo igual o inferior a 30 minutos. Es por ello, que en el presente estudio se haya establecido como umbral máximo (color rojo) tiempos de 30 minutos en relación de los núcleos urbanos con las cabeceras de comarca y los diferentes centros atractores relacionados con los servicios básicos, como son: centros de salud, institutos de educación secundaria y Redes viarias de alta capacidad. Por otra parte, se ha considerado como umbral máximo (color rojo) tiempos de 60 minutos para el resto de centros atractores, como son los dos hospitales principales de la Comunidad Autónoma (Hospital San Pedro y Fundación Hospital de Calahorra), la Universidad de La Rioja, el Aeropuerto Logroño-Agoncillo y los polígonos industriales y centros comerciales más próximos.

Las tablas resultantes de este proceso se muestran en los **Apéndices F-G**.

¹ *MODELO DE DESARROLLO DE LA ESPAÑA VACIADA* [en línea] [fecha de consulta: 03 de junio de 2021]. Disponible en: <https://xn--espaavaciada-dhb.org/3d-flip-book/modelo-de-desarrollo/>

3.3 Índice de accesibilidad de distancia

Se ha calculado el índice de accesibilidad de distancia que relacione cada núcleo urbano con cada uno de los centros atractores considerados. Este índice es el mejor indicador del diseño de la Red y señala las comunicaciones que necesitan de una modificación de la estructura geométrica de la Red para aumentar su calidad. Los indicadores utilizados para la ejecución de este estudio son de tipo topológico, a saber, sin tener en cuenta las características de los nudos, como su importancia económica/territorial, número de habitantes, etc.; considerando solamente así las relativas a la Red y su continuidad en el espacio.

La expresión matemática para calcular el índice de distancia es la siguiente:

$$a_{ij} = \frac{d_{ij}}{d_{rij}}$$

donde:

a_{ij} : índice de accesibilidad de distancia entre los nodos i y j

d_{ij} : distancia real (recorrido por el que se invierte menos tiempo) por la Red entre los nodos i y j

d_{rij} : distancia ficticia (medida en línea recta) entre los nodos i y j

Una vez calculado el índice de accesibilidad de distancia para cada núcleo con su correspondiente centro atractor, se han establecido umbrales de este indicador a partir de los índices obtenidos, escalando toda la lista de valores en seis rangos proporcionales. Aquellos valores que se acerquen a la unidad confirmarán el buen índice de accesibilidad de distancia de esos núcleos urbanos con respecto a un determinado centro atractor, mientras que un índice que presente valores lejanos a la unidad serán núcleos urbanos con peor indicador. Estos indicadores se representarán en tablas y en escala de colores según sus valores en el **Apéndice J**.

3.4 Escenario futuro

Con el objetivo de estudiar en detalle la iteración entre la oferta y la demanda de transportes por carretera bajo distintos escenarios, se ha confeccionado un modelo macroscópico con etapas de generación/atracción, distribución y asignación de viajes mediante el software VISUM.

Tras la calibración del escenario base, se han obtenido los tiempos de recorrido para el año actual. Además, considerando las actuaciones en la Red de Carreteras de La Rioja en fase de construcción o ya aprobadas, se han obtenido los tiempos de recorrido para un día laborable tipo de octubre en el año 2030 en el supuesto de que no se aprobara un nuevo Plan de Carreteras (Escenario Do Nothing 2030). Así mismo, también se han calculado los tiempos de recorrido para un día laborable tipo de octubre en el año 2030 en el supuesto de que se implementaran algunas de las actuaciones ya contempladas en el Plan anterior (Escenario Do Minimum 2030). Finalmente, se ha confeccionado un tercer escenario futuro para un día laborable tipo de octubre en el año 2030 en el caso de que sí se aprobara e implementara el nuevo Plan de Carreteras (Escenario Do Something 2030). Para llevar a cabo estos escenarios futuros, se han considerado

las características funcionales y las intensidades de tráfico futuras, así como la oferta y la demanda futura a lo largo del período del Plan. Con estos resultados, se ha calculado un porcentaje del tráfico que se aplicará a los tiempos obtenidos con los datos GPS del escenario actual.

Además, se han elaborado los mapas de isócronas para el escenario futuro Plan Do Something 2030. En base a la modelización del escenario futuro del Plan mediante el software PTV Visum, se han obtenido los tiempos de recorrido en vehículo privado en minutos en cada tramo de la Red desde cada una de las cabeceras de comarca, así como desde los dos hospitales de la provincia de La Rioja. Una vez se tienen estos tiempos, con la herramienta GIS se ha llevado a cabo un proceso iterativo de unión de puntos de la Red viaria cuyos rangos de tiempo son iguales, consiguiendo como resultado un conjunto de polígonos con diferentes rangos de tiempos que conforman cada uno de los mapas de isócronas desde cada una de las zonas de cabeceras de comarca y hospitales. Estos mapas se pueden ver en los **Apéndices K y L**.

Finalmente, se realiza una comparativa entre la situación actual y futura, pudiendo comprobar si con las actuaciones propuestas se obtienen mejoras o deficiencias en cuanto a la accesibilidad de los núcleos urbanos con sus equipamientos más cercanos.

4 RESULTADOS

4.1 Situación actual

4.1.1 Accesibilidad comarcal

Se ha analizado la accesibilidad de núcleos urbanos bajo análisis con respecto a su cabeza comarcal. De los 174 municipios que forman la Comunidad Autónoma de La Rioja, se han diferenciado 11 como cabeceras de comarca: Alfaro, Anguiano, Arnedo, Calahorra, Cervera del Río Alhama, Ezcaray, Haro, Logroño, Nájera, Santo Domingo de la Calzada y Torrecilla en Cameros.

Se han generado mapas representando las isócronas de tiempo en carretera desde estos núcleos urbanos con destino su respectiva cabecera de comarca (véase **Apéndice C**). Además, se crearon tablas comparativas en las que se indicaba el tiempo mínimo de recorrido y la distancia por carretera entre cada núcleo y su cabecera de comarca (**Apéndice F**).

De los resultados obtenidos, se observa cómo el 83% de los núcleos urbanos están a menos de 30 minutos de recorrido con respecto a sus cabeceras de comarca, umbral establecido para determinar cuándo la accesibilidad de un núcleo con respecto a su cabecera de comarca o centro de salud más próximo es deficiente. Las cabeceras de comarca de Nájera, Santo Domingo de la Calzada, Haro, Ezcaray, Cervera del Río Alhama, Calahorra y Alfaro son las que ofrecen mejor accesibilidad, ya que todos sus respectivos núcleos urbanos y municipios se encuentran a menos de media hora de trayecto. Por otro lado, Anguiano, Torrecilla en Cameros y Logroño son las cabeceras de comarca donde más núcleos urbanos y municipios tienen tiempos de viaje mayores.

En cuanto a los servicios básicos, prácticamente todos los núcleos urbanos presentan muy buena accesibilidad con el centro de salud más próximo. Sin embargo, el 37% de los núcleos urbanos de la comarca de Anguiano están a más de 45 minutos del centro más cercano. En el ámbito educativo, la accesibilidad a los Institutos de Educación Secundaria (IES) también es muy buena en casi todos los núcleos urbanos excepto en las comarcas de Anguiano y Tierra de Cameros. En ésta última, el 85% de los IES están a 30 minutos de recorrido.

En términos de conectividad con nodos de transporte relevantes, las comarcas que mejor accesibilidad tienen con respecto a la autopista son Alfaro, Calahorra, Haro, Logroño, Nájera y Santo Domingo de la Calzada donde prácticamente la totalidad de sus núcleos urbanos presentan cortas distancias de tiempo. Sin embargo, las comarcas de Anguiano, Arnedo, Cervera del Río Alhama, Ezcaray y Torrecilla en Cameros presentan valores de tiempo de recorrido más elevados hasta el enlace de la autopista más próximo.

Por último, con respecto a los polígonos industriales y superficies comerciales, los tiempos de recorrido de cada núcleo con respecto a estos centros atractores de empleo y comercio son positivos para prácticamente todos los núcleos urbanos de La Rioja con excepción de la comarca de Anguiano, donde estos tiempos son mayores para una gran parte de sus núcleos.

4.1.2 Accesibilidad provincial

Se ha considerado como referencia Logroño, capital de la Comunidad Autónoma, y Calahorra como principales centros de atracción de viajes para todo el territorio, estando ubicados los dos principales hospitales (Hospital de San Pedro y Hospital Fundación de Calahorra) de la Comunidad Autónoma de la Rioja en estas ciudades. Se ha calculado la accesibilidad de cada núcleo de población con respecto a la cabecera de comarca y los dos hospitales mediante indicadores como el tiempo de recorrido y el índice de accesibilidad de distancia.

Al igual que para la accesibilidad comarcal, se presentan mapas de isócronas de tiempo (**Apéndice D**) y tablas comparativas (**Apéndice F**) que reflejan los resultados de tiempo y distancia obtenidos entre los núcleos urbanos con respecto a los centros atractores principales seleccionados.

De los dos hospitales mencionados anteriormente, la accesibilidad general es buena para gran parte de los núcleos urbanos estudiados. No obstante, hay 10 núcleos de población que presentan tiempos de recorrido superiores a los 60 minutos hasta ambos hospitales, valor fijado como umbral.

El Aeropuerto de Logroño – Agoncillo presenta buena accesibilidad con los dos núcleos con más población como son Logroño y Calahorra. Ésta es aceptable en las comarcas de Tierra de Cameros, Santo Domingo de la Calzada, Nájera, Haro, Arnedo y Alfaro; siendo deficiente en las comarcas de Anguiano, Cervera del Río Alhama y Ezcaray.

Los tiempos de recorrido desde los núcleos urbanos a la Universidad de La Rioja (Logroño) son similares a los obtenidos para el Aeropuerto, salvo en la comarca de Tierra de Cameros, donde la accesibilidad con respecto a la Universidad mejora, siendo aceptable.

Finalmente, se calcularon los índices de accesibilidad de distancia. Este índice es el cociente entre la distancia existente del camino que ofrece la ruta más rápida con la distancia en línea recta entre los puntos origen-destino analizados. Los valores que ofrezcan un índice de accesibilidad de distancia próximo a la unidad (1,00) sugieren que la ruta entre ambos puntos es mejor, mientras que si el índice ofrece valores elevados es porque la ruta es más larga entre estos puntos, normalmente debido a la orografía del terreno. De los resultados obtenidos, se aprecia un buen índice de accesibilidad de distancia con respecto a la cabecera de comarcas de Alfaro y Santo Domingo de la Calzada. En el resto de las comarcas los valores varían, salvo en Tierra de Cameros y Anguiano donde los índices son bastante elevados. En cuanto al índice de accesibilidad de distancia con respecto al hospital más cercano, las comarcas de Alfaro, Nájera y Santo Domingo de la Calzada son las que presentan mejores índices, mientras la comarca de Cervera del Río Alhama tiene valores muy altos.

4.2 Análisis de la situación de los núcleos en relación con la Red de Carreteras

La distancia entre los centros de atracción con los núcleos urbanos es un factor importante a la hora del cálculo de los tiempos de recorrido. Todos los núcleos mencionados anteriormente que no cumplen con los umbrales de tiempo con su hospital o centro de salud más cercano se encuentran cerca de los límites perimetrales al sur de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

Además de la distancia, la propia Red de Carreteras es otro factor clave en la accesibilidad. Existen núcleos urbanos a mayor distancia de un centro de salud que alguno de los núcleos que están por encima de los límites de tiempo establecidos. Sin embargo, la conexión de las carreteras con sus centros atractores es mejor, siendo los índices de accesibilidad de distancia menores.

Los resultados muestran cómo los núcleos con deficiencias de accesibilidad además de estar a gran distancia de los centros médicos, también tienen un índice de accesibilidad de distancia alto.

4.3 Situación futura

Para los escenarios futuros, también se ha realizado un análisis de accesibilidad de núcleos urbanos con respecto a su cabeza comarcal. Para cada uno de los tres escenarios, se crearon también tablas comparativas en las que se indicaba el tiempo mínimo de recorrido entre cada núcleo y su cabecera de comarca (**Apéndices G-H-I**).

Es importante recalcar que para la situación futura a 2030 existirán más vehículos en la Red y, por tanto, la confluencia de vehículos será mayor. Esto propiciará una mayor congestión de la Red y un ligero aumento de los tiempos de viaje si no se realiza ninguna actuación a futuro en cuanto a la mejora de la accesibilidad de la Red.

Para poder comparar los escenarios futuros con respecto al escenario base se muestran 3 análisis diferentes:

- Análisis comparativo entre escenarios base y futuros de tiempos totales de recorrido

- Análisis comparativo entre escenarios base y futuros de cumplimiento de umbrales de accesibilidad
- Análisis comparativo entre escenarios base y futuros de tiempos medios de viaje a cada equipamiento desde cada núcleo urbano por comarcas

Para poder realizar este análisis comparativo de tiempos, se han consultado los tiempos de viaje entre cada uno de los núcleos urbanos de la provincia de La Rioja con su equipamiento más cercano, y se han comparado estos resultados con los arrojados por el modelo para las mismas relaciones en el escenario base modelizado, obteniendo como resultado un coeficiente R^2 de 0,997. Se ha modelizado un Día Laborable Tipo (DLT) de octubre de 2019, durante 24 horas.

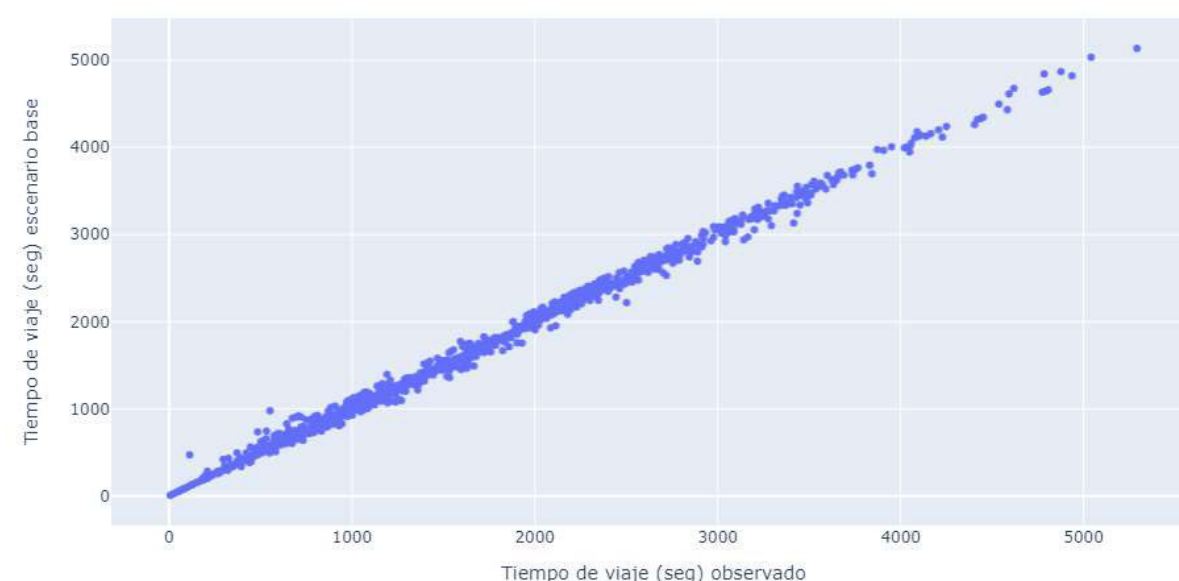


Ilustración 3 – Recta de regresión lineal que relaciona el tiempo de viaje observado (en segundos) y el tiempo de viaje modelizado para el año base (en segundos).

Fuente: Elaboración propia

Este resultado es similar a 1, por lo que se puede afirmar que los tiempos de recorrido para cada una de las relaciones estudiadas son prácticamente iguales que los tiempos de recorrido observados, signo de que el modelo base representa la realidad de una manera óptima.

4.3.1 Análisis comparativo entre escenarios base y futuros de tiempos totales de recorrido

• Escenario Base – Do Nothing 2030

Analizando los tiempos de viaje entre el escenario base y el escenario Do Nothing 2030 se obtiene la siguiente recta de regresión con algunas diferencias de tiempos:

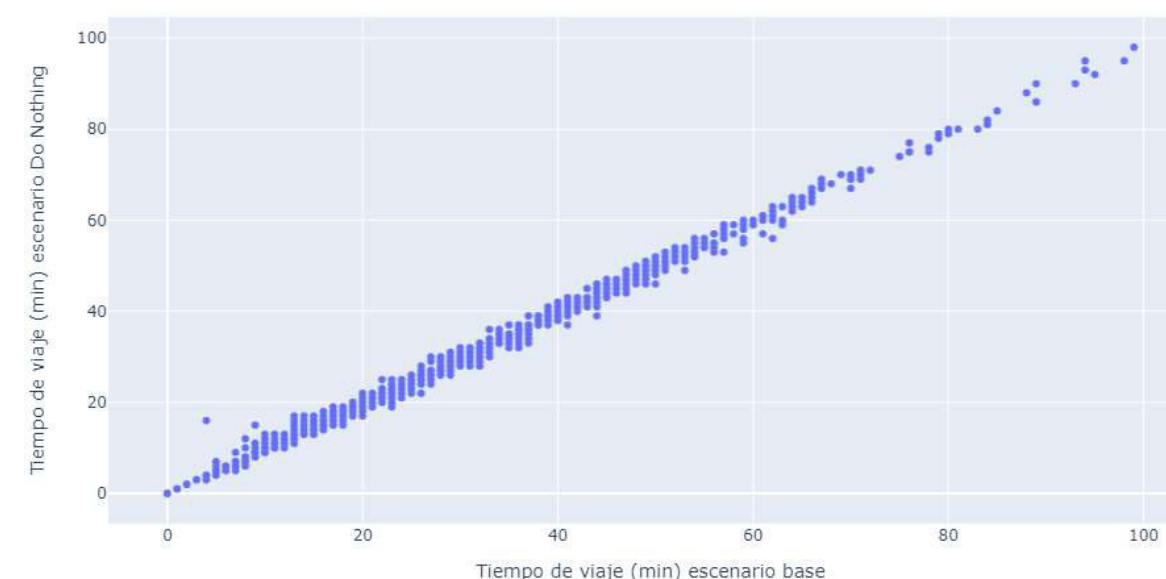


Ilustración 4 – Recta de regresión lineal que relaciona el tiempo de viaje modelizado para el año base (en minutos) y el tiempo de viaje para el escenario Do Nothing 2030 (en minutos).

Fuente: Elaboración propia

Para el escenario base se obtiene un total de 50.366 minutos de tiempo de viaje total entre cada uno de los núcleos urbanos y su equipamiento más cercano, mientras que para el escenario Do Nothing 2030 se obtiene un total de 50.022 minutos, mejorando este último en 344 minutos los tiempos de viaje totales con respecto al escenario base.

• Do Nothing 2030 – Do Minimum 2030

Analizando los tiempos de viaje entre el escenario Do Nothing 2030 y el escenario Do Minimum 2030 se obtiene la siguiente recta de regresión con algunas diferencias de tiempos:

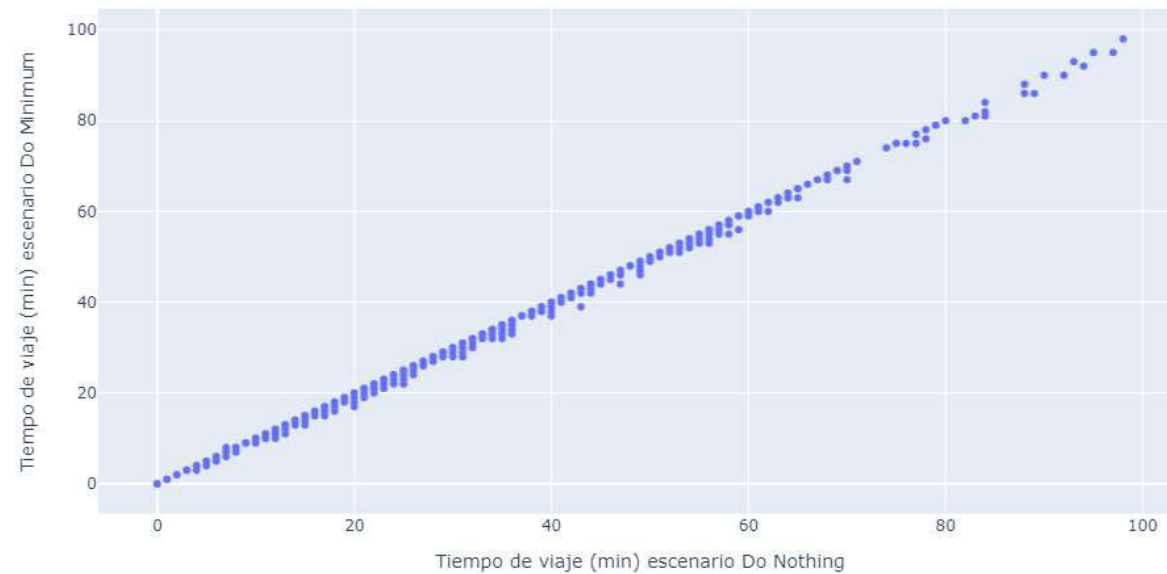


Ilustración 5 – Recta de regresión lineal que relaciona el tiempo de viaje para el escenario Do Nothing 2030 (en minutos) y el tiempo de viaje para el escenario Do Minimum 2030 (en minutos).

Fuente: Elaboración propia

Para el escenario Do Nothing 2030 se obtiene un total de 50.022 minutos de tiempo de viaje total entre cada uno de los núcleos urbanos y su equipamiento más cercano, mientras que para el escenario Do Minimum 2030 se obtiene un total de 49.740 minutos, mejorando este último en 282 minutos los tiempos de viaje totales con respecto al escenario Do Nothing 2030.

- **Do Nothing 2030 – Do Something 2030**

Analizando los tiempos de viaje entre el escenario Do Nothing 2030 y el escenario Do Something 2030 se obtiene la siguiente recta de regresión con algunas diferencias de tiempos:

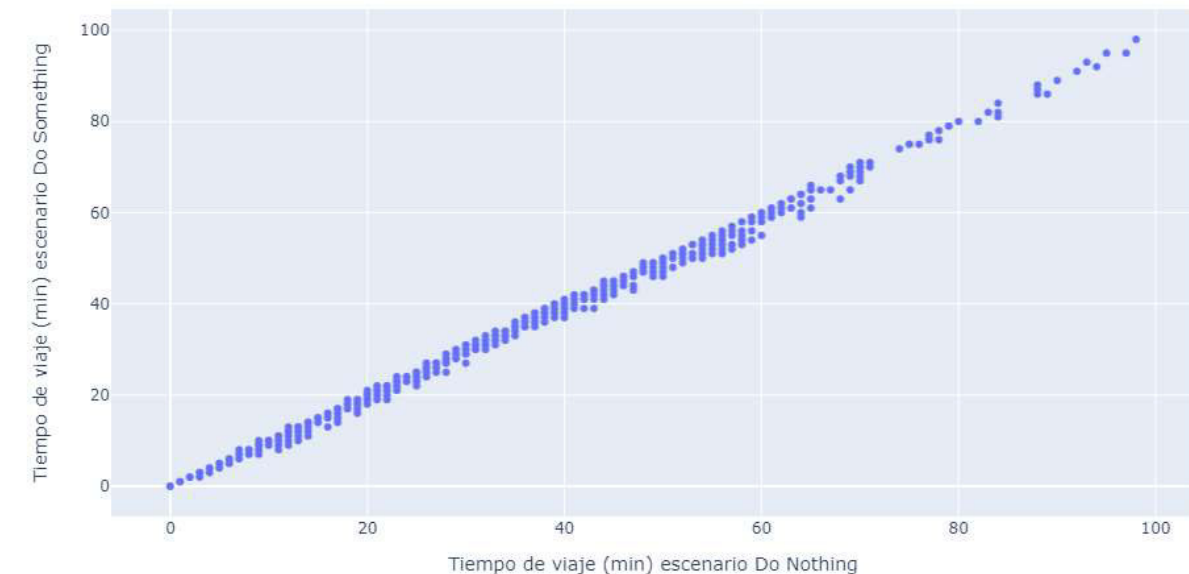


Ilustración 6 – Recta de regresión lineal que relaciona el tiempo de viaje para el escenario Do Nothing 2030 (en minutos) y el tiempo de viaje para el escenario Do Something 2030 (en minutos).

Fuente: Elaboración propia

Para el escenario Do Nothing 2030 se obtiene un total de 50.022 minutos de tiempo de viaje total entre cada uno de los núcleos urbanos y su equipamiento más cercano, mientras que para el escenario Do Something 2030 se obtiene un total de 49.406 minutos, mejorando este último en 616 minutos los tiempos de viaje totales con respecto al escenario Do Nothing 2030.

4.3.2 Análisis comparativo entre escenarios base y futuros de cumplimiento de umbrales de accesibilidad

Una vez realizado el análisis de tiempos totales a nivel global, se analizan las relaciones entre todos los núcleos urbanos y su equipamiento más cercano para los escenarios Do Minimum 2030 y Do Something 2030 con respecto al Do Nothing 2030 con el fin de comprobar si, para el año horizonte 2030 se mejoran los tiempos de recorrido con respecto al escenario futuro de no realizar ninguna actuación.

Tras un análisis más exhaustivo, en cuanto a comparación de escenarios:

- **Do Nothing 2030 – Do Minimum 2030**

Ninguna de las relaciones ha dejado de cumplir accesibilidad en el escenario Do Minimum 2030 con respecto al Do Nothing 2030. Sin embargo, sí que se ha producido un

cumplimiento de los umbrales de accesibilidad en el escenario Do Minimum de 5 relaciones que en el escenario Do Nothing 2030 no cumplían:

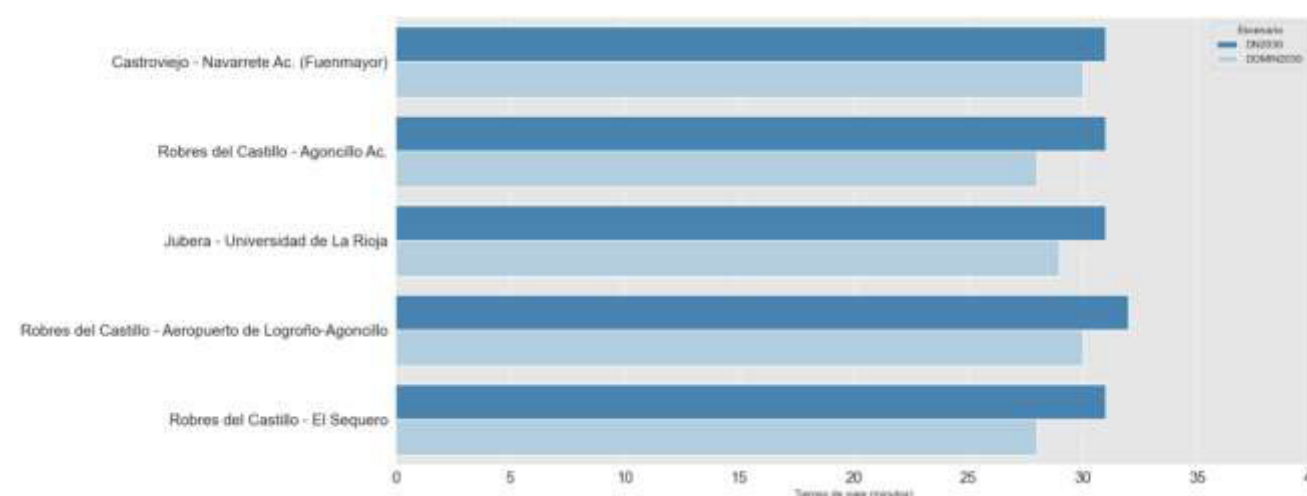


Ilustración 7 – Tiempo de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos y sus equipamientos más cercanos que cumplen con los umbrales de accesibilidad en el escenario Do Minimum 2030 con respecto al escenario Do Nothing 2030 gracias a las actuaciones realizadas en el mismo.

Fuente: Elaboración propia

- Do Nothing 2030 – Do Something 2030**

Comparando el escenario Do Nothing 2030 con el Do Something 2030 se obtiene que, en adición a las mejoras mostradas anteriormente del escenario Do Minimum 2030, también se cumplen las siguientes tres relaciones:

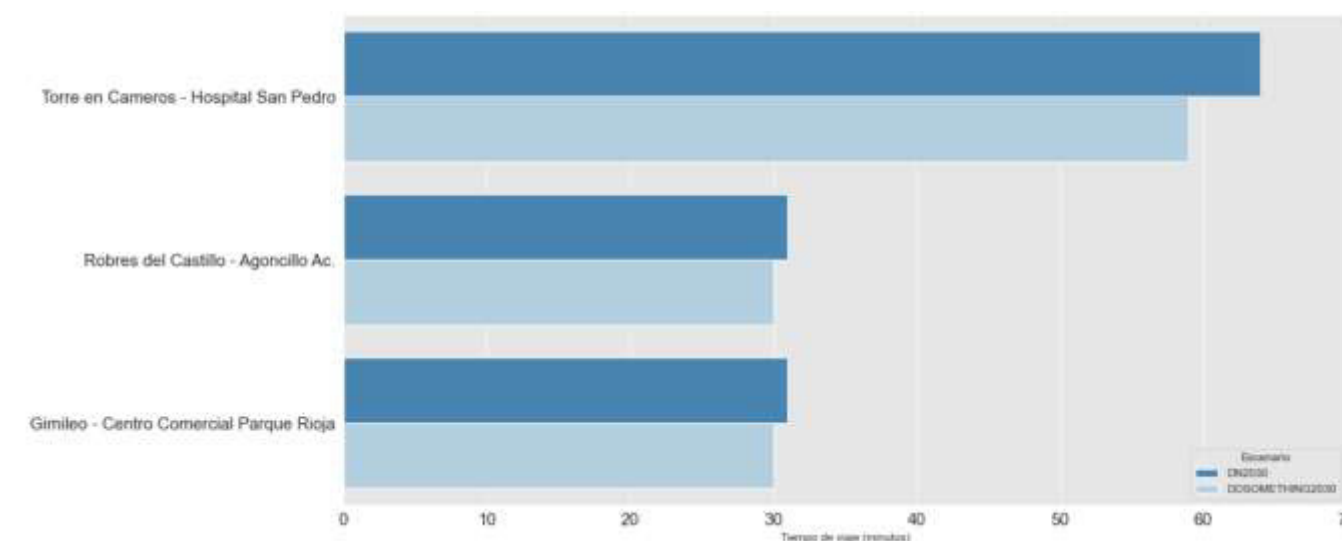


Ilustración 8 – Tiempo de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos y sus equipamientos más cercanos que cumplen con los umbrales de accesibilidad en el escenario Do Something 2030 con respecto al escenario Do Nothing 2030 gracias a las actuaciones realizadas en el mismo.

Fuente: Elaboración propia

4.3.3 Análisis comparativo entre escenarios base y futuros de tiempos medios de viaje a cada equipamiento desde cada núcleo urbano por comarcas

Con el objetivo de analizar la accesibilidad en cada una de las comarcas que conforman el ámbito de estudio, se ha analizado el tiempo medio de viaje que emplea un vehículo para llegar a cada tipo de equipamiento en los tres escenarios futuros. A continuación se muestran los tiempos medios de viaje de todos los núcleos urbanos por comarcas con respecto a su equipamiento más cercano:

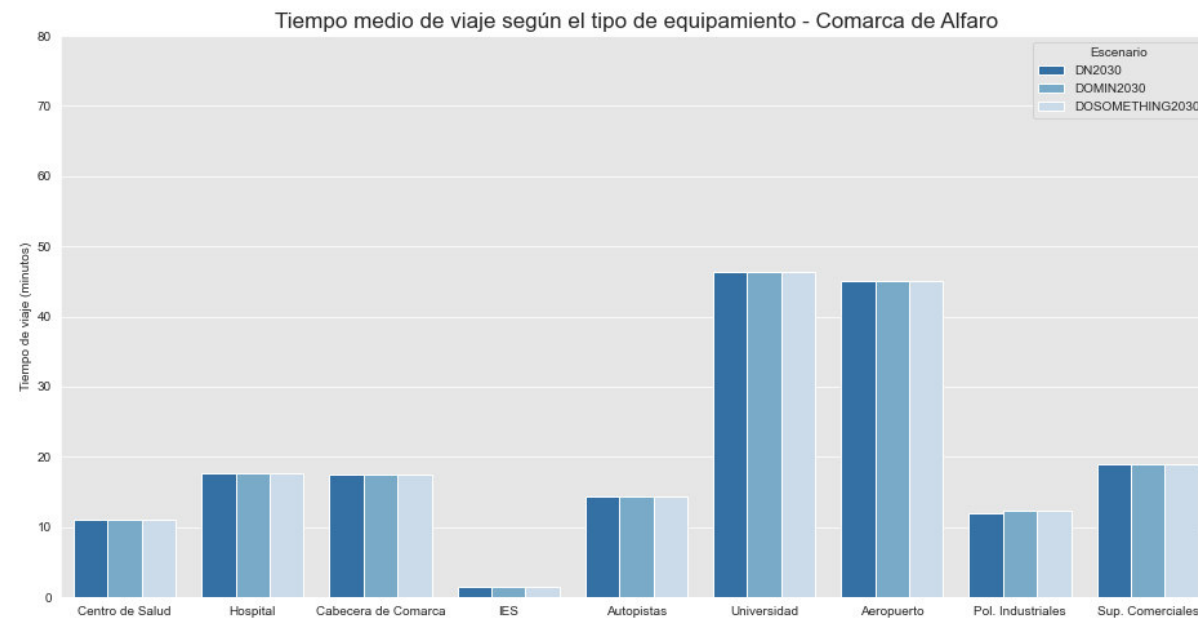


Ilustración 9 – Tiempo medio de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos que conforman la comarca de Alfaro y sus equipamientos más cercanos.

Fuente: Elaboración propia

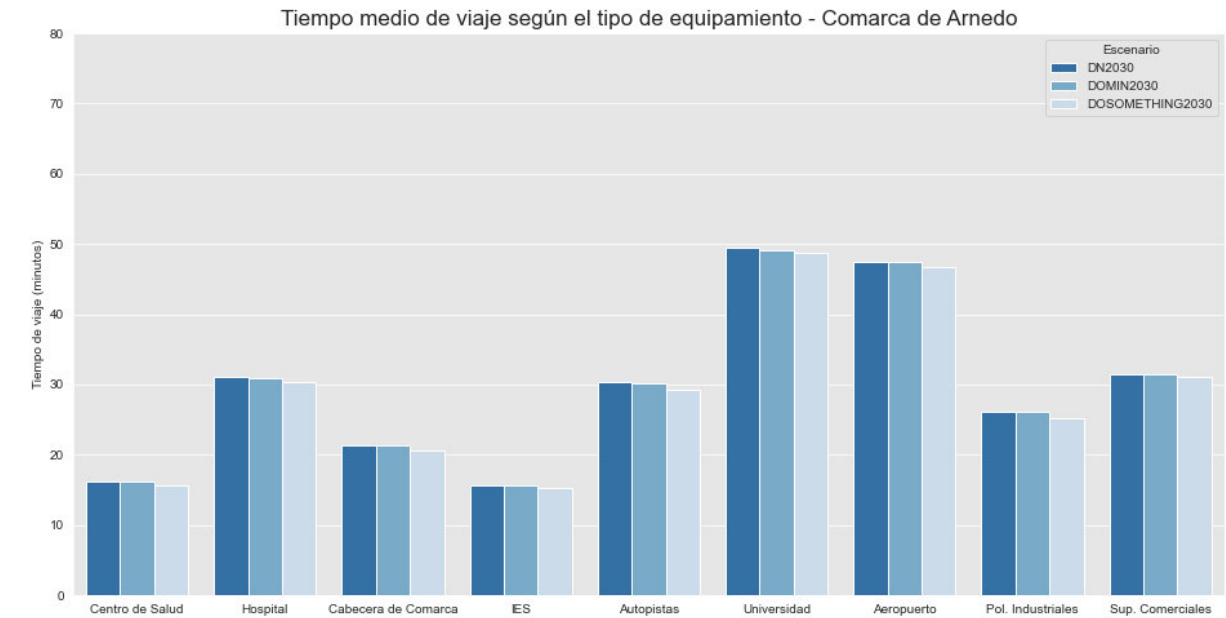


Ilustración 11 – Tiempo medio de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos que conforman la comarca de Arnedo y sus equipamientos más cercanos.

Fuente: Elaboración propia

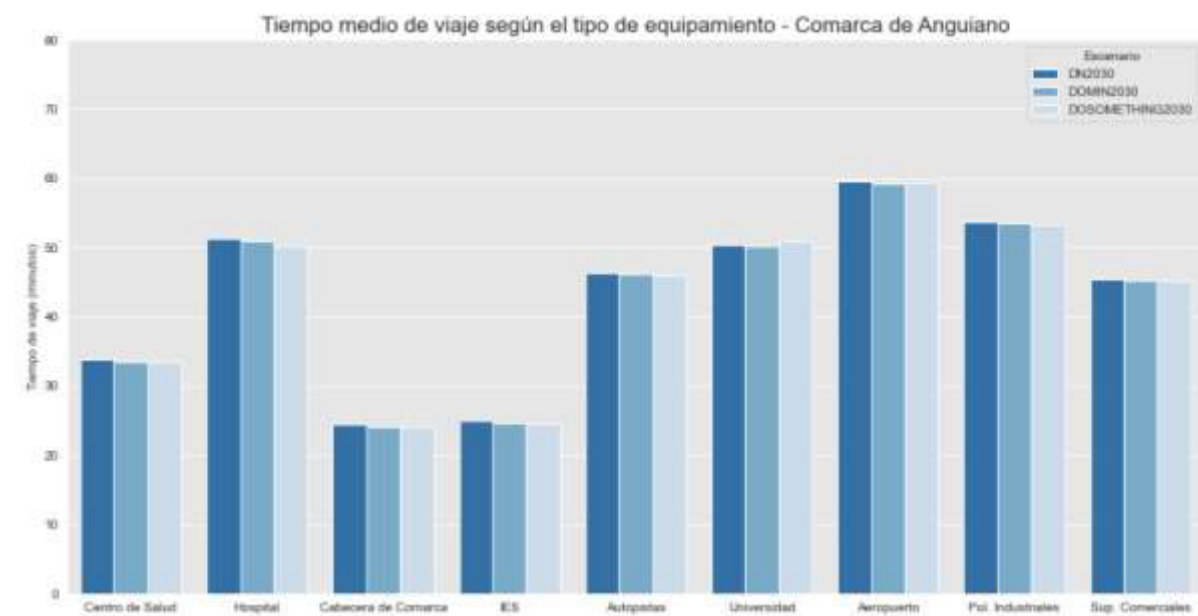


Ilustración 10 – Tiempo medio de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos que conforman la comarca de Anguiano y sus equipamientos más cercanos.

Fuente: Elaboración propia

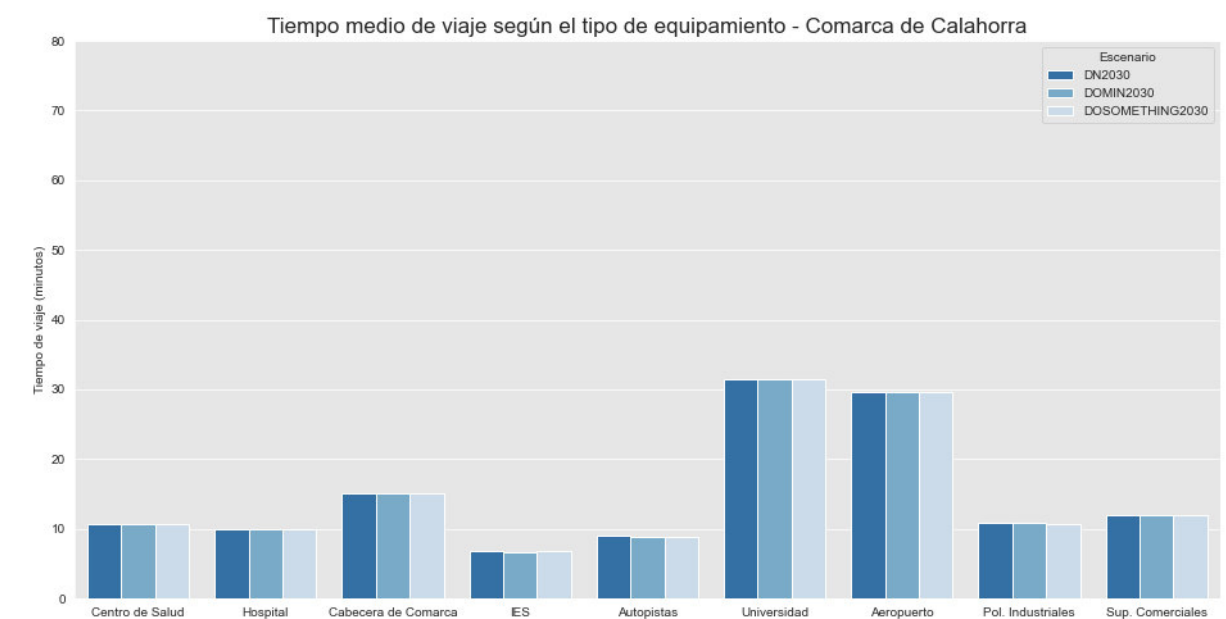


Ilustración 12 – Tiempo medio de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos que conforman la comarca de Calahorra y sus equipamientos más cercanos.

Fuente: Elaboración propia

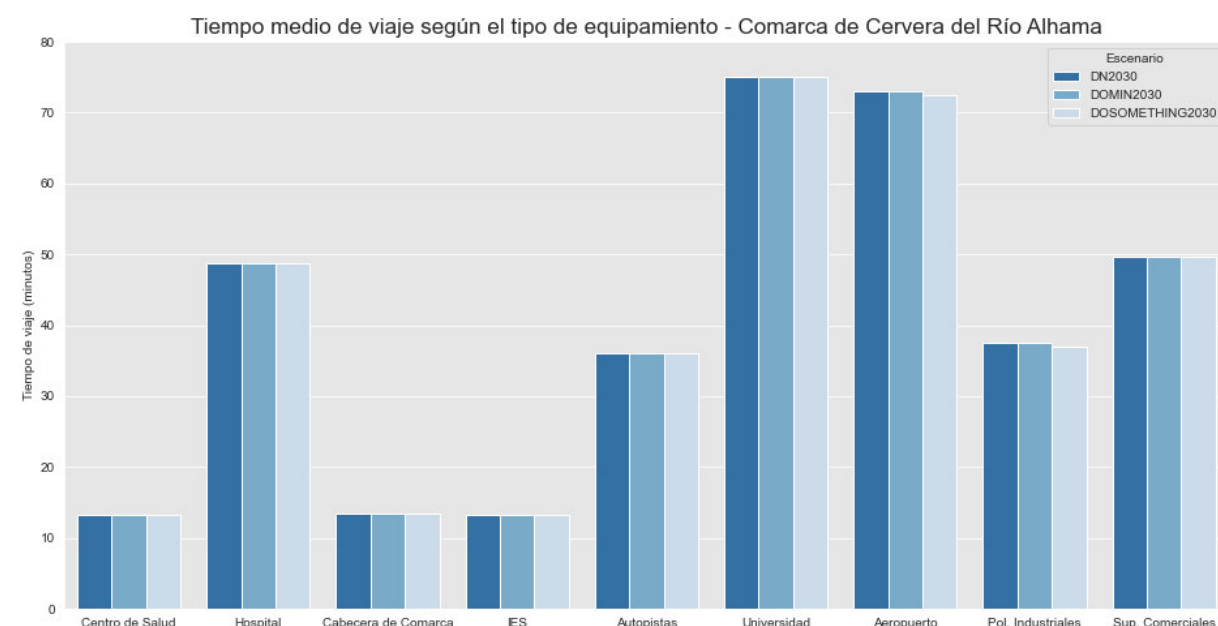


Ilustración 13 – Tiempo medio de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos que conforman la comarca de Cervera y sus equipamientos más cercanos.

Fuente: Elaboración propia

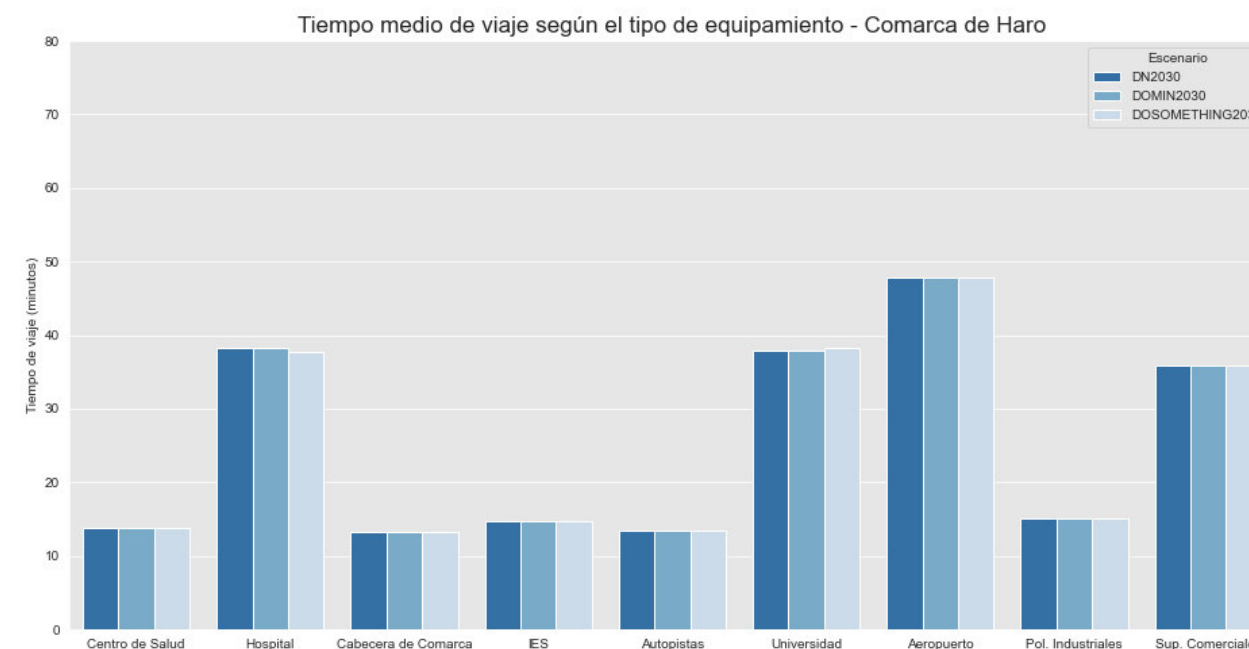


Ilustración 15 – Tiempo medio de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos que conforman la comarca de Haro y sus equipamientos más cercanos.

Fuente: Elaboración propia

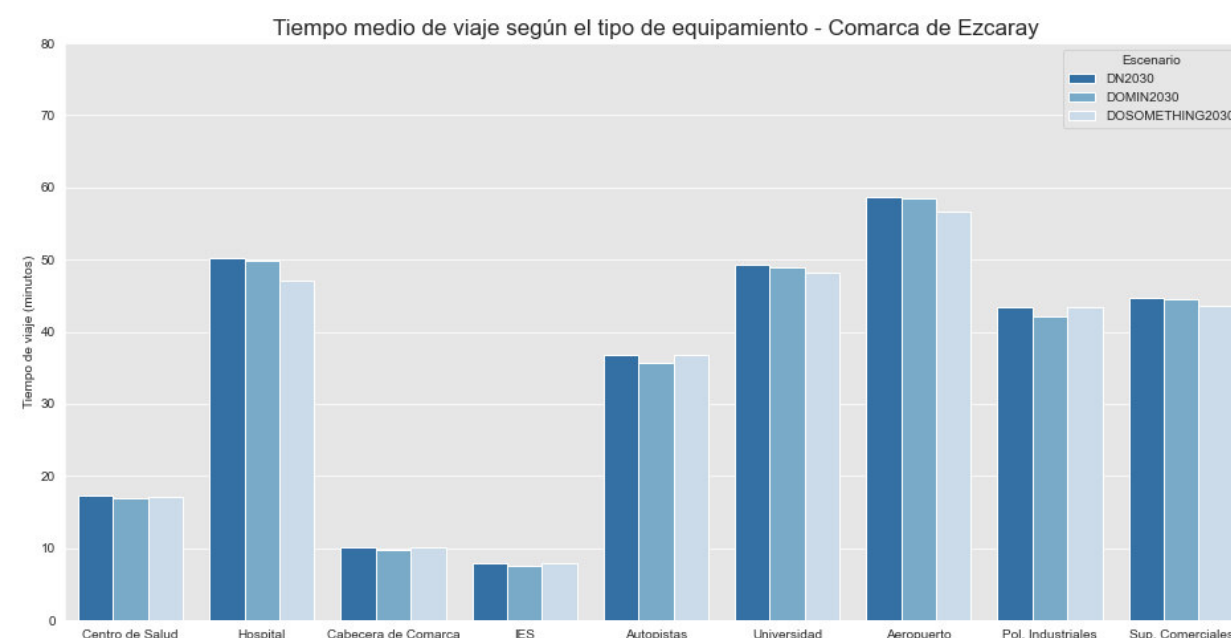


Ilustración 14 – Tiempo medio de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos que conforman la comarca de Ezcaray y sus equipamientos más cercanos.

Fuente: Elaboración propia

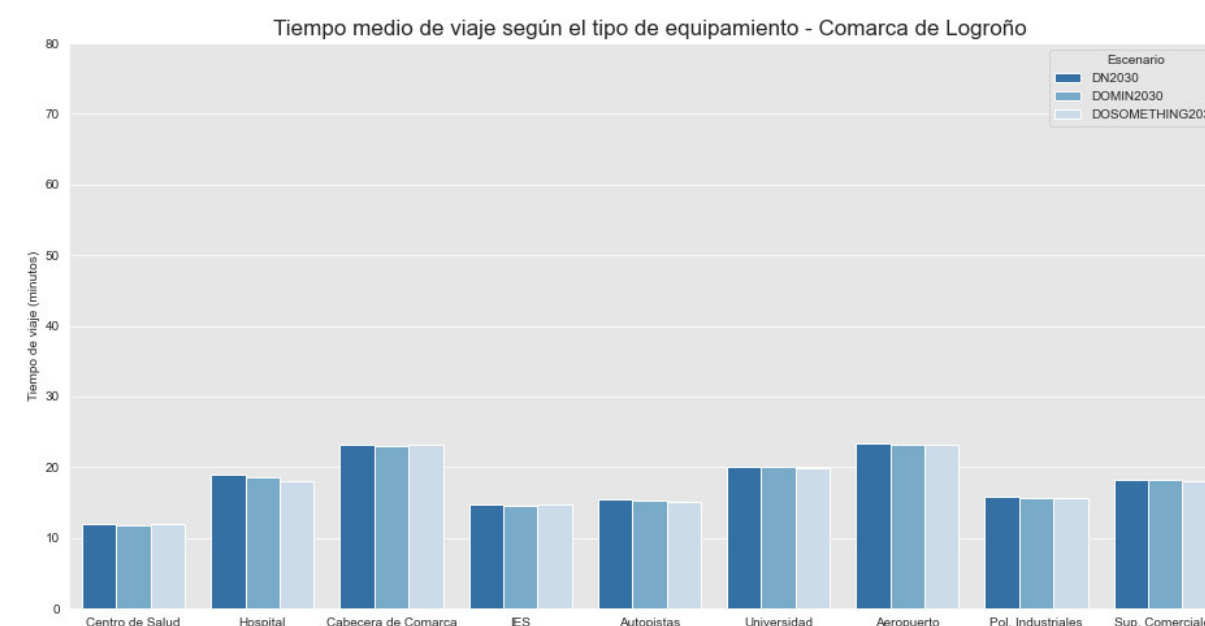


Ilustración 16 – Tiempo medio de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos que conforman la comarca de Logroño y sus equipamientos más cercanos

Fuente: Elaboración propia

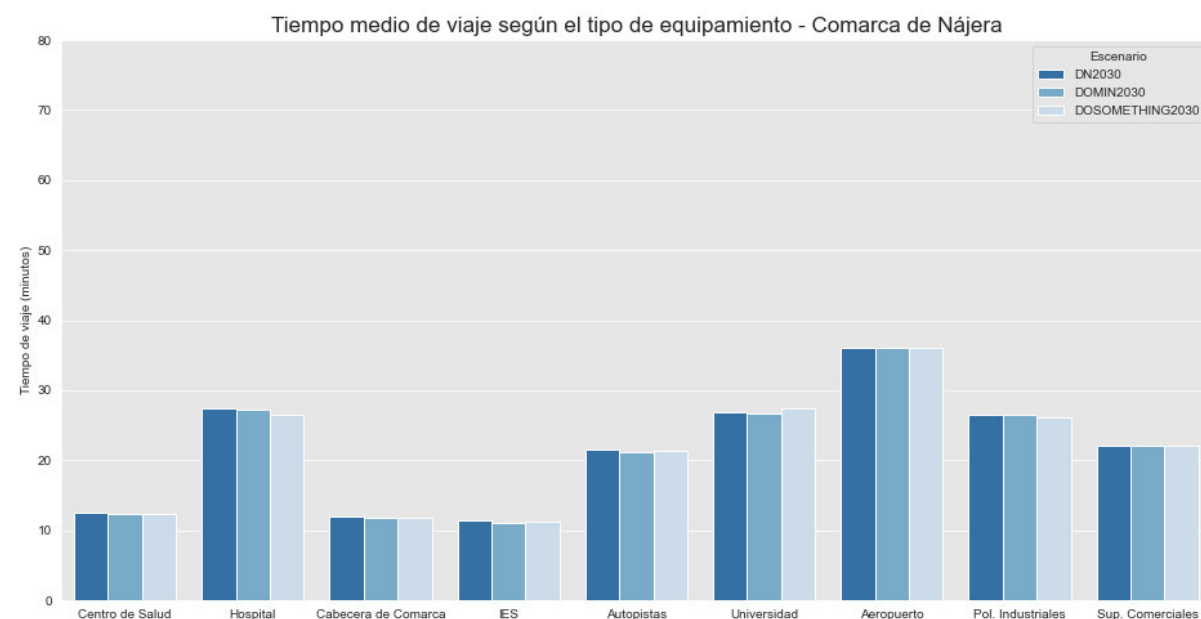


Ilustración 17 – Tiempo medio de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos que conforman la comarca de Nájera y sus equipamientos más cercanos.

Fuente: Elaboración propia

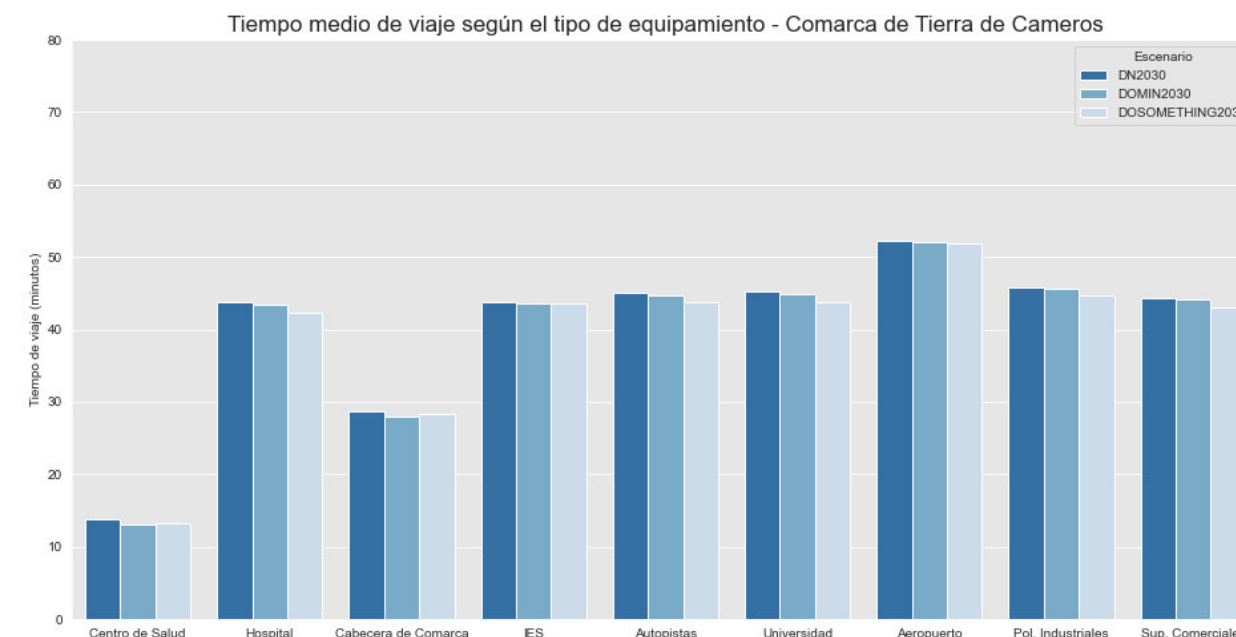


Ilustración 19 – Tiempo medio de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos que conforman la comarca de Tierra de Cameros y sus equipamientos más cercanos.

Fuente: Elaboración propia

Con carácter general, las principales conclusiones obtenidas se detallan a continuación:

- Las comarcas de Cervera del Río Alhama y Tierra de Cameros son aquellas que presentan un mayor tiempo de viaje hasta los diferentes tipos de equipamiento.
- Logroño, Calahorra y Haro son las comarcas que presentan menor tiempo de viaje hasta los diferentes equipamientos.
- Los equipamientos que quedan más alejados (mayor tiempo de viaje) en la mayoría de comarcas son el Aeropuerto de Logroño-Agoncillo y la Universidad de La Rioja. Por el contrario, los equipamientos que presentan menor tiempo de viaje son Institutos de Educación Secundaria (IES) y centros de asistencia sanitaria.
- En líneas generales, en todas las comarcas los tiempos de viaje del escenario Do Minimum y Do Something son similares e inferiores a los tiempos obtenidos para el escenario Do Nothing.
- Exceptuando la accesibilidad a la universidad en las comarcas de Haro, Nájera y Anguiano, a autopistas en Santo Domingo de la Calzada y Ezcaray y a cabeceras de comarca, IES y polígonos industriales en Ezcaray, el escenario Do Something presenta menores tiempos de viaje que el escenario Do Minimum.
- El tiempo de acceso a los principales equipamientos del escenario Do Something respecto del escenario Do Nothing se reduce en mayor medida en las comarcas de Tierra de Cameros, Arnedo y Ezcaray.

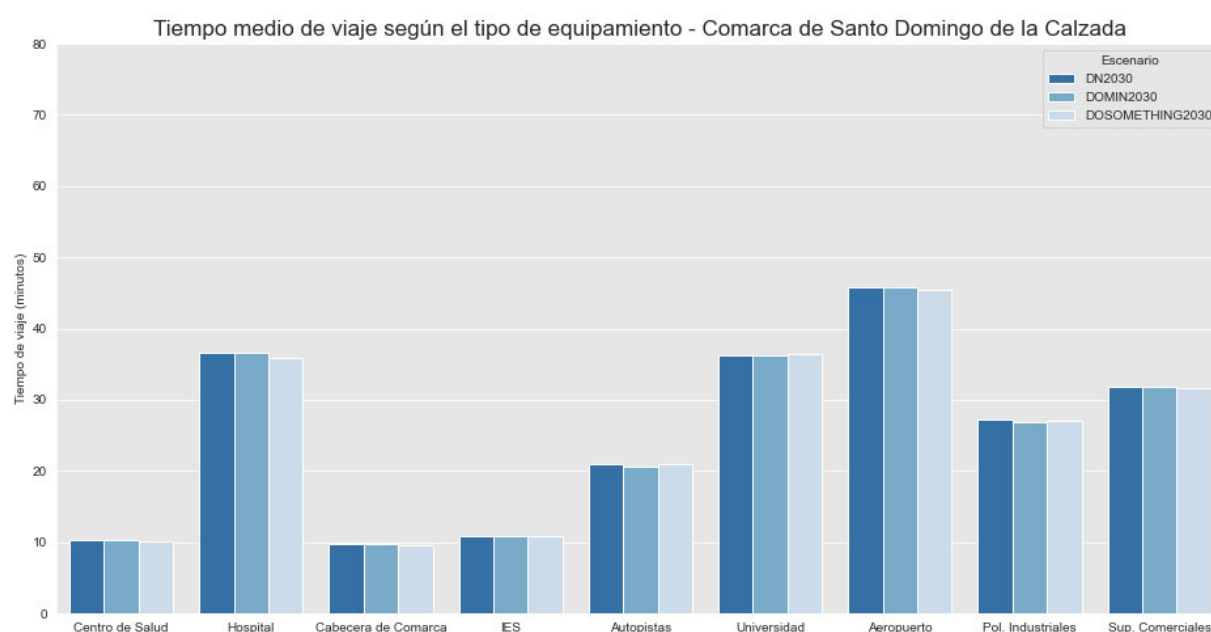


Ilustración 18 – Tiempo medio de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos que conforman la comarca de Santo Domingo de la Calzada y sus equipamientos más cercanos.

Fuente: Elaboración propia

4.4 Conclusiones

Los estudios de accesibilidad muestran que:

- Los peores índices de accesibilidad de distancia son en los núcleos urbanos de las comarcas de Anguiano y Tierra de Cameros con respecto a sus respectivas cabeceras de comarca, mientras que los núcleos de la comarca de Cervera del Río Alhama presentan índices desfavorables con respecto al hospital más cercano (Calahorra).
- En lo que se refiere a tiempos de viaje hasta la capital regional (Logroño), la influencia de las carreteras nacionales (N-111, N-120, N-126 y N-232) y de la autopista (AP-68) es decisiva. Las comarcas más desfavorecidas son la de Arnedo, Ezcaray y Tierra de Cameros, en las que gran parte de sus núcleos urbanos necesitarán más de 45 minutos en los desplazamientos hasta Logroño, siendo necesarios más de 60 minutos en el caso de la comarca de Anguiano y Cervera del Río Alhama.
- Los núcleos urbanos con mayor población tienen mejor accesibilidad.
- La accesibilidad de los núcleos urbanos es desfavorable con respecto a las cabeceras de comarca de Anguiano, Logroño y Torrecilla en Cameros, siendo los tiempos de viaje mayores a 30 minutos en gran parte de los núcleos que forman la comarca.
- La mayor parte de los núcleos urbanos tienen un IES a menos de 30 minutos, excepto en la comarca Tierra de Cameros y algunos núcleos de la comarca de Anguiano. Además, las comarcas de Anguiano, Cervera del Río Alhama y Ezcaray muestran un tiempo de recorrido elevado con respecto a la Universidad de La Rioja.
- En el ámbito del transporte, las comarcas de Anguiano, Arnedo, Cervera del Río Alhama, Ezcaray y Torrecilla en Cameros presentan valores de tiempo superiores a 30 minutos con respecto a las autopistas más próximas. Anguiano, Cervera del Río Alhama, Ezcaray y Tierra de Cameros son las comarcas que tienen un número mayor de núcleos urbanos con tiempos de recorrido superiores a 60 minutos con respecto al Aeropuerto Logroño – Agoncillo.
- El 37% de los núcleos urbanos de la comarca de Anguiano no tiene un polígono industrial de los seleccionados o un centro comercial a menos de 60 minutos de viaje.
- En cuanto a los escenarios futuros, con los 3 análisis realizados para cada uno de los escenarios, se concluye que tanto el Do Minimum 2030 como el Do Something 2030 mejoran los tiempos de viaje entre las relaciones existentes entre los núcleos urbanos y sus equipamientos más cercanos.
- El escenario Do Something 2030 figura como el escenario futuro que obtiene mejores tiempos de viaje entre las relaciones analizadas.

5 NECESIDADES DE ACTUACIÓN POR ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y ACCESIBILIDAD

A continuación, como resultado de los análisis realizados en este anejo, se presentan las necesidades de actuación detectadas para mejorar los problemas de accesibilidad, conectividad, estructuración y mallado de la Red. Se describan posibles actuaciones que se podrían hacer para solucionar estos problemas y se evalúan dichas actuaciones. Las actuaciones pueden ser nuevas carreteras o mejora de las carreteras actuales:

5.1 Mejora de las carreteras actuales

La Comunidad Autónoma de La Rioja cuenta con dos partes muy diferenciadas. Por una parte, las zonas del Norte, además de ser las más pobladas cuenta con amplios valles aptos para la agricultura y el transporte debido a la orografía de la zona. Por otro lado, se encuentra la zona de sierra al Sur, que cuentan con un relieve montañoso y están formados por diversos municipios poco poblados, donde la actividad principal es el aprovechamiento forestal y la ganadería.

Poniendo el foco de atención en la **accesibilidad** de cada núcleo con respecto a su **centro de salud** más cercano y con respecto al **hospital** que tenga más próximo y establecemos los umbrales máximos de 30 y 60 minutos respectivamente, se observan 19 relaciones con deficiencias de accesibilidad concentradas en 12 los núcleos urbanos (de los 199 considerados en total). El listado de núcleos de población con deficiencias de accesibilidad con respecto a su hospital (10 núcleos de población) y centro de salud más próximo (9 núcleos) se muestra a continuación, indicando el porcentaje de tiempo en exceso con respecto a los límites establecidos:

Núcleo urbano	Hospital más cercano	Centro de salud más cercano	Población	Tiempo (min)	Tiempo en exceso*
Canales de la Sierra	Hospital San Pedro	-	86	89	48,3%
Canales de la Sierra	-	Centro de Salud de Nájera	86	70	133,3%
Viniegra de Abajo	Hospital San Pedro	-	75	70	16,7%
Viniegra de Abajo	-	Centro de Salud de Nájera	75	50	66,7%
Mansilla	Hospital San Pedro	-	48	76	26,7%
Mansilla	-	Centro de Salud de Nájera	48	57	90%
Ventrosa	Hospital San Pedro	-	48	71	18,3%
Ventrosa	-	Centro de Salud de Nájera	48	52	73,3%
Villavelayo	Hospital San Pedro	-	45	84	40%
Villavelayo	-	Centro de Salud de Nájera	45	65	116,7%
Brieva de Cameros	Hospital San Pedro	-	38	66	10%
Brieva de Cameros	-	Centro de Salud de Nájera	38	47	56,7%
Viniegra de Arriba	Hospital San Pedro	-	36	79	31,7%
Viniegra de Arriba	-	Centro de Salud de Nájera	36	65	116,7%
Navajún	Hospital Fundación	-	68	68	13,3%

Núcleo urbano	Hospital más cercano	Centro de salud más cercano	Población	Tiempo (min)	Tiempo en exceso*
	de Calahorra				
Valdemadera	Hospital Fundación de Calahorra	-	64	64	6,7%
Torre en Cameros	Hospital San Pedro	-	62	62	3,3%
Zarzosa	-	Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo	15	32	6,7%
San Andrés	-	Centro de Salud de Torrecilla en Cameros	31	31	3,3%

NOTA:

* Porcentaje calculado a partir de los tiempos de recorrido obtenidos en el modelo con respecto a los límites máximos de los umbrales definidos: hospitales (60 min) y centros de salud (30 min)

Tabla 7 - Exceso de tiempo de los recorridos con deficiencias de accesibilidad.

Fuente: Elaboración propia

Tras presentar las 19 relaciones de movilidad que no satisfacen el criterio de umbrales máximos de tiempo mencionados en apartados anteriores, se ha estudiado qué tramos de la Red de Carreteras autonómica dan servicio a estas relaciones de movilidad. Una actuación sobre estos tramos de la Red de Carreteras autonómica mejoraría los tiempos de recorrido en estas relaciones de movilidad consideradas como deficientes en términos de accesibilidad. A continuación se presenta la lista jerarquizada de tramos en función de la población afectada que forman parte de las 19 relaciones de movilidad deficientes identificadas en el punto anterior, junto con la velocidad media de recorrido de cada uno de los tramos obtenida a través de datos GPS.

Tramo de la Red de Carreteras	Población beneficiada*	Velocidad media del tramo**
LR-443_01	386	24km/h
LR-113_13	376	58km/h
LR-113_14	376	53km/h
LR-113_15	376	33km/h
LR-113_16	376	73km/h
LR-113_17	376	65km/h
LR-113_18	376	70km/h
LR-113_19	376	36km/h
LR-113_20	376	60km/h
LR-113_21	376	33km/h
LR-113_22	376	78km/h
LR-113_23	376	100km/h
LR-113_24	376	73km/h
LR-113_25	376	59km/h
LR-113_26	376	69km/h

Tramo de la Red de Carreteras	Población beneficiada*	Velocidad media del tramo**
LR-113_27	376	52km/h
LR-113_28	376	67km/h
LR-113_29	376	68km/h
LR-113_30	376	23km/h
LR-136_03	376	71km/h
LR-136_01	340	53km/h
LR-136_02	340	65km/h
LR-113_12	338	54km/h
LR-113_08	179	39km/h
LR-113_09	179	44km/h
LR-113_10	179	36km/h
LR-113_11	179	36km/h
LR-333_3_06	159	38km/h
LR-113_05	131	37km/h
LR-113_06	131	33km/h
LR-113_07	131	45km/h
LR-333_3_04	111	22km/h
LR-333_3_05	111	35km/h
LR-113_03	86	25km/h
LR-113_04	86	49km/h
LR-436_01	48	43km/h
LR-232_07	38	23km/h
LR-232_08	38	39km/h
LR-333_1_01	36	50km/h
LR-333_1_02	36	31km/h
LR-333_1_03	36	54km/h
LR-333_2_01	36	42km/h
LR-333_3_01	36	40km/h
LR-333_3_02	36	25km/h
LR-333_3_03	36	40km/h
LR-250_26	31	28km/h
LR-330_01	31	32km/h
LR-340_2_02	31	20km/h
LR-457_01	31	38km/h
LR-457_02	31	22km/h
LR-123_05	18	27km/h
LR-123_06	18	66km/h
LR-134_05	18	45km/h

Tramo de la Red de Carreteras	Población beneficiada*	Velocidad media del tramo**
LR-284_01	18	28km/h
LR-284_02	18	62km/h
LR-284_03	18	41km/h
LR-284_04	18	53km/h
LR-284_05	18	30km/h
LR-285_1_01	18	79km/h
LR-285_2_03	18	54km/h
LR-289_01	18	54km/h
LR-289_02	18	71km/h
LR-289_03	18	87km/h
LR-289_04	18	86km/h
LR-289_05	18	64km/h
LR-390_01	18	25km/h
LR-390_02	18	42km/h
LR-390_03	18	48km/h
LR-115_04	15	58km/h
LR-115_05	15	57km/h
LR-115_06	15	27km/h
LR-115_07	15	60km/h
LR-115_08	15	66km/h
LR-115_09	15	38km/h
LR-115_10	15	80km/h
LR-115_11	15	41km/h
LR-115_12	15	77km/h
LR-115_13	15	31km/h
LR-484_01	15	43km/h
LR-484_02	15	23km/h
LR-484_03	15	45km/h
LR-245_01	10	42km/h
LR-250_02	10	50km/h
LR-250_03	10	46km/h
LR-250_04	10	47km/h
LR-250_05	10	72km/h
LR-250_06	10	80km/h
LR-250_07	10	35km/h
LR-250_08	10	58km/h
LR-250_09	10	48km/h
LR-250_10	10	46km/h

Tramo de la Red de Carreteras	Población beneficiada*	Velocidad media del tramo**
LR-250_11	10	30km/h
LR-250_12	10	45km/h
LR-250_13	10	54km/h
LR-250_14	10	51km/h
LR-250_15	10	57km/h
LR-250_16	10	48km/h
LR-250_17	10	28km/h
LR-250_18	10	52km/h
LR-250_19	10	50km/h
LR-250_20	10	32km/h
LR-390_04	10	32km/h
LR-390_05	10	49km/h
LR-463_01	10	31km/h

NOTA:

* Cifras de población correspondientes a 1 de enero de 2020 (INE)

** Proveedor de datos *Here Technologies* y *TomTom*. Descarga de datos, día 11 de mayo de 2021 a las 12:00 (CEST)

Tabla 8 – Tramos de la Red de Carreteras Autonómica de La Rioja con deficiencias en tiempos de recorrido.

Fuente: Elaboración propia

Se ha calculado la longitud total de aquellos trayectos desde los núcleos urbanos con deficiencias hacia su centro de salud asignado u hospital más cercano, categorizado según el número de población que se vería beneficiada con la mejora de los mismos. La población beneficiada calculada es acumulada, es decir, los tramos que se muestran en color azul (**Ilustración 20**) con una población beneficiada de 300 a 400 habitantes significa que comparten trayecto hacia el centro sanitario de varios municipios (Canales de la Sierra, Villavelayo o Mansilla entre otros). Sin embargo, la longitud calculada es fija, siendo los kilómetros calculados en función de la categorización por habitantes beneficiados de la **Ilustración 20**.

- Entre 400-300 habitantes: 46,27 km
- Entre 300-250 habitantes: 0 km
- Entre 250-200 habitantes: 0 km
- Entre 200-150 habitantes: 10,44 km
- Entre 150-100 habitantes: 7,39 km
- Entre 100-50 habitantes: 4,17 km
- Entre 50-10 habitantes: 181,43 km



Ilustración 20 – Población beneficiada con mejoras en los tramos que afectan a núcleos con deficiencias de accesibilidad a centros sanitarios (CS y hospital más cercano).

Fuente: Elaboración propia

Tras representarse el mapa anterior categorizado con la población beneficiada en caso de futura mejora de los tramos que presentan problemas de accesibilidad, se observa cómo en algunos de los recorridos desde los núcleos de población a los centros de salud o al hospital principal más cercanos las carreteras nacionales forman parte de los mismos. Gran parte de los municipios con deficiencias con los accesos a centros sanitarios se encuentran en la zona suroeste de la Comunidad Autónoma.

Tras el análisis de los resultados, se observa cómo los núcleos con peor accesibilidad son además los menos poblados y situados al sur de La Rioja. La viabilidad socioeconómica de la construcción de nuevas carreteras o variantes en esta zona es baja, debido a los condicionantes orográficos, geológicos y ambientales que hacen inviable la ejecución de obras de remodelación muy ambiciosas, máxime teniendo en cuenta el escaso flujo vehicular. Es por ello que se propone la mejora y el acondicionamiento de todos aquellos tramos de carreteras que no alcanzan unas determinadas características mínimas tolerables (véase **Apéndice A** del Anejo Red Objetivo), al tratarse de actuaciones más asumibles desde un punto de vista presupuestario y que permitirían alcanzar una mayor velocidad de circulación en estas vías mejoradas, a la vez que se mejoran las condiciones de seguridad.

Para conocer qué tramos no cumplen con el ancho mínimo de plataforma (con una tolerancia de $\pm 30\text{cm}$), se ha consultado el inventario de carreteras de La Rioja. Actualmente existen 213 tramos de carreteras que no cumplen con los tramos, un total de 390km aproximadamente tal y como se observa en la **Ilustración 21**, donde se han representado aquellos tramos que no cumplen con los mínimos de plataforma y los núcleos que presentan al menos una deficiencia de accesibilidad a alguno de los centros atractores (hospital, centro de salud, cabecera de comarca, centro educativo, Universidad, autopista, aeropuerto, polígono industrial o centro comercial más próximo).

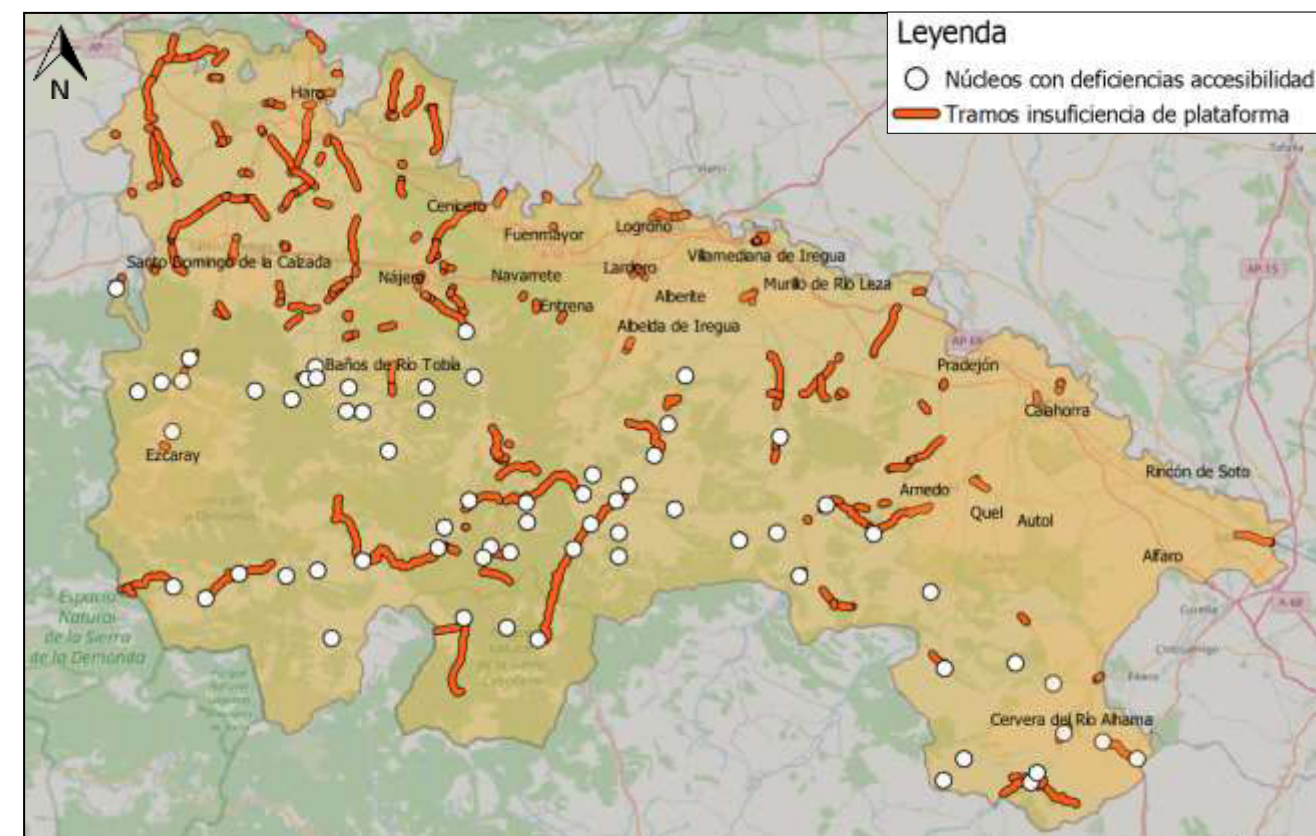


Ilustración 21 – Tramos con insuficiencia de plataforma y núcleos con deficiencias de accesibilidad

Fuente: Elaboración propia

A pesar de que en la **Ilustración 21** se observen tramos de carretera en la zona noroeste de la comunidad, no existen núcleos urbanos que presenten problemas de accesibilidad. Esto se debe a que las carreteras con más capacidad y con mejores prestaciones se encuentran en la zona Norte de La Rioja (AP-68, A-12, N-232). Por tanto, los tramos de carreteras actuales a mejorar en cuanto a accesibilidad se refieren se indican en la siguiente tabla.

Tramo	Descripción	PK_inicial	PK_final	Longitud (m)
LR-113_03	CANALES DE LA SIERRA	6+00220	7+00020	800
LR-113_05	VILLAVELAYO	10+00380	10+00900	520
LR-113_07	LR334 MANSILLA	11+00410	15+00950	4560
LR-113_08	MANSILLA DE LA SIERRA	15+00950	16+00360	400
LR-113_09	MANSILLA TABLADAS	16+00360	21+00220	4880
LR-113_19	BOBADILLA	52+00060	52+00890	830
LR-113_21	BAÑOS DE RIO TOBIA	53+00340	54+00960	1620
LR-113_30	NAJERA	63+00450	65+00180	1730
LR-115_06	ARNEDILLO	11+00790	12+00950	1180
LR-115_07	ARNEDILLO LR382	12+00950	14+00250	1280
LR-115_09	SANTA EULALIA SOMERA BAJERA	16+00250	17+00230	980
LR-115_11	HERCE	18+00760	19+00380	630
LR-123_05	CERVERA DEL RIO ALHAMA	9+00470	10+00400	880
LR-232_07	BRIEVA DE CAMEROS	22+00030	22+00960	930
LR-232_08	BRIEVA LR113	22+00960	30+00370	7410
LR-284_01	CERVERA DEL RIO ALHAMA	0+00000	1+00280	1280
LR-284_04	LR493 AGUILAR DEL RIO ALHAMA	6+00200	7+00010	790
LR-285_2_01	VENTAS DEL BAÑO	8+00050	8+00330	280
LR-285_2_02	VENTAS DEL BAÑO LR289	8+00330	8+00650	320
LR-340_2_02	TORRECILLA EN CAMEROS	19+00580	21+00080	1500
LR-390_01	AGUILAR DEL RIO ALHAMA	0+00000	0+00310	310
LR-390_02	AGUILAR DEL RIO LR391	0+00310	2+00140	1900
LR-390_04	VALDEMADERA	8+00610	8+00820	220

Tabla 9 – Tramos de carreteras actuales a mejorar en cuanto a accesibilidad.

Fuente: Elaboración propia

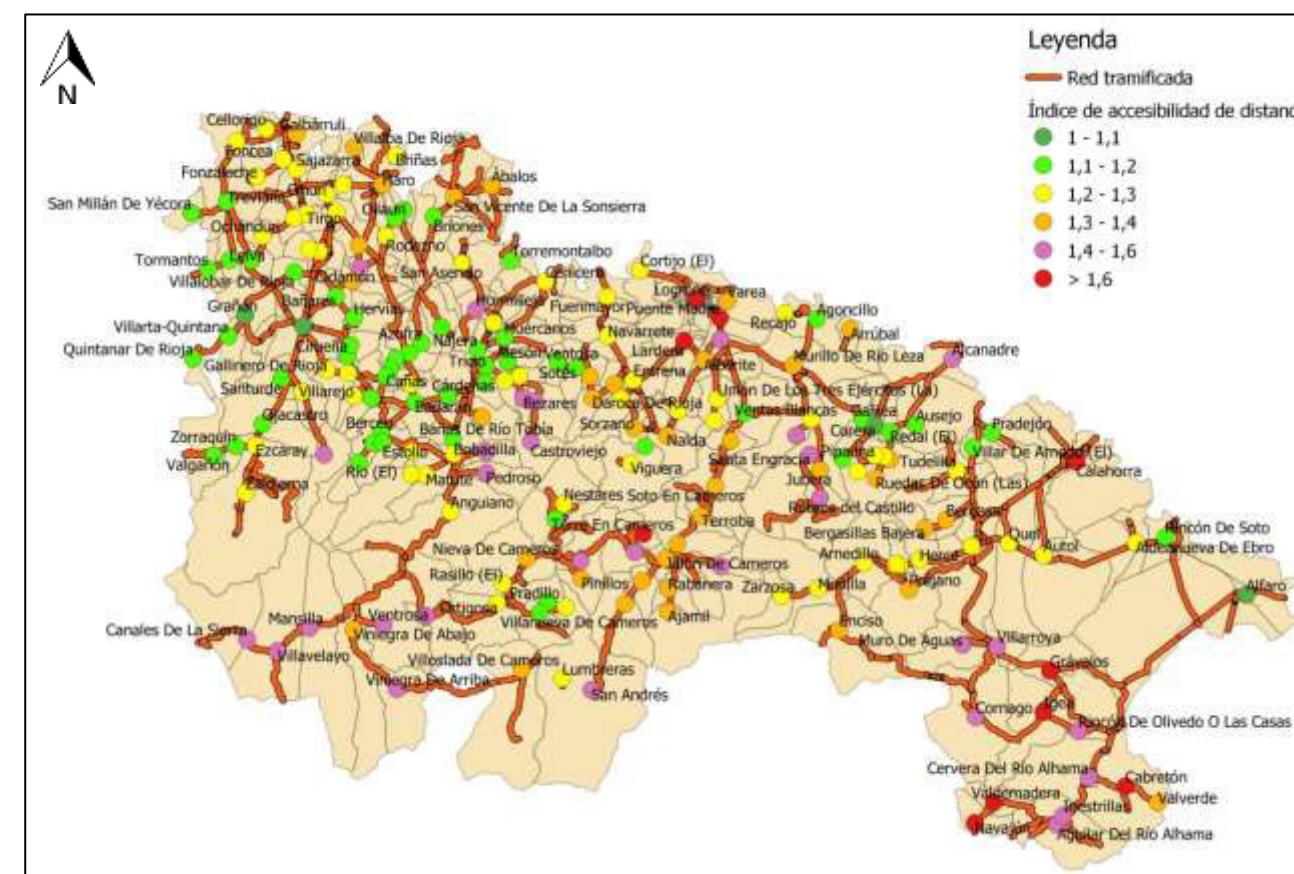
La accesibilidad y los aspectos estudiados en este apartado se tendrán en cuenta en la priorización de actuaciones mediante su inclusión en el análisis multicriterio.

Además, debe destacarse que en el caso de los municipios de Santa Coloma con Bezares, se da la situación excepcional de ser los dos únicos municipios diferentes unidos actualmente por un camino vecinal sin conexión de la Red Autonómica.

Por tanto, se ha propuesto la incorporación del camino existente como mejora de la Red:

- LR-429. Prolongación desde Bezares a Santa Coloma

También se ha comprobado que todos los núcleos urbanos de la Comunidad Autónoma con más de 25 habitantes y todos los municipios están conectados con la Red Autonómica de Carreteras de La Rioja o con la Red de Carreteras del Estado, tal y como se observa en la **Ilustración 22**.


Ilustración 22 – Conexión de los núcleos urbanos y municipios con la Red de Carreteras.

Fuente: Elaboración propia

5.2 Nuevas carreteras

A continuación se analizan las propuestas de nuevas carreteras (NC) y desdoblamientos de calzada (DU) propuestos en el Plan Regional de Carreteras de La Rioja vigente, solicitadas por ayuntamientos y organismos en las consultas previas o propuestas en el marco de este Anejo para su estudio con motivo de la mejora de la conectividad territorial y de la accesibilidad entre núcleos urbanos y con los principales centros atractores. Como resultados de estos análisis, únicamente se incluirán en la Red Objetivo de este Plan o en la programación final de inversiones aquellas que resulten socioeconómicamente rentables.

Para poder estudiarlas con más profundidad, algunas de ellas se han modelizado con el software VISUM, comparándolas con el escenario “Do Minimum 2030”. Se ha incluido una imagen con los resultados de las intensidades para cada una de las nuevas carreteras y la diferencia de flujo diario, que son las resultantes del tráfico deducido (de Redistribución en la Red por la existencia de la nueva infraestructura). Cabe destacar que no se ha tenido en cuenta el tráfico inducido, es decir, aquellos nuevos viajes que se generarían por la existencia de una nueva infraestructura que antes no existían, por lo que la demanda real de la infraestructura sería algo mayor.

5.2.1 Actuaciones ya propuestas en el Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2010-2021 actualmente vigente

NC: Carretera Unión de Valles. Nueva conexión entre Hornillos de Cameros (LR-465), prolongación de la LR-261 y Zarzosa (LR-484).

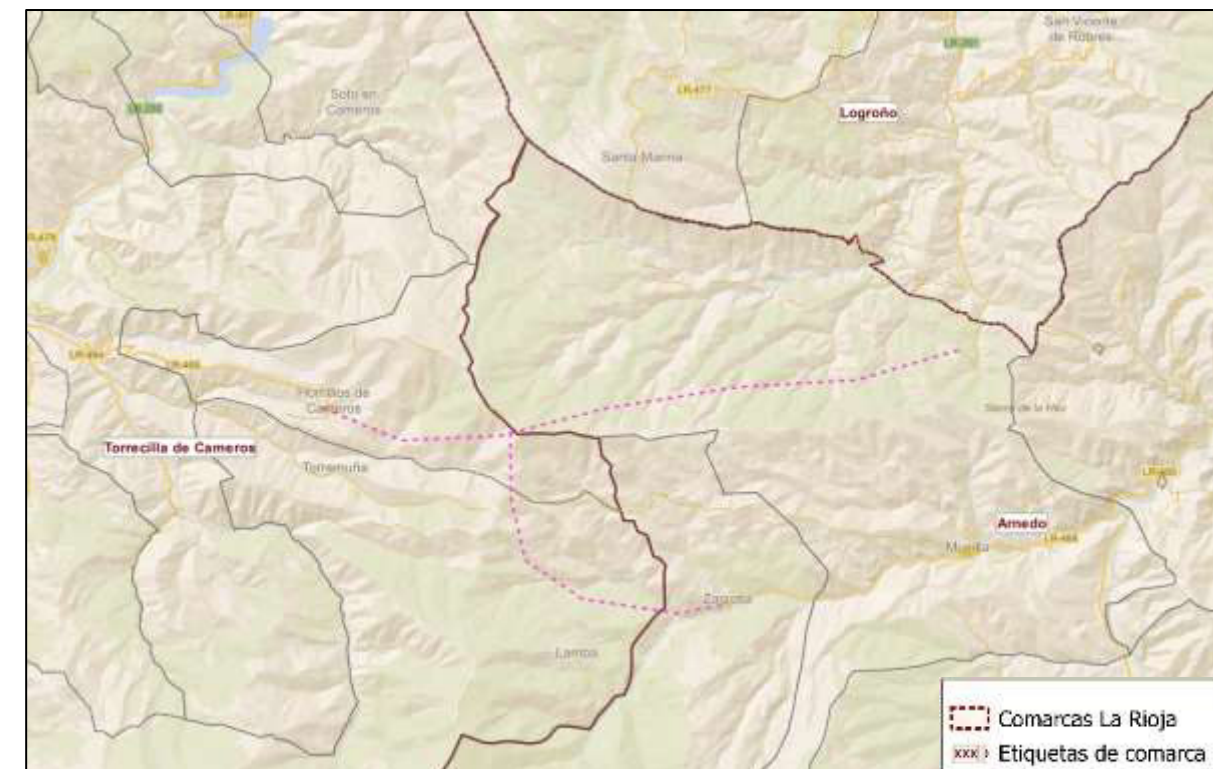


Ilustración 23 - Nueva conexión entre Hornillos de Cameros (LR-465), prolongación de la LR-261 y Zarzosa (LR-484).

Esta actuación supondría la conexión entre el municipio de Hornillos de Cameros y la carretera LR-261. Además, se conecta en el tramo medio al sur con la población de Zarzosa en el tramo final de la LR-484. La zona donde se realizaría la nueva carretera es sobre terreno muy ondulado con abundante vegetación. El tráfico generado sería de una IMD estimada de 51 vehículos al día, beneficiando directamente a un total de 627 habitantes de los municipios cercanos.

Con esta actuación se crearía un nuevo eje en la zona sur de la comunidad, actualmente con baja accesibilidad, vertebrando esa zona de este a oeste, y viceversa. También se conectaría con los municipios centrales y Logroño a través de la prolongación y unión de la LR-261, conectando finalmente los Valles de Cidacos, Jubera y Río Leza, Reduciendo tiempos de recorrido y beneficiando a más de 2.000 habitantes que viven en la zona.

Por el contrario, debe señalarse que, según la modelización de esta nueva infraestructura, la demanda captada por esta vía sería muy baja, de apenas 51 veh/día, aunque no se tiene en cuenta el tráfico inducido. Además, esta conexión no facilitaría las relaciones con los centros de servicios ya que se sitúa en el límite de tres comarcas. Finalmente, teniendo en cuenta el tipo de

terreno, muy ondulado con abundante vegetación, el coste de ejecución y el impacto ambiental de esta carretera serán elevados.

A pesar de estos últimos inconvenientes, esta nueva carretera se tendrá en cuenta para el estudio de la Red Objetivo de este Plan, debido a los grandes beneficios que supone en temas de accesibilidad para la zona.

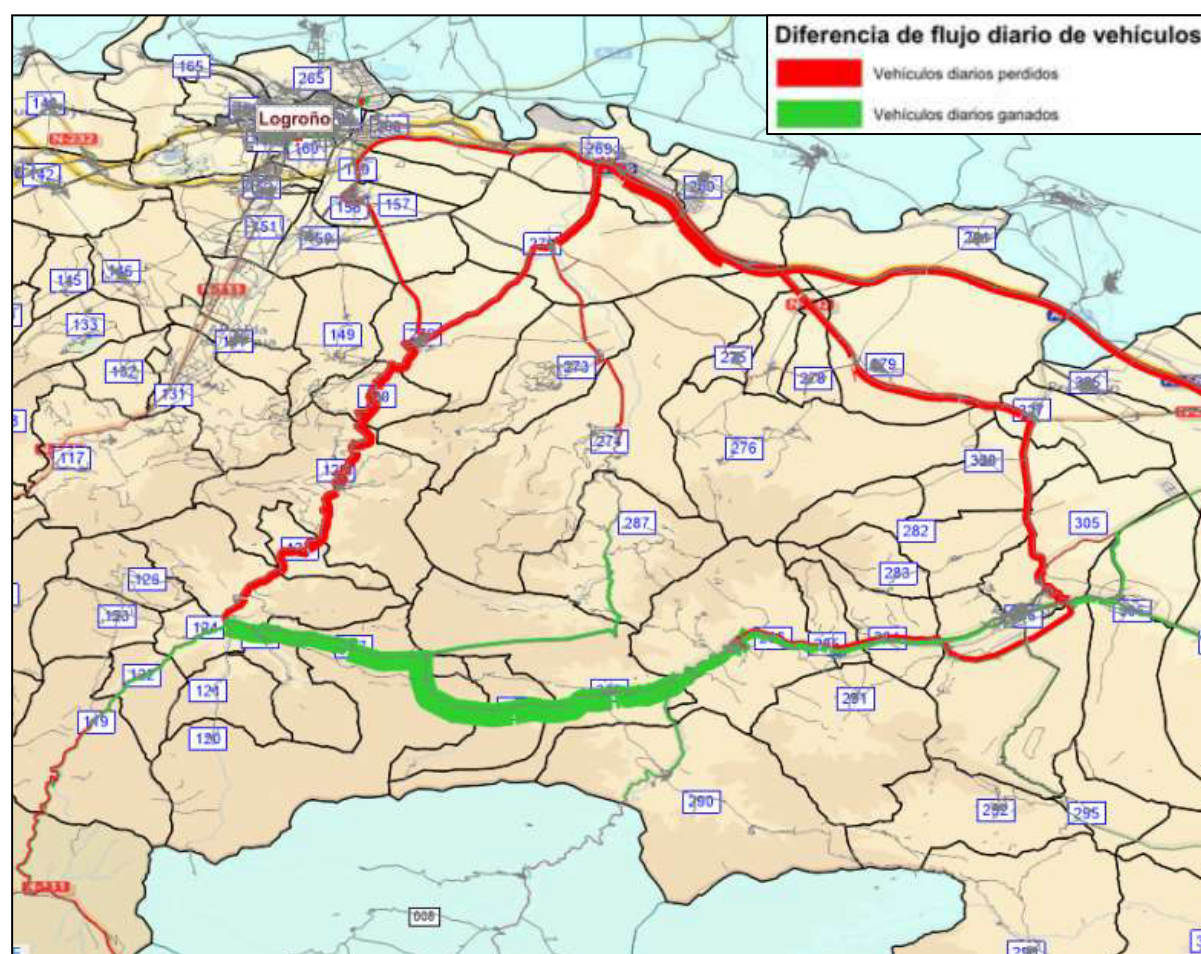


Ilustración 24 – Modelización de la Unión entre Hornillos de Cameros (LR-465) y la LR-261, en su término medio unión con Zarzosa (LR-484).

Intensidad resultante= 51 veh/día

Fuente: Elaboración propia con el software PTV Visum

NC_LR-340. Tramo entre Castroviejo y Torrecilla en Cameros

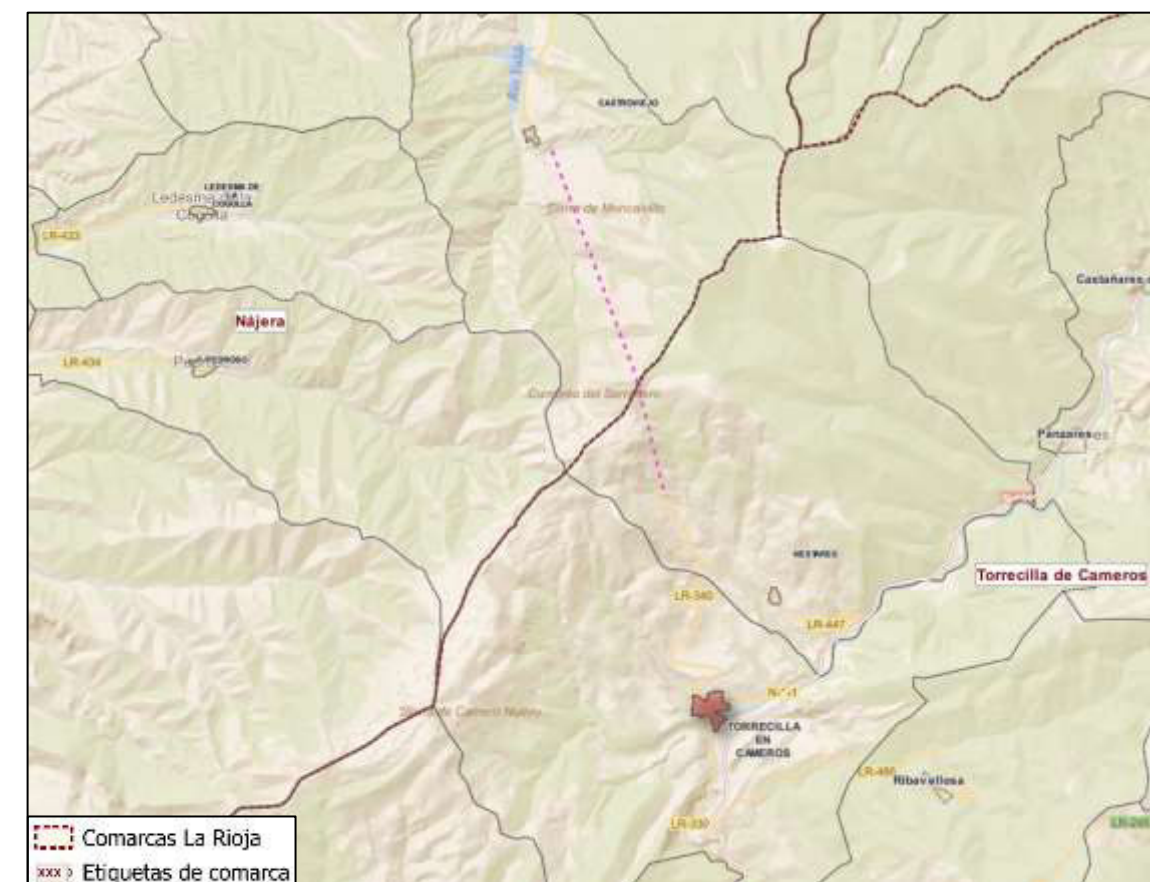


Ilustración 25 - Tramo entre Castroviejo y Torrecilla en Cameros

La construcción de esta nueva carretera, que conectaría el municipio de Castroviejo y Torrecilla en Cameros, se situaría en un terreno muy ondulado con abundante vegetación, con posibilidad de continuación de carretera. Esta actuación supondría una desviación del tráfico principal de la LR-113, teniendo una IMD de 47 vehículos diarios y una población beneficiada directamente de aproximadamente 1.850 habitantes.

Con esta actuación también se facilitaría la conexión de la zona de Castroviejo con la carretera nacional N-111 y el Valle del Río Iregua. Además, gracias a la unión con la carretera LR-340, se reducirían los tiempos de recorrido de esta zona hasta Nájera, la autovía A-12 o la autopista AP-68. Actualmente, desde Torrecilla en Cameros hasta Nájera hay que recorrer la N-111 dirección Logroño hasta su conexión con la LR-137, para posteriormente llegar hasta Navarrete y ahí tomar la conexión con la N-120.

Por el contrario, destacar que según la modelización de esta nueva infraestructura, la demanda captada por esta vía sería muy baja, de apenas 47 veh/día. A mayores, teniendo en cuenta el tipo de terreno, muy ondulado con abundante vegetación, el coste de ejecución y el impacto ambiental de esta carretera serían elevados.

A pesar de estos últimos inconvenientes, esta nueva carretera se tendrá en cuenta para el estudio de la Red Objetivo de este Plan, ya que tiene grandes beneficios en temas de accesibilidad para la zona.

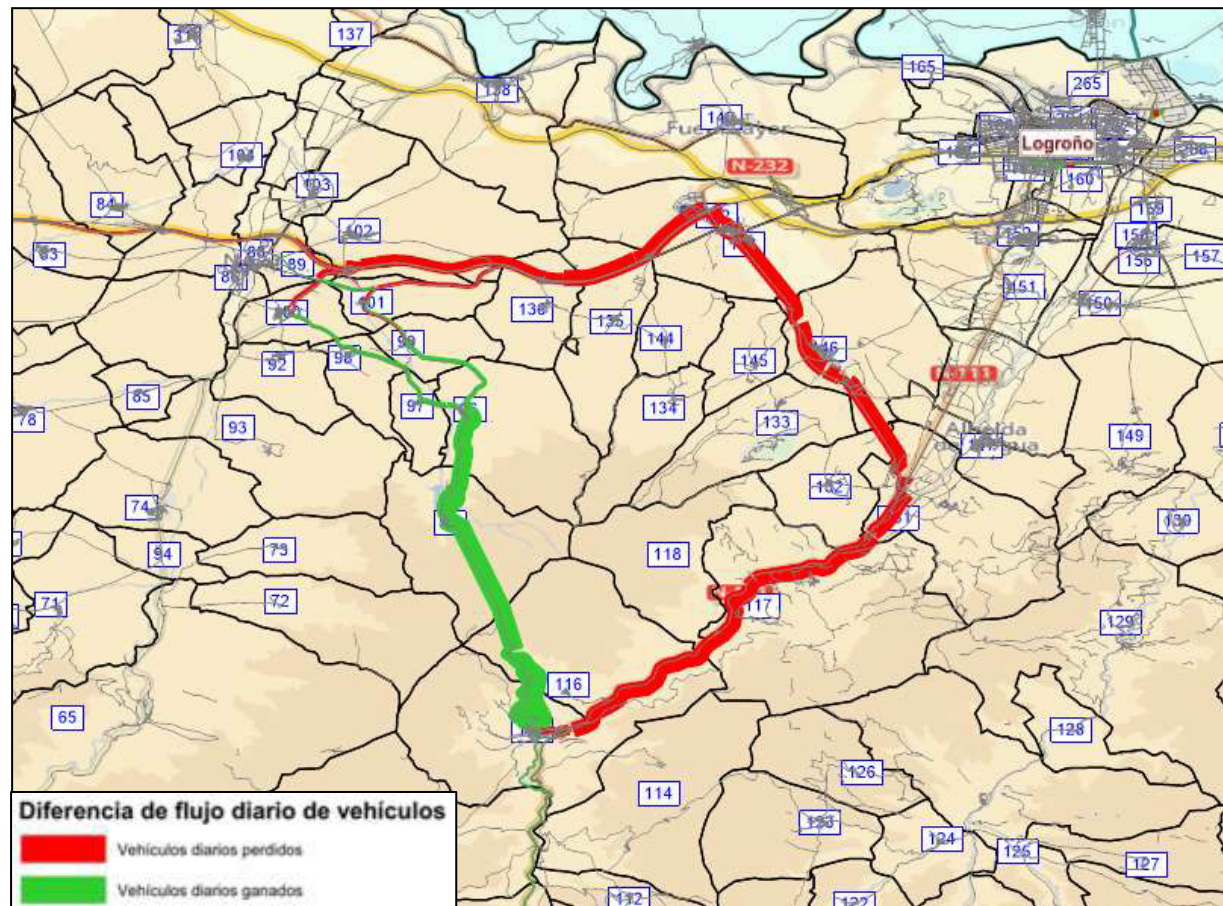


Ilustración 26 – Modelización del Tramo entre Castroviejo y Torrecilla en Cameros (NC_LR-340).

Intensidad resultante = 47 veh/día

Fuente: Elaboración propia con el software PTV Visum

NC_LR-438 de la LR-232 Brieva de Cameros a Ventrosa

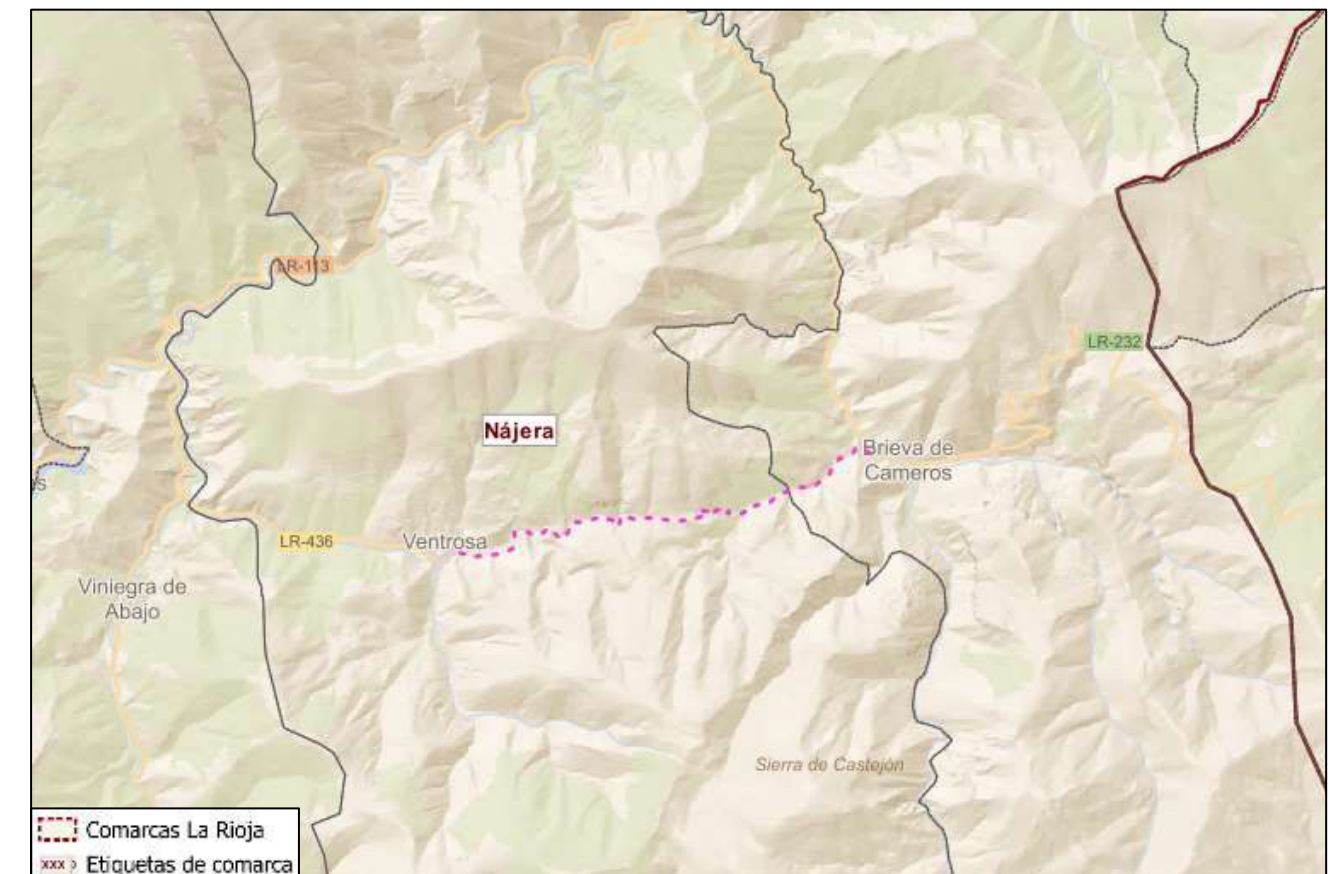


Ilustración 27 - Tramo Brieva de Cameros a Ventrosa

La construcción de esta nueva carretera, que conectaría el municipio de Ventrosa y Brieva de Cameros, se realizaría sobre la Red Natura 2000 'Sierras de Demanda, Urbión, Cebollera y Cameros' y beneficiaría aproximadamente de forma directa a 75 habitantes.

Esta vía Reduciría el tiempo de recorrido entre la LR-232 y las LR-436 y LR-333, facilitando la creación de un eje este-oeste, llegando a la N-111 y mejorando la conectividad en el sur de la comarca de Nájera. Sin embargo, según la modelización, la intensidad captada es muy baja, de apenas 11 vehículos diarios. A pesar de ello, esta nueva carretera se tendrá en cuenta para el estudio de la Red Objetivo de este Plan, ya que tiene grandes beneficios en temas de accesibilidad para la zona.



Ilustración 28 – Modelización de la nueva carretera Brieva de Cameros a Ventrosa (NC_LR-438 de la LR-232).

Intensidad resultante = 11 veh/día

Fuente: Elaboración propia con el software PTV Visum

DU_LR-134 Desdoblamiento del tramo L-134 a Calahorra

Actualmente los niveles de servicio de la entrada a Calahorra no son los óptimos. Concretamente, el tramo de la carretera convencional LR-134_04, localizado en el enlace de la AP-68, obtiene un nivel de servicio D (color naranja). Este tramo es el segundo con más tráfico de toda la Red con una intensidad diaria de 18.607 vehículos e IH-100 de 1.314. Además, los tramos anterior y posterior cuentan con niveles de servicio C (amarillo), encontrándose entre los 10 tramos más cargados.



Ilustración 29 – Niveles de servicio actuales en la LR-134

Fuente: Elaboración propia.

A partir de los 8.000 vh/día es justificable un estudio de desdoblamiento de calzada, es por ello que se estudia esta actuación desde Arnedo a Calahorra, ya propuesta en el Plan de Carreteras Vigente.

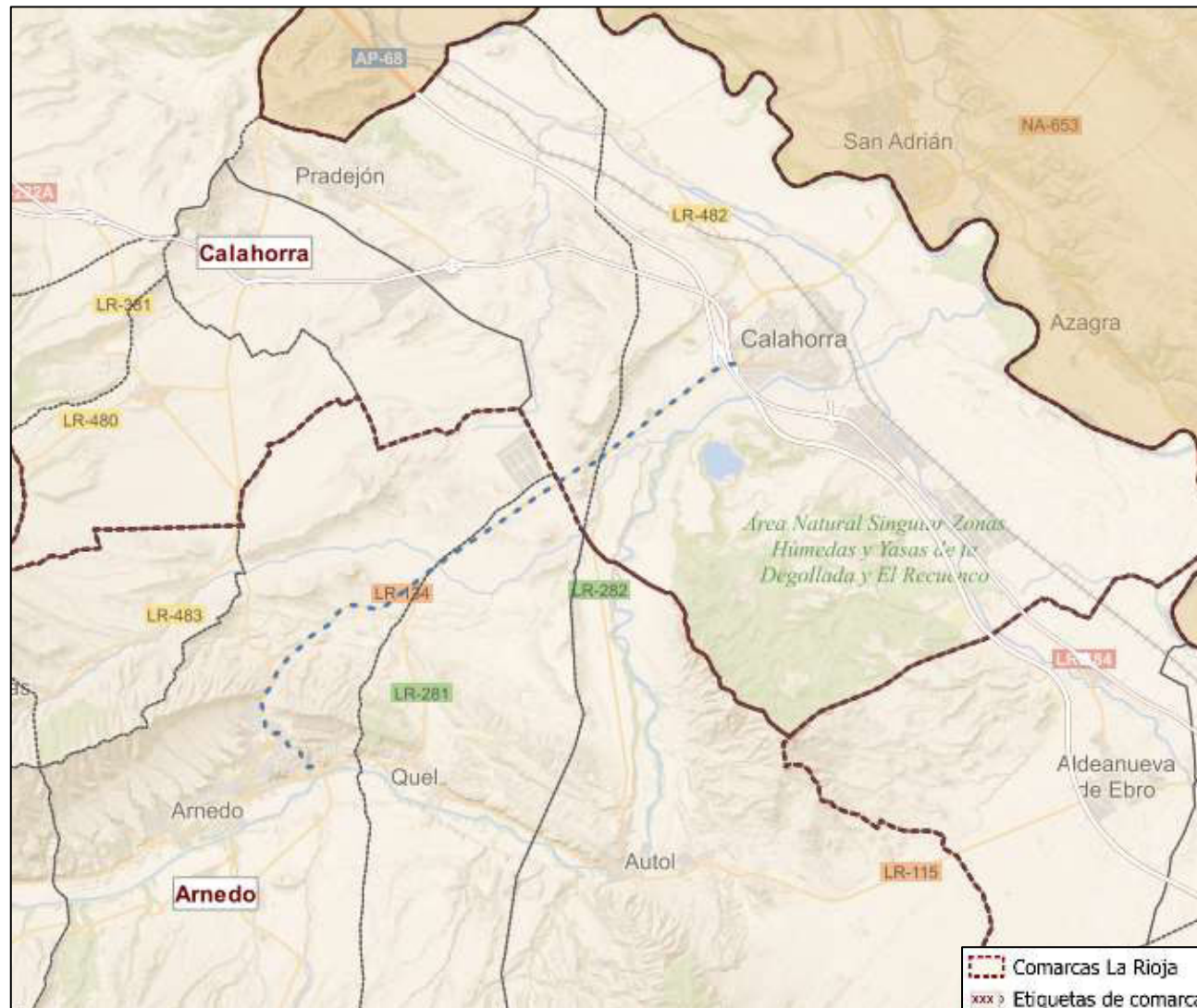


Ilustración 30 - Desdoblamiento del tramo L-134 a Calahorra

Esta actuación supondría el desdoblamiento de la carretera LR-134 entre Arnedo y Calahorra, lo que conllevaría una descongestión de la misma, así como de la LR-281 entre Quel y la LR-134. Permitiría además una reducción en los tiempos de recorrido desde los municipios del sureste riojano a su centro de servicios, Calahorra, así como a su hospital.

Por otra parte, se trata de una carretera interurbana situada en terreno llano, cuyo desdoblamiento beneficiaría a 16.300 habitantes. Además, se podría aumentar la velocidad máxima permitida, y el adelantamiento a vehículos pesados, lo que beneficiaría al flujo vehicular en la infraestructura. Asimismo, una infraestructura de altas prestaciones como esta crearía una elevada demanda inducida.

A pesar de estos beneficios, es una obra de gran envergadura con sus graves consecuencias económicas y medioambientales. No obstante, se tendrán en cuenta en el estudio de la Red Objetivo por las mejoras que supondría.

- DU LR-134. Desdoblamiento del tramo Arnedo-LR-134-Calahorra PK8-PK11

Ya que la actuación anterior sería una obra de gran magnitud y coste, se estudia ahora el tramo comprendido entre los P.K. 8 y P.K. 11 de la LR-134, es decir, desde la conexión con la LR-282 hasta Calahorra.

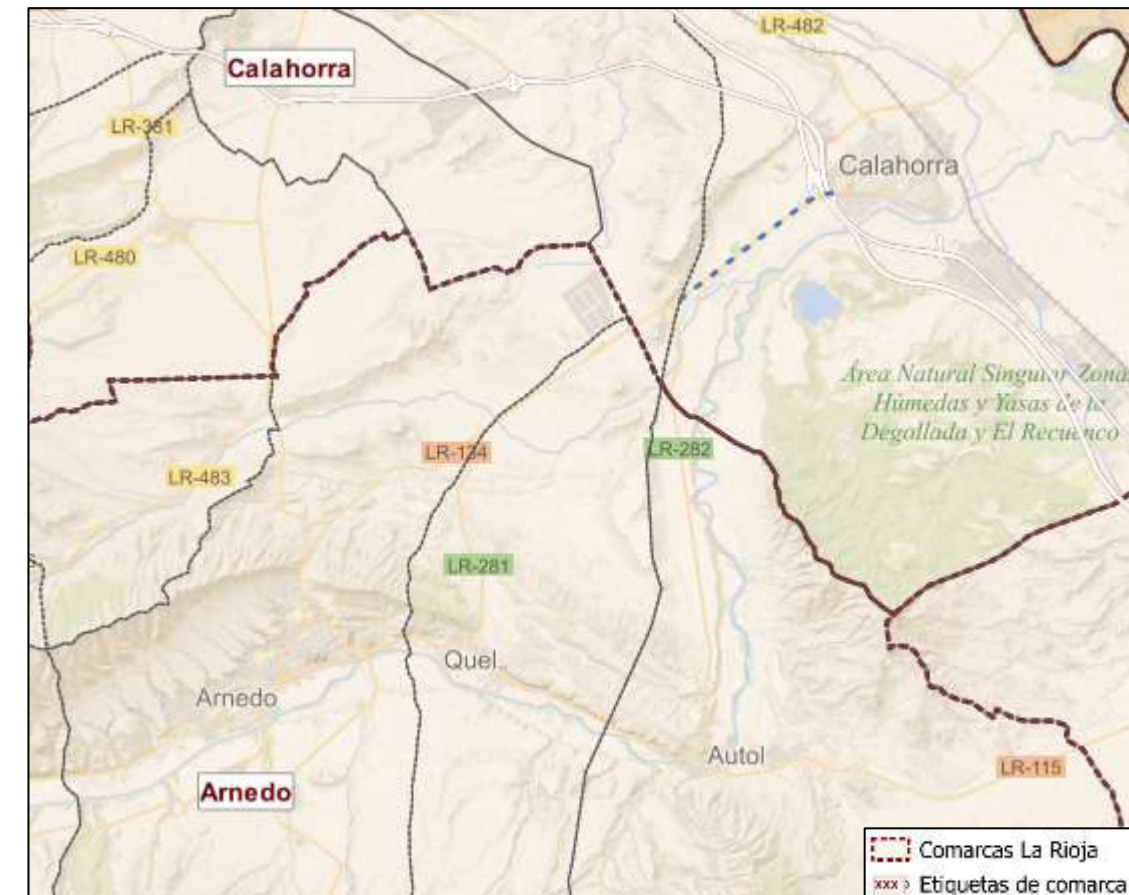


Ilustración 31 - Desdoblamiento del tramo Arnedo-LR-134-Calahorra PK8-PK11.

El desdoblamiento del tramo Arnedo – Calahorra se realizaría en terreno interurbano con terreno llano, sobre la actual LR-134, teniendo menor coste a la actuación anterior al tratarse de un tramo más Reducido. Sin embargo, al no verse beneficiada tanta población, se descarta esta opción y no se tendrá en cuenta para la Red objetivo.

DU_LR-111. Desdoblamiento del tramo entre Haro y Santo Domingo de la Calzada

Esta actuación, ya propuesta en el Plan de Carreteras vigente, consiste en desdoblar la calzada de la carretera LR-111 y un tramo de la nacional N-126 entre Haro y Santo Domingo de la Calzada, pasando por Casalarreina. Permitiría aumentar la velocidad máxima permitida y, consecuentemente, los tiempos de recorrido entre estas poblaciones y entre el resto de municipios del suroeste de la comunidad.

Los niveles de servicio actuales se sitúan en niveles A y B, corroborándolo con el modelo macroscópico, lo que no supone un problema de circulación. Además, al tratarse de una obra de gran envergadura, su coste económico y medioambiental sería elevado.

Aunque no se considera una actuación primordial a la hora de la mejora de la Red de Carreteras, se incluirá en el estudio de la Red Objetivo por su aportación a la mejora de la funcionalidad de la Red en la zona oeste de la comunidad.

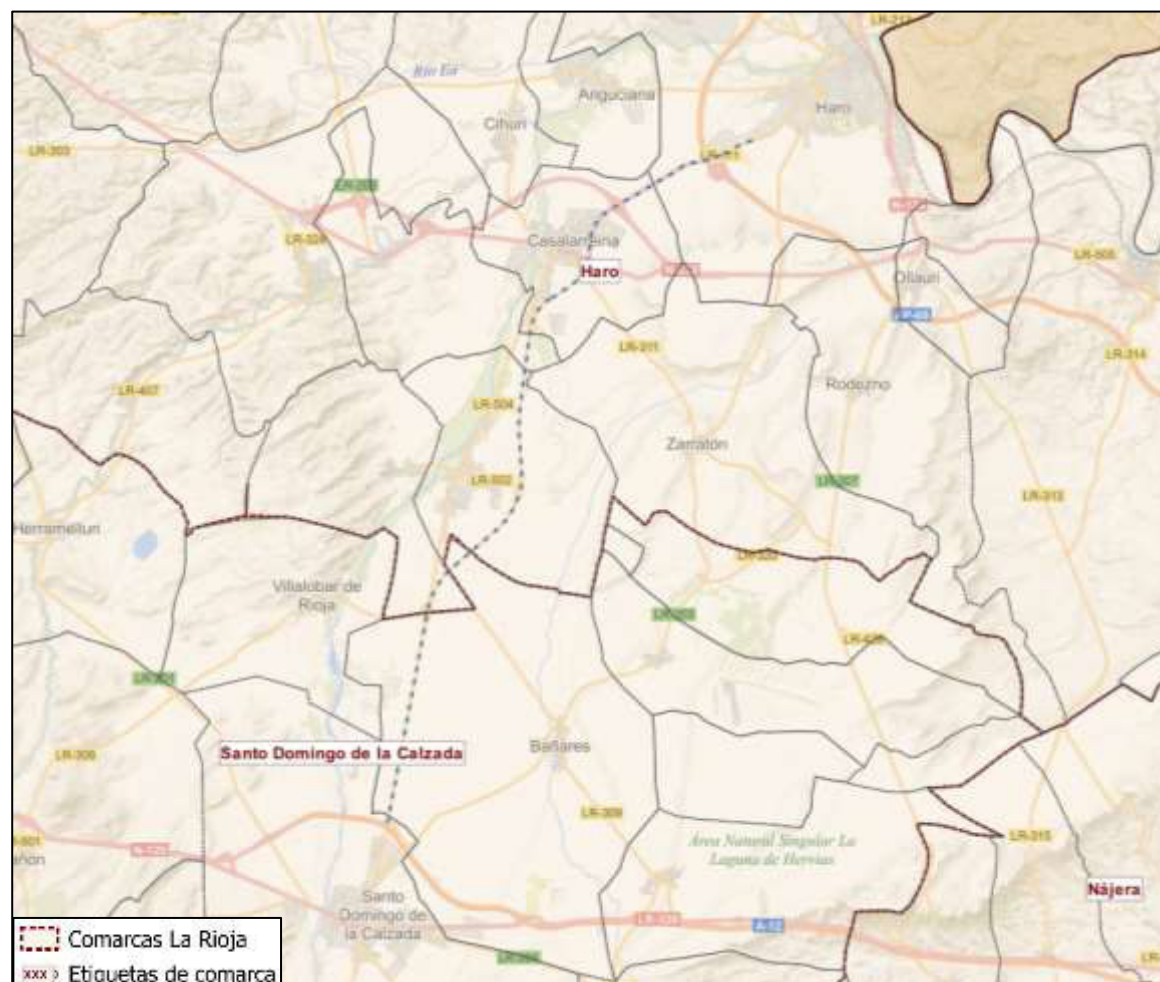


Ilustración 32 - Desdoblamiento del tramo entre Haro y Santo Domingo de la Calzada

DU_LR-111. Desdoblamiento del tramo Ezcaray - Santo Domingo de la Calzada

En el previo Plan de Carreteras se propuso, además del desdoblamiento entre Haro y Santo Domingo de la Calzada, el estudio del desdoblamiento de la LR-111 entre este último municipio y la población de Ezcaray. Utilizando la herramienta del modelo macroscópico creado, no se observan problemas de circulación en esta vía, presentando todos los tramos un nivel de servicio A y una IMD aproximada de 3.360 vh/día.

Además, al tratarse de una obra de grandes dimensiones y coste (discurre por terreno más ondulado), en el estudio informativo y consiguiente declaración de impacto ambiental se descartó la opción de intervenir en esta actuación.

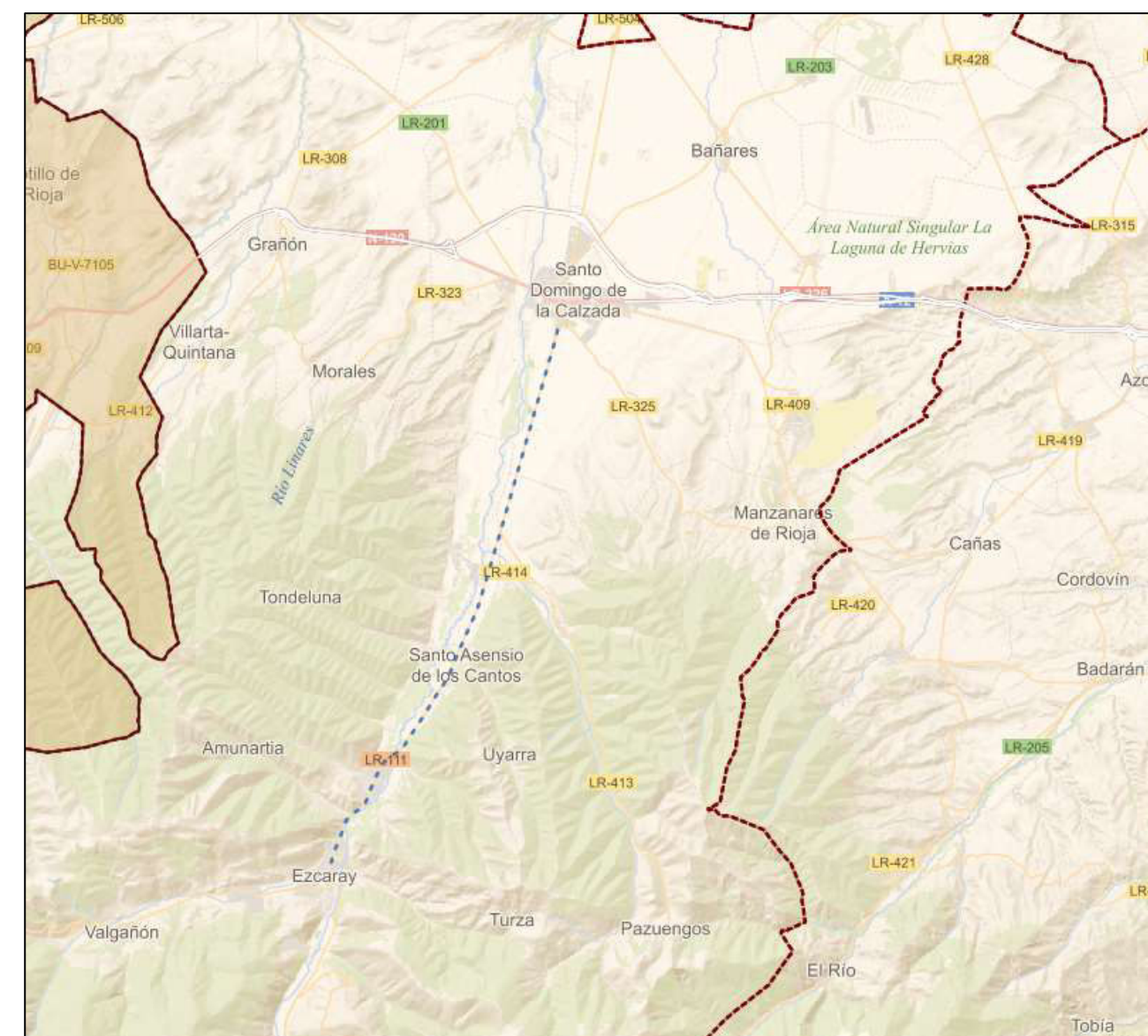


Ilustración 33 - Desdoblamiento del tramo Ezcaray - Santo Domingo de la Calzada

DU_LR-250. Desdoblamiento del tramo entre Logroño y Villamediana de Iregua

El tramo de la carretera LR-250 dirección Logroño es el tramo más cargado de toda la Red de Carreteras de La Rioja con una IH-100 de 1.378 vehículos y un nivel de servicio D (naranja). También se ve afectada la carretera LR-443 con un nivel de servicio C (amarillo), como se puede observar en la siguiente imagen.



Ilustración 34 – Niveles de servicio en tramos de la LR-250 y la LR-443.

Fuente: Elaboración propia.

Debido al bajo nivel de servicio que presentan los tramos que conforman esta carretera, se propone como una actuación principal el desdoblamiento del tramo entre Logroño y Villamediana de Iregua (LR-443 y LR-250). El modelo macroscópico así lo corrobora, mostrando colas de tráfico generadas a la entrada de la capital en sentido sur-norte.

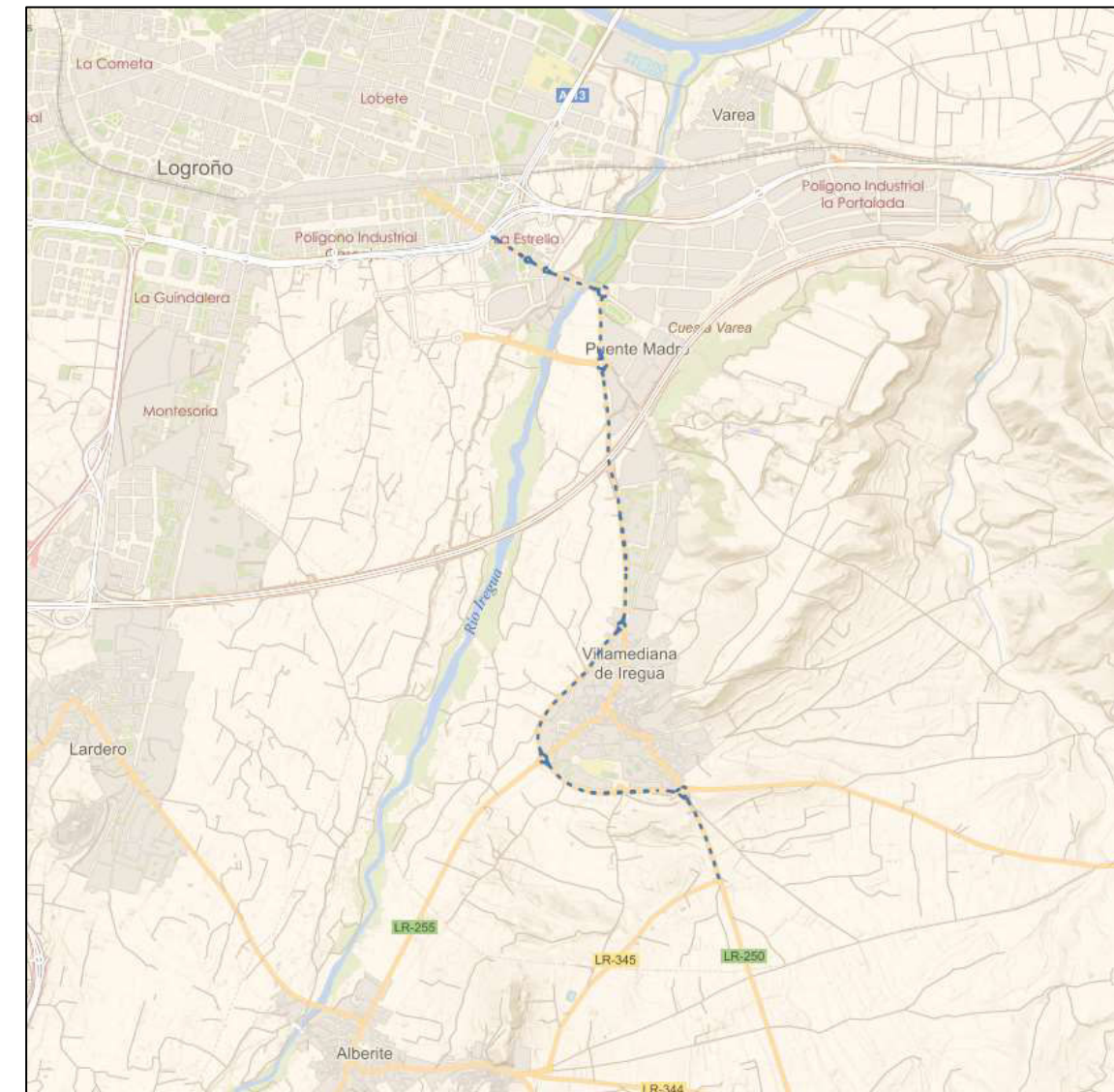


Ilustración 35 - Desdoblamiento del tramo entre Logroño y Villamediana de Iregua

5.2.2 Estudio de nuevas conexiones potenciales en la Red

NC_LR-340. Tramo entre Pedroso y Torrecilla en Cameros

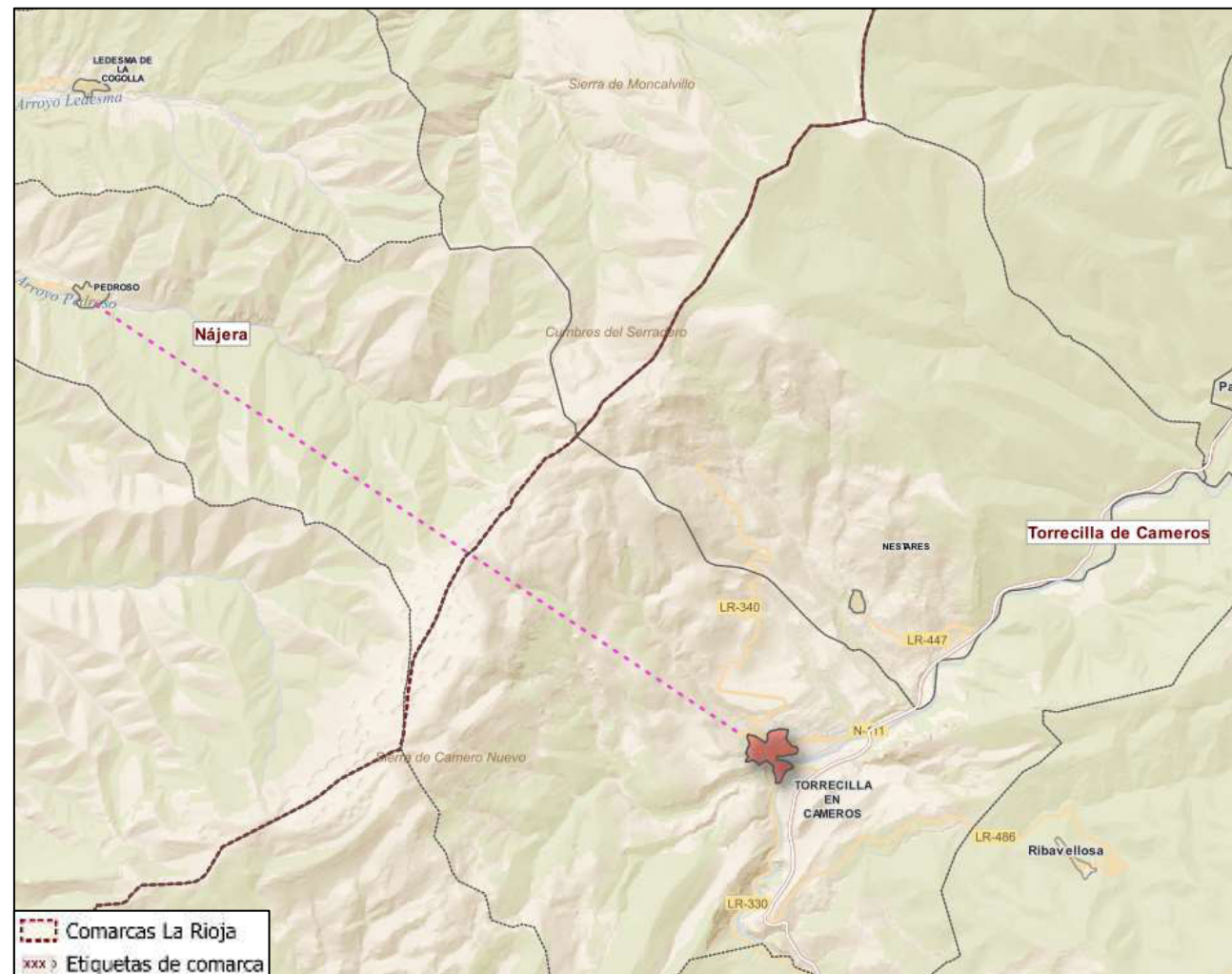


Ilustración 36 - Tramo entre Pedroso y Torrecilla en Cameros

La realización de esta nueva carretera entre el municipio de Pedroso y Torrecilla en Cameros supondría una alternativa a la nueva carretera entre esta última población y Castroviejo, propuesta en el Plan vigente. En comparación con ella, se trata de una infraestructura de mayor recorrido, que conectaría dos grandes ejes como son la N-111 y la LR-113. Disminuiría los tiempos de recorrido entre los municipios del Valle del Iregua y los del Valle del Río Najerilla, creando un eje en dirección este-oeste junto con la LR-245.

Se realizaría sobre terreno muy ondulado con abundante vegetación y la población que se beneficiaría directamente con esta nueva carretera es de aproximadamente 1.110 habitantes aportando solamente una IMD de 215 vehículos al día.

Tras el análisis de esta propuesta en el ámbito de la accesibilidad, se ha observado que con esta actuación los habitantes de los núcleos urbanos próximos no utilizarían esta infraestructura para

acceder a su centro sanitario más cercano. Además, al tener un recorrido más amplio que su alternativa, tendría un coste económico y medioambiental más elevado. Por ello se ha descartado para su estudio en la Red Objetivo.

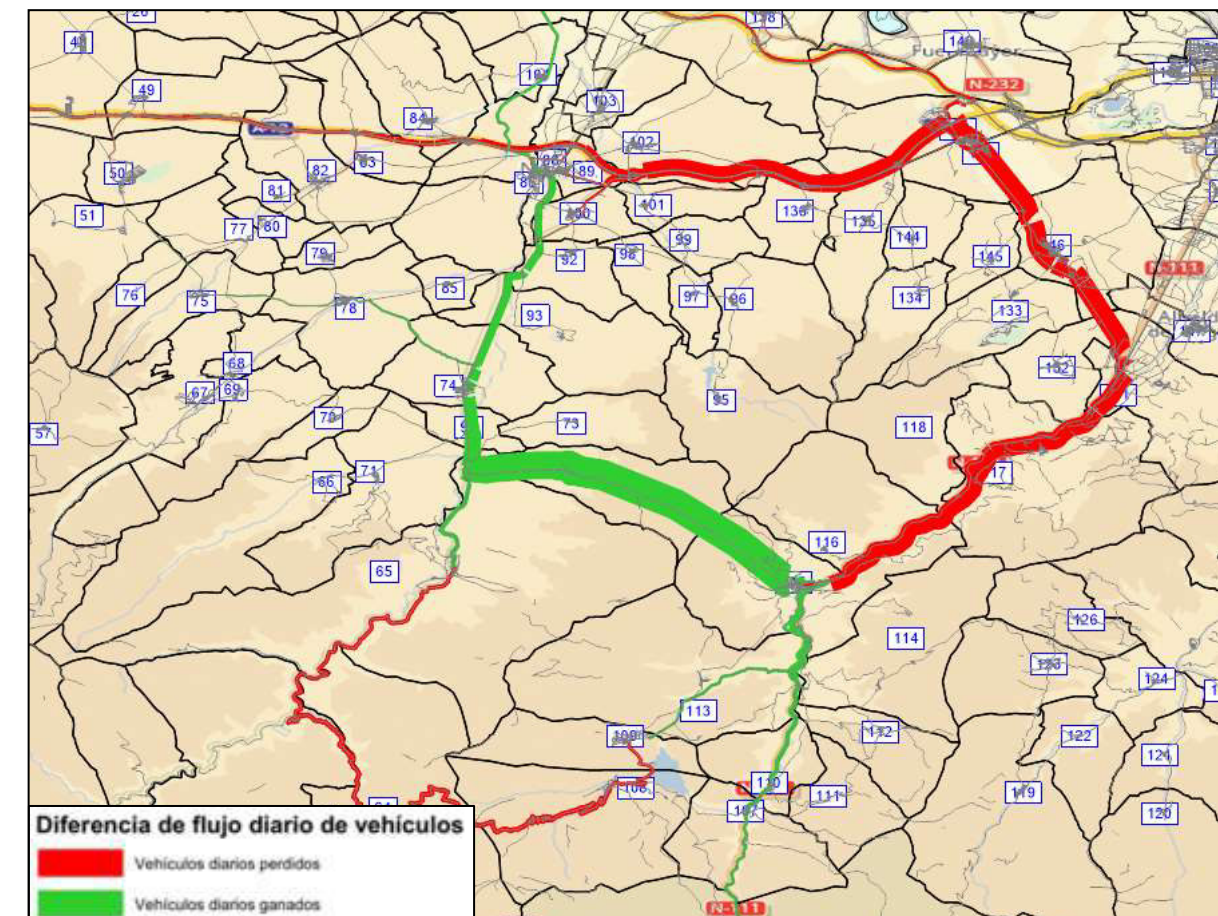


Ilustración 37 – Modelización del Tramo entre Pedroso y Torrecilla en Cameros (NC_LR-340). Intensidad resultante = 215 veh/día

Fuente: Elaboración propia con el software PTV Visum

NC_LR-282. Tramo entre Pradejón y la LR-282

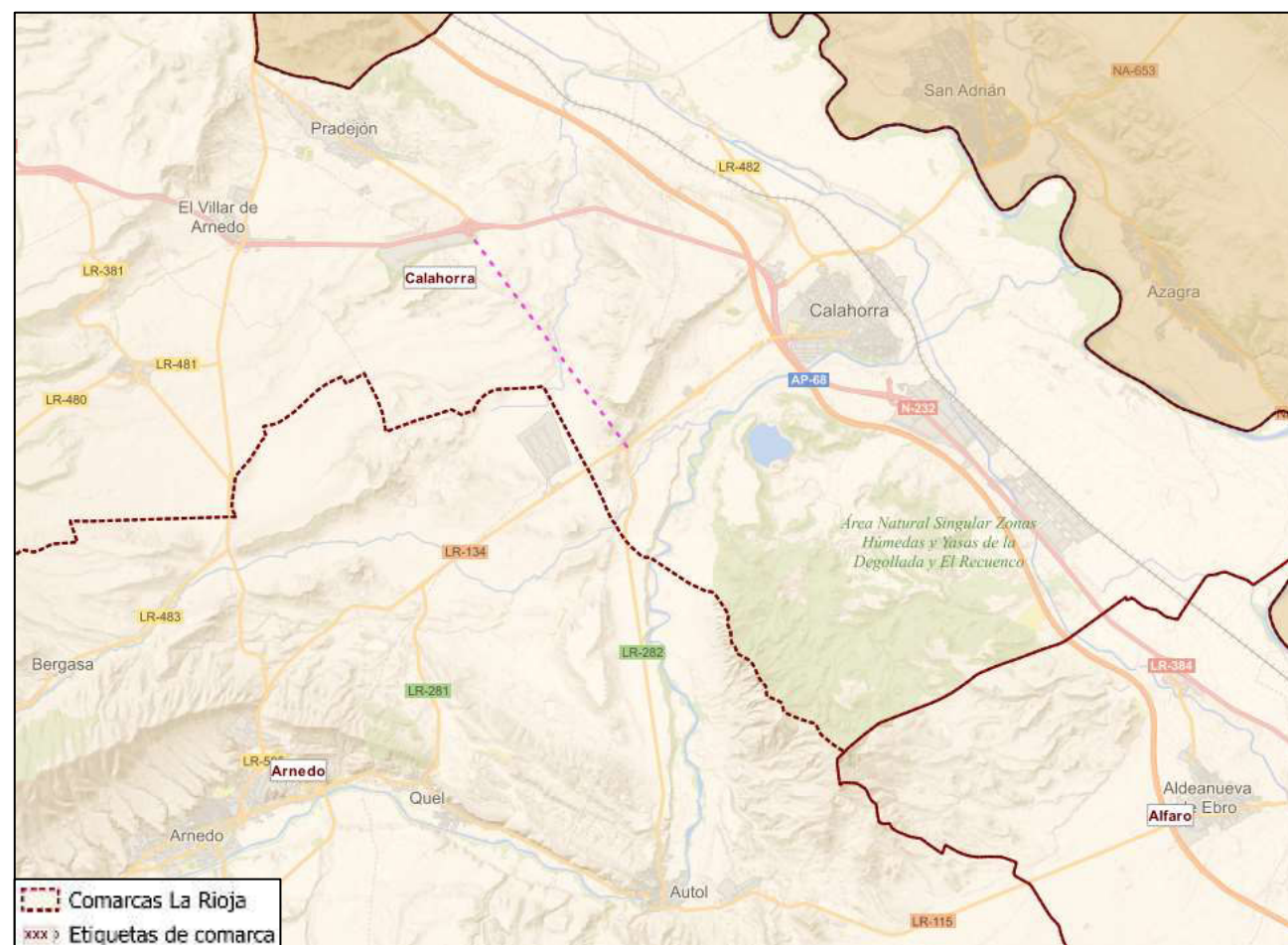


Ilustración 38 - Tramo entre Pradejón y la LR-282

Esta nueva carretera conectaría el municipio de Pradejón al sur (LR-280) con la LR-282 y LR-134, lo que reduciría los tiempos de recorrido hasta la población de Autol. Se realizaría sobre tramo interurbano con terreno llano y supondría una desviación del tráfico principal de la LR-134 y la N-232, teniendo solamente una IMD de 416 vehículos diarios y una población beneficiada de aproximadamente 5.540 habitantes.

Sin embargo, tras el análisis de esta propuesta en el ámbito de la accesibilidad, se ha observado que con esta actuación los habitantes de los núcleos urbanos próximos no utilizarían esta infraestructura para acceder a su centro sanitario más cercano. Asimismo, el tiempo de recorrido ahorrado sería poco relevante.

Además, ya que el número de desplazamientos es reducido, también lo serían los posibles beneficios ambientales asociados. Debe además tenerse en cuenta que, por motivos de seguridad vial, se acordó la circulación obligatoria de los vehículos pesados por la autopista AP-68 (cuyo acceso más próximo se encuentra en Calahorra), por lo que los ahorros de combustible y las emisiones contaminantes de CO₂ a la atmósfera no serían significativos.

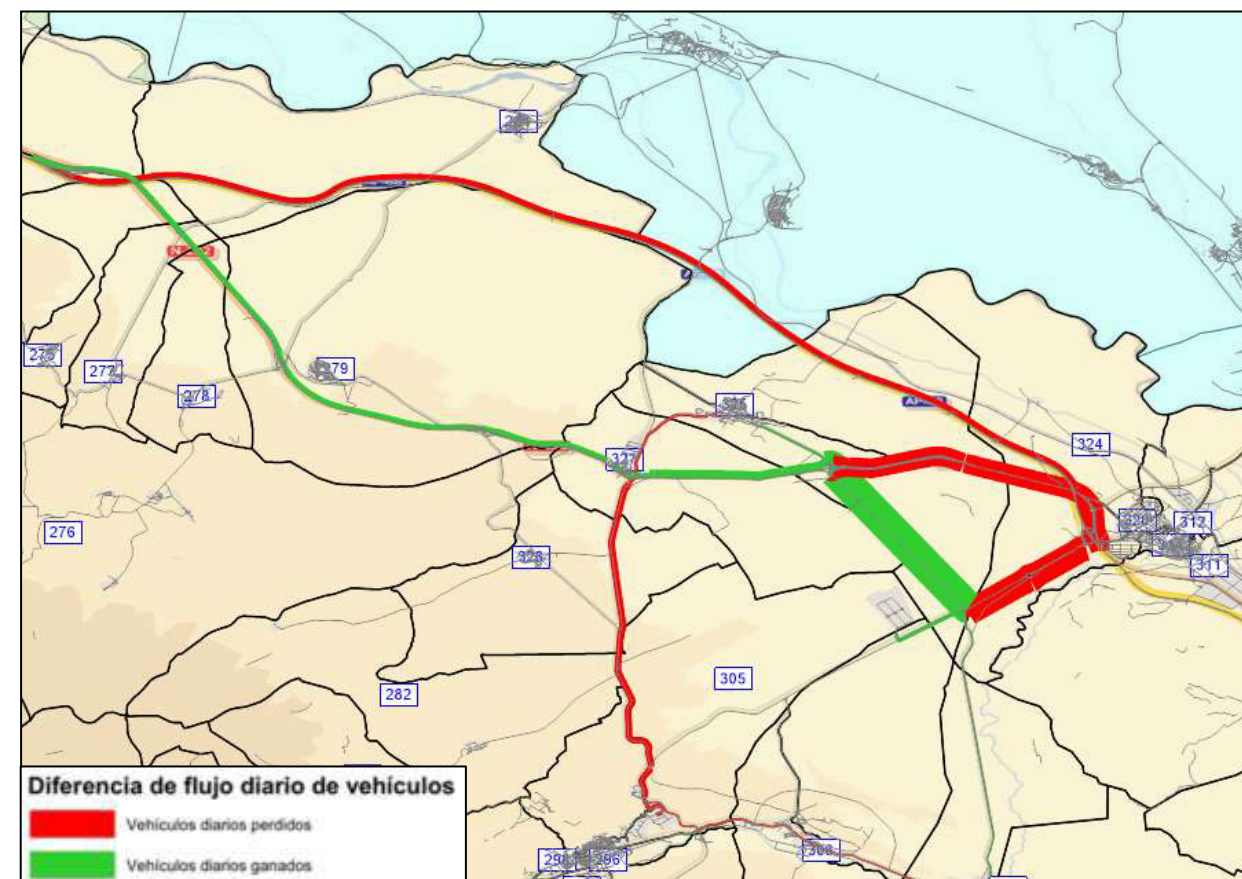
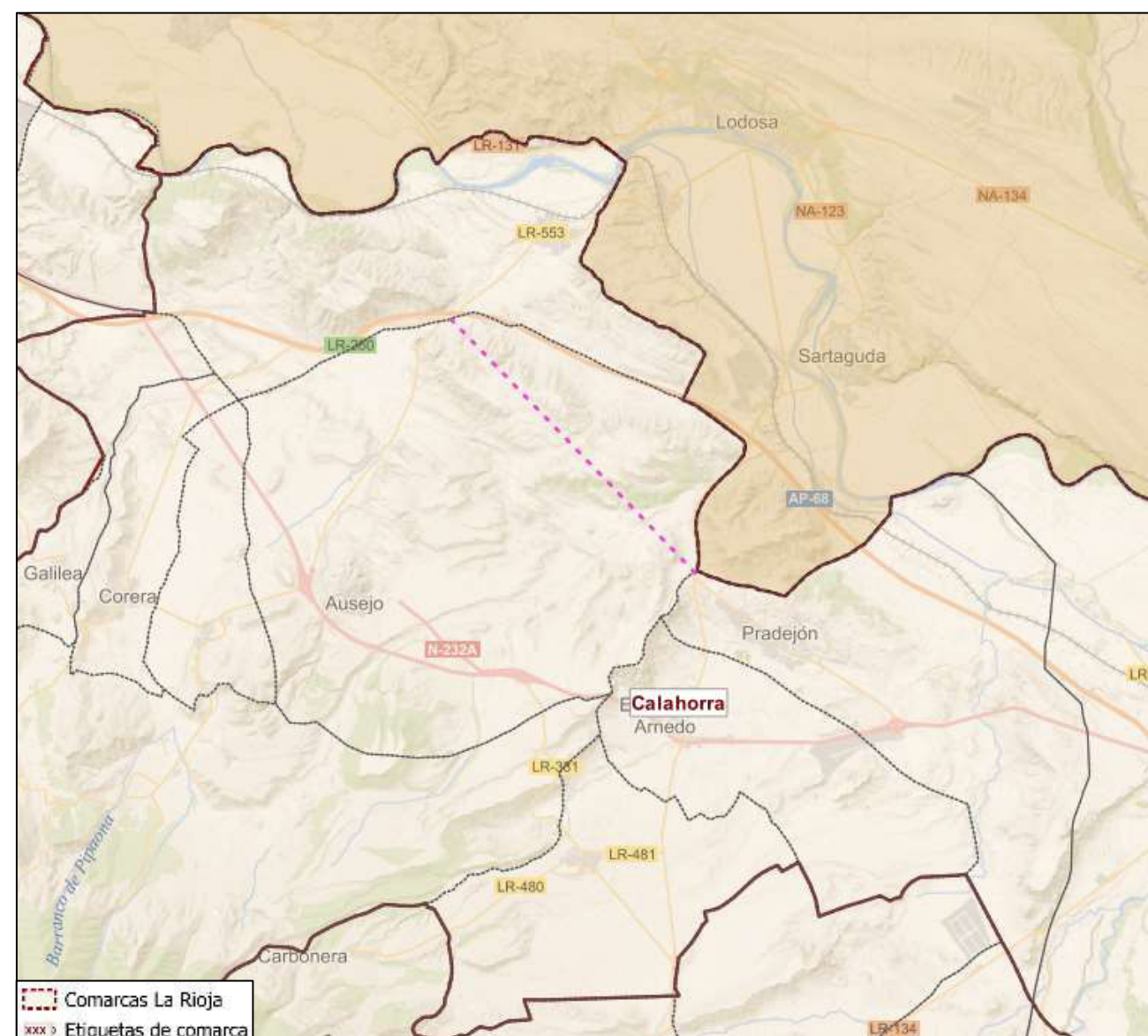


Ilustración 39– Modelización del Tramo entre Pradejón y la LR-282 (NC_LR-282).

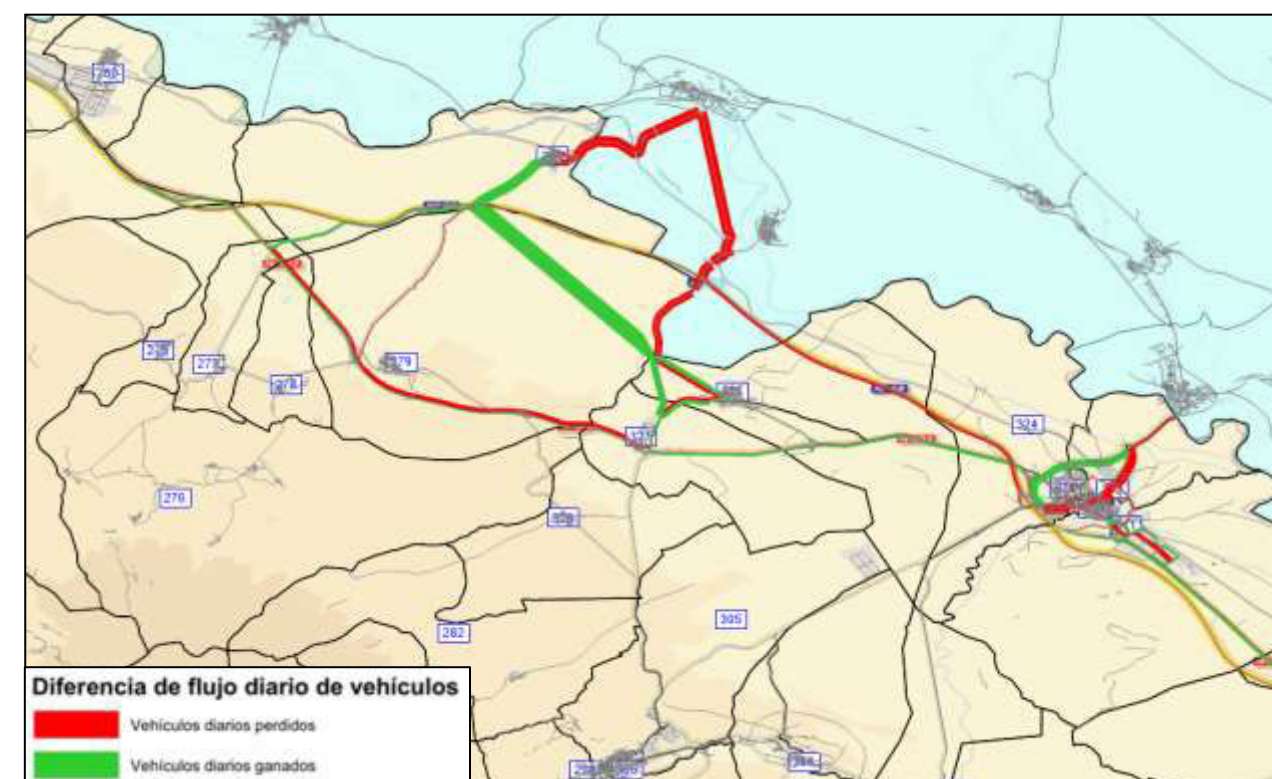
Intensidad resultante = 416 veh/día.

Fuente: Elaboración propia con el software PTV Visum

NC_LR-260. Tramo entre Pradejón y la LR-260

Ilustración 40 - Tramo entre Pradejón y la LR-260

Esta nueva carretera conectaría la población de Pradejón (LR-280 y LR-123) con las carreteras LR-259 y LR-260, facilitando los desplazamientos hasta Alcanadre. Actualmente, los usuarios que viajan desde Alcanadre a Pradejón hacen uso de la NA-6540, LR-123 y LR-280. Con esta actuación, se transvasaría el tráfico vehicular a la LR-280 y el nuevo tramo que conecta ésta con la LR-260. Se realizaría sobre tramo interurbano y terreno llano. La población beneficiada sería de aproximadamente 4.160 habitantes y tendría una intensidad media diaria de 788 vehículos.

Sin embargo, tras el análisis de esta propuesta en el ámbito de la accesibilidad, se ha observado que con esta actuación los habitantes de los núcleos urbanos próximos no utilizarían esta infraestructura para acceder a su centro sanitario más cercano. Asimismo, el tiempo de recorrido ahorrado sería poco relevante y el beneficio que provocaría sería de carácter local.


**Ilustración 41– Modelización del Tramo entre Pradejón y la LR-260 (NC_LR-260).
Intensidad resultante = 788 veh/día.**

Fuente: Elaboración propia con el software PTV Visum

NC_LR-261. Conexión con la LR-115 (Peroblasco)

Ilustración 42 - Conexión con la LR-115 (Peroblasco).

Esta actuación supondría una alternativa a la Carretera de unión entre Hornillos de Cameros, Zarzosa y la LR-261 propuesta en el Plan vigente. Sería una opción corta, que uniría los Valles de Cidacos y del Jubera.

La construcción de esta nueva carretera recortaría la distancia y el tiempo de recorrido entre Peroblasco (LR-115) y el municipio Robres del Castillo (LR-261). Sin embargo, observando la población y sobre todo las grandes pendientes junto con el relieve de la zona, supondría un coste muy elevado, poco rentable socioeconómicamente, y con gran impacto ambiental.

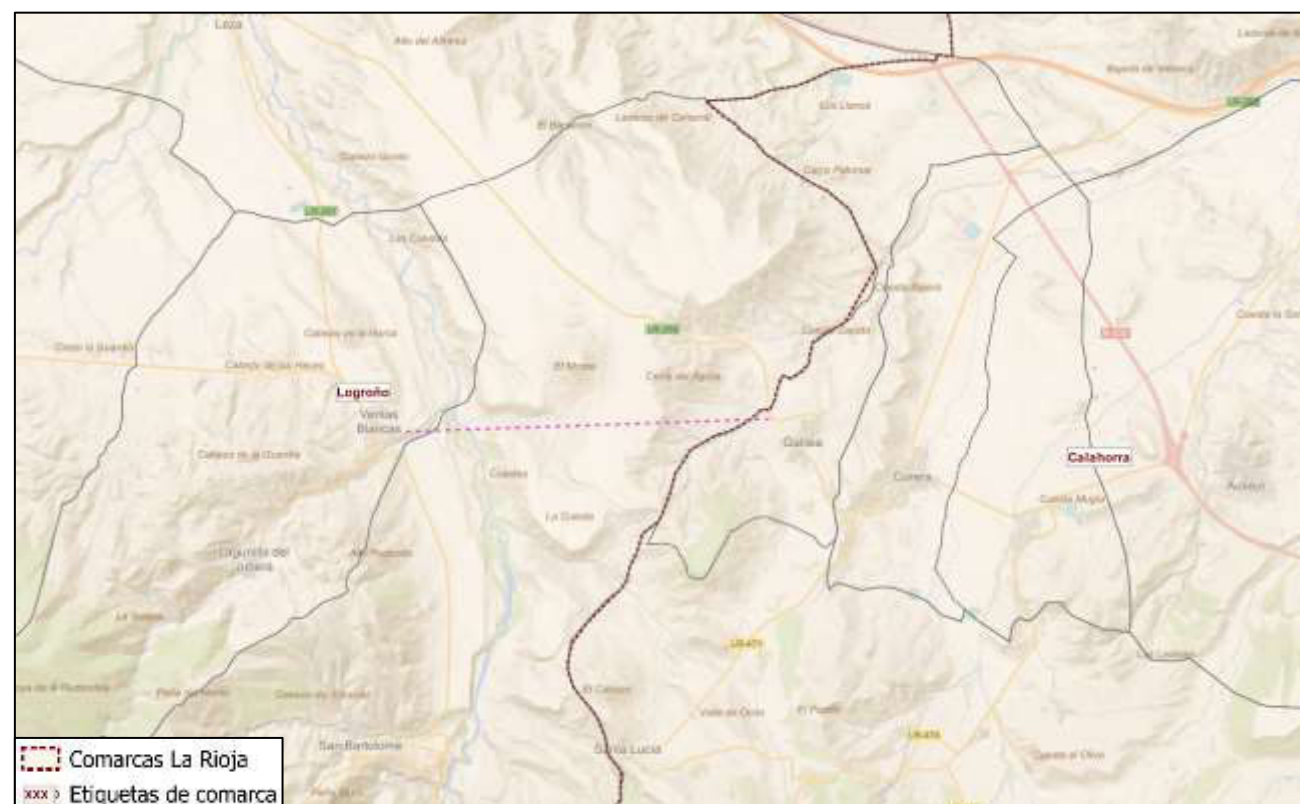
NC_LR-205. Prolongación de la LR-205 con LR-413 (San Millán de la Cogolla – Pazuengos)

Ilustración 43 - Prolongación de la LR-205 con LR-413 (San Millán de la Cogolla – Pazuengos).

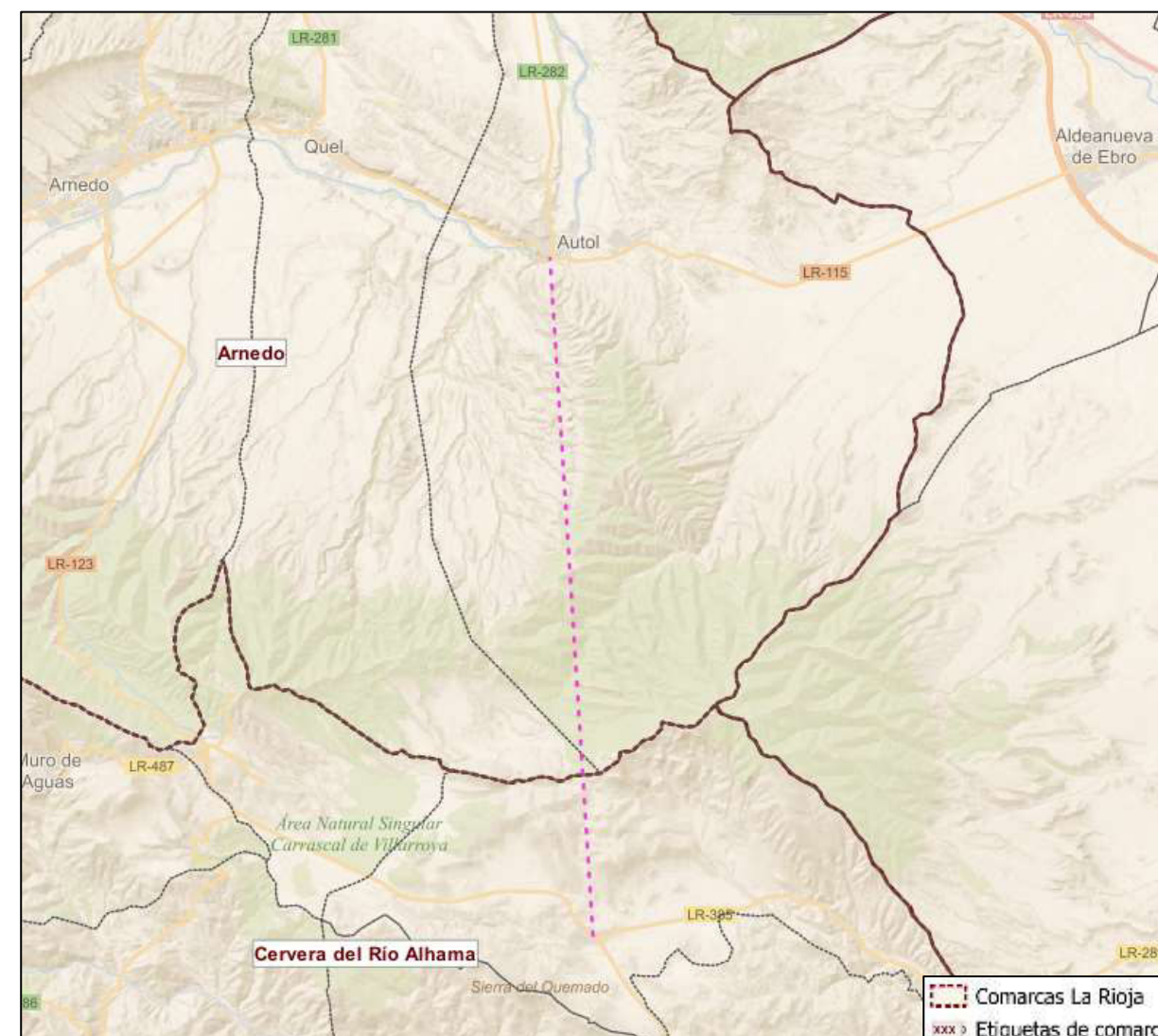
Esta actuación conectaría los municipios de San Millán de la Cogolla y Pazuengos, uniendo los Valles del Río Espardaña y del Río Cárdenas, en las comarcas de Santo Domingo de la Calzada y Nájera. Facilitaría los desplazamientos entre ambas comarcas, conectándose con las carreteras LR-205 y LR-413, ya que actualmente la conexión que existe entre ambos municipios son caminos sin asfaltar, que no corresponden a la Red Autonómica de Carreteras de La Rioja.

Esta actuación, junto con la nueva unión entre Pedroso y Torrecilla y las carreteras LR-331 y LR-413, crearían un nuevo eje entre las comarcas de Santo Domingo, Nájera y Torrecilla de Cameros, facilitando la accesibilidad en esta zona, la cual actualmente es deficiente.

Sin embargo, tras el análisis coste-beneficio, se observa que a pesar de que los tiempos de recorrido son menores, la población beneficiada sería muy escasa. Además, la topografía de la zona supondría costes de obra e impactos en el medioambiente muy elevados. No se tendrá en cuenta para la Red Objetivo.

NC. Conexión entre Ventas Blancas y Galilea (LR-261 con LR-259)

Ilustración 44 - Conexión entre Ventas Blancas y Galilea (LR-261 con LR-259).

Esta nueva carretera uniría los municipios de Ventas Blancas (LR-361) y Galilea (LR-259) en las comarcas de Logroño y Calahorra. Actualmente existen tramos de carretera sin asfaltar que conforman la conexión propuesta. La mejora y el acondicionamiento de estos tramos supondría una mejora en los tiempos de recorrido entre municipios del norte de La Rioja (sentido este-oeste y viceversa), así como un desvío del tráfico de la LR-261 y LR-259. La topografía del terreno es favorable para la realización de obras. Mencionar también que este recorrido pasa por encima del río Jubera, el cual no tiene caudal actualmente y que los caminos existentes circulan por encima de él a través de un paso. Sin embargo, tras el análisis coste-beneficio de la actuación, se observa que la población beneficiada sería escasa, al igual que la IMD del nuevo tramo y su rentabilidad socioeconómica, por lo que no se incluye en el estudio de la Red Objetivo.

NC_LR-115. Tramo entre Grávalos y LR-115 (Autol)

Ilustración 45 - Tramo entre Grávalos y LR-115 (Autol).

El objetivo de esta actuación es la creación de una nueva carretera que conecte el municipio de Autol (LR-115) con el de Grávalos. Actualmente existen dos rutas que conectan estos municipios por la LR-123 y LR-385. Ambos presentan niveles de servicio adecuados y por tanto poca congestión en la Red. Además, esta actuación acortaría el recorrido de los municipios de la comarca de Cervera del Río Alhama, actualmente con baja accesibilidad, con su hospital de referencia (Fundación Hospital de Calahorra).

La construcción de esta actuación supondría un coste de obra y medioambiental elevado puesto que entre ambas carreteras se encuentra actualmente un macizo montañoso de grandes dimensiones, donde unos pequeños caminos son los únicos presentes para el mantenimiento de los molinos de viento del sector eólico. Además, tras analizar en el modelo macroscópico esta alternativa, los habitantes que deseen viajar desde los municipios del sureste a Logroño, capital de provincia y municipio con más habitantes, utilizarían la carretera existente LR-123.

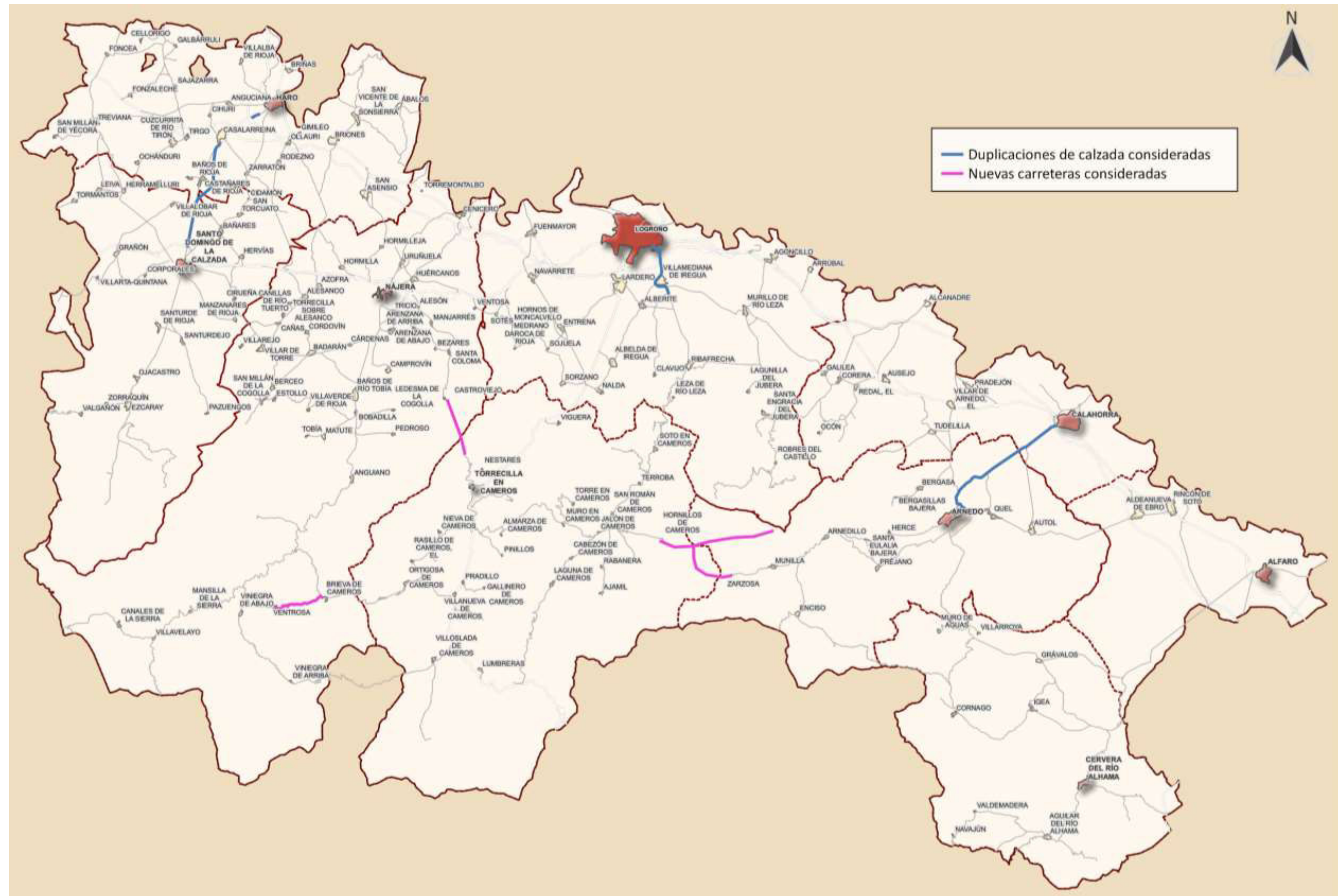


Ilustración 46 - Actuaciones consideradas para la Red Objetivo.

6 CONCLUSIONES

En este anejo se ha realizado un análisis territorial de la Red y de accesibilidad de los núcleos habitados de la Comunidad Autónoma de La Rioja. En primer lugar, se ha realizado un análisis topológico-territorial de la Red, con el criterio director de intentar conseguir una Red mallada (y conectada con las Redes de las regiones vecinas) y evitar que existan núcleos de población aislados y por ende con limitación de su desarrollo sostenible y de acceso a los servicios necesarios para tener calidad de vida. Para ello se ha partido del análisis de la estructura territorial de La Rioja, su funcionamiento y dependencias en lo que se refiere a la dotación de servicios. Se han detectado los centros de servicios y las dependencias y relaciones de los núcleos con ellos, para satisfacer sus necesidades.

En segundo lugar, se ha realizado un análisis de tiempos de acceso o de accesibilidad. El factor tiempo es un factor fundamental para el desarrollo de un territorio, para la calidad de vida de sus habitantes y para la satisfacción de sus necesidades mediante el acceso a los servicios, y especialmente fundamental en el caso de la atención médica, hospitalaria y de emergencias.

La accesibilidad o grado de potencialidad de interrelación entre núcleos va a depender directamente tanto de la estructuración territorial como de la distribución espacial de los asentamientos y de la Red de Carreteras. De este modo, la cuantificación de la accesibilidad no sólo informa de la distribución espacial de las carreteras, sino que también nos permite detectar los desequilibrios territoriales favorecidos por éstas.

Gracias a estos análisis, se han detectado necesidades de actuación en la Red autonómica de carreteras en cuanto a accesibilidad se refiere, que formarán parte de la base para definir la Red Objetivo de carreteras de La Rioja. Se han detectado un total de 19 relaciones de movilidad que no satisfacen el criterio de umbrales máximos de tiempo establecidos, es decir, que desde un núcleo no se superen los 30 minutos hasta su centro de salud asignado y los 60 minutos a su hospital de referencia. Estas 19 relaciones de movilidad se traducen en 104 tramos de carretera afectados.

Para subsanar estas necesidades de accesibilidad, se podría actuar en carreteras ya existentes con actuaciones como la mejora del firme o del trazado. Como no es viable económicamente llevar todas las actuaciones a cabo, estas se priorizarán en base a diferentes parámetros, como la población beneficiada en caso de su ejecución o la reducción de tiempos de recorrido.

Además, también se ha planteado la creación de nuevas carreteras o desdoblamientos de calzada, estudiando detalladamente las ya planteadas en el Plan de Carreteras vigente, solicitadas por Ayuntamientos y organismos en las consultas previas o propuestas en el marco de este Anejo. Como resumen de estos análisis, para la Red Objetivo se tendrán en cuenta los siguientes nuevos tramos de carretera o desdoblamientos:

- NC_LR-261. Prolongación de la LR-476 con LR-484 (Zarzosa). Carretera de Unión de Valles.
- NC_LR-340. Tramo entre Castroviejo y Torrecilla en Cameros.

- NC_LR-438 de la LR-232 Brieva de Cameros a Ventrosa.
- NC_LR-465 Tramo entre Hornillos de Cameros y LR-261.
- DU_LR-111. Desdoblamiento del tramo entre Haro y Santo Domingo de la Calzada
- DU_LR-123. Desdoblamiento desde la LR-115 a LR-134 (Arnedo).
- DU_LR-134. Desdoblamiento de LR-134. Tramo Arnedo-Calahorra.
- DU_LR-250. Desdoblamiento del tramo entre Logroño y Villamediana de Iregua.

**Apéndice A – Municipios y núcleos de población con más de 25 habitantes en
la C.A de La Rioja agrupados por comarcas**

Núcleo urbano	Municipio	Comarca	Población*
Alfaro	Alfaro	Alfaro	9.611
Rincón De Soto	Rincón de Soto	Alfaro	3.886
Aldeanueva De Ebro	Aldeanueva de Ebro	Alfaro	2.760
Baños De Río Tobía	Baños de Río Tobía	Anguiano	1.585
Anguiano	Anguiano	Anguiano	494
San Millán De La Cogolla	San Millán de la Cogolla	Anguiano	203
Ventosa	Ventosa	Anguiano	161
Berceo	Berceo	Anguiano	151
Matute	Matute	Anguiano	91
Canales De La Sierra	Canales de la Sierra	Anguiano	86
Estollo	Estollo	Anguiano	86
Viniegra De Abajo	Viniegra de Abajo	Anguiano	75
Pedroso	Pedroso	Anguiano	73
Villaverde De Rioja	Villaverde de Rioja	Anguiano	56
Mansilla	Mansilla de la Sierra	Anguiano	48
Ventrosa	Ventrosa	Anguiano	48
Villavelayo	Villavelayo	Anguiano	45
Tobía	Tobía	Anguiano	43
Brieva De Cameros	Brieva de Cameros	Anguiano	38
Viniegra De Arriba	Viniegra de Arriba	Anguiano	36
Río (El)	San Millán de la Cogolla	Anguiano	26
Ledesma de la Cogolla	Ledesma de la Cogolla	Anguiano	16
Arnedo	Arnedo	Arnedo	15.015
Quel	Quel	Arnedo	2.078
Arnedillo	Arnedillo	Arnedo	387
Herce	Herce	Arnedo	330
Cornago	Cornago	Arnedo	304
Préjano	Préjano	Arnedo	206
Grávalos	Grávalos	Arnedo	187
Bergasa	Bergasa	Arnedo	145
Enciso	Enciso	Arnedo	137
Santa Eulalia Bajera	Santa Eulalia Bajera	Arnedo	105
Munilla	Munilla	Arnedo	93
Santa Eulalia Somera	Arnedillo	Arnedo	61
Muro De Aguas	Muro de Aguas	Arnedo	56
Bergasillas Bajera	Bergasillas Bajera	Arnedo	23
Bezares	Bezares	Arnedo	22
Zarzosa	Zarzosa	Arnedo	15
Villarroya	Villarroya	Arnedo	5
Calahorra	Calahorra	Calahorra	24.531
Autol	Autol	Calahorra	4.623
Pradejón	Pradejón	Calahorra	3.910
Villar De Arnedo (El)	El Villar de Arnedo	Calahorra	596

Núcleo urbano	Municipio	Comarca	Población*
Tudelilla	Tudelilla	Calahorra	341
Cervera Del Río Alhama	Cervera del Río Alhama	Cervera del Río Alhama	1.345
Igea	Igea	Cervera del Río Alhama	603
Rincón De Olivedo O Las Casas	Cervera del Río Alhama	Cervera del Río Alhama	542
Aguilar Del Río Alhama	Aguilar del Río Alhama	Cervera del Río Alhama	417
Valverde	Cervera del Río Alhama	Cervera del Río Alhama	205
Cabretón	Cervera del Río Alhama	Cervera del Río Alhama	180
Inestrillas	Aguilar del Río Alhama	Cervera del Río Alhama	42
Navajún	Navajún	Cervera del Río Alhama	10
Valdemadera	Valdemadera	Cervera del Río Alhama	8
Ezcaray	Ezcaray	Ezcaray	1.951
Ojacastro	Ojacastro	Ezcaray	170
Valgañón	Valgañón	Ezcaray	130
Zorraquín	Zorraquín	Ezcaray	90
Pazuengos	Pazuengos	Ezcaray	26
Zaldierna	Ezcaray	Ezcaray	25
Haro	Haro	Haro	11.557
San Asensio	San Asensio	Haro	1.108
Casalarreina	Casalarreina	Haro	1.102
San Vicente De La Sonsierra	San Vicente de la Sonsierra	Haro	967
Briones	Briones	Haro	749
Cuzcurrita De Río Tirón	Cuzcurrita de Río Tirón	Haro	509
Anguciana	Anguciana	Haro	425
Ollauri	Ollauri	Haro	286
Zarratón	Zarratón	Haro	274
Ábalos	Ábalos	Haro	255
Rodezno	Rodezno	Haro	228
Briñas	Briñas	Haro	190
Tirgo	Tirgo	Haro	185
Cihuri	Cihuri	Haro	177
Villalba De Rioja	Villalba de Rioja	Haro	158
Treviana	Treviana	Haro	150
Sajazarra	Sajazarra	Haro	129
Gimileo	Gimileo	Haro	111
Foncea	Foncea	Haro	94
Fonzaleche	Fonzaleche	Haro	89
Ochánduri	Ochánduri	Haro	71
San Torcuato	San Torcuato	Haro	68
Galbárruli	Galbárruli	Haro	52
Villaseca	Fonzaleche	Haro	45
San Millán De Yécora	San Millán de Yécora	Haro	34
Cidamón	Cidamón	Haro	12
Cellorigo	Cellorigo	Haro	11

Núcleo urbano	Municipio	Comarca	Población*
Logroño	Logroño	Logroño	150.354
Lardero	Lardero	Logroño	10.813
Villamediana De Iregua	Villamediana de Iregua	Logroño	8.151
Albelda De Iregua	Albelda de Iregua	Logroño	3.481
Fuenmayor	Fuenmayor	Logroño	3.143
Navarrete	Navarrete	Logroño	2.935
Alberite	Alberite	Logroño	2.457
Cenicero	Cenicero	Logroño	2.086
Varea	Logroño	Logroño	1.901
Murillo De Río Leza	Murillo de Río Leza	Logroño	1.652
Entrena	Entrena	Logroño	1.545
Agoncillo	Agoncillo	Logroño	976
Ribafrecha	Ribafrecha	Logroño	958
Nalda	Nalda	Logroño	955
Ausejo	Ausejo	Logroño	808
Alcanadre	Alcanadre	Logroño	638
Arrúbal	Arrúbal	Logroño	516
Galilea	Galilea	Logroño	366
Sojuela	Sojuela	Logroño	347
Medrano	Medrano	Logroño	325
Sotés	Sotés	Logroño	284
Corera	Corera	Logroño	256
Cortijo (El)	Logroño	Logroño	230
Sorzano	Sorzano	Logroño	225
Puente Madre	Villamediana de Iregua	Logroño	208
Unión De Los Tres Ejércitos (La)	Clavijo	Logroño	181
Ventas Blancas	Lagunilla del Jubera	Logroño	170
Lagunilla Del Jubera	Lagunilla del Jubera	Logroño	158
Redal (El)	El Redal	Logroño	152
Recajo	Agoncillo	Logroño	120
Islallana	Nalda	Logroño	102
Hornos De Moncalvillo	Hornos de Moncalvillo	Logroño	94
Clavijo	Clavijo	Logroño	88
Santa Engracia	Santa Engracia del Jubera	Logroño	83
Villa De Ocón (La)	Ocón	Logroño	82
Santa Lucía	Ocón	Logroño	74
Jubera	Santa Engracia del Jubera	Logroño	56
Daroca De Rioja	Daroca de Rioja	Logroño	50
Pipaona	Ocón	Logroño	45
Molinos De Ocón (Los)	Ocón	Logroño	44
Aldealobos	Ocón	Logroño	37
Ruedas De Ocón (Las)	Ocón	Logroño	35
Torremontalbo	Torremontalbo	Logroño	10

Núcleo urbano	Municipio	Comarca	Población*
Robres del Castillo	Robres del Castillo	Logroño	8
Nájera	Nájera	Nájera	8.072
Uruñuela	Uruñuela	Nájera	967
Huércanos	Huércanos	Nájera	846
Alesanco	Alesanco	Nájera	504
Badarán	Badarán	Nájera	477
Hormilla	Hormilla	Nájera	418
Tricio	Tricio	Nájera	374
Arenzana De Abajo	Arenzana de Abajo	Nájera	237
Azófra	Azófra	Nájera	219
Camprovín	Camprovín	Nájera	165
Villar De Torre	Villar de Torre	Nájera	160
Cordovín	Cordovín	Nájera	153
Hormilleja	Hormilleja	Nájera	134
Cárdenas	Cárdenas	Nájera	124
Manjarrés	Manjarrés	Nájera	119
Bobadilla	Bobadilla	Nájera	96
Alesón	Alesón	Nájera	94
Cañas	Cañas	Nájera	93
Santa Coloma	Santa Coloma	Nájera	91
Castroviejo	Castroviejo	Nájera	47
Canillas De Río Tuerto	Canillas de Río Tuerto	Nájera	43
Torrecilla Sobre Alesanco	Torrecilla sobre Alesanco	Nájera	34
Arenzana De Arriba	Arenzana de Arriba	Nájera	29
Villarejo	Villarejo	Nájera	26
Santo Domingo De La Calzada	Santo Domingo de la Calzada	Santo Domingo de la Calzada	6.276
Castañares De Rioja	Castañares de Rioja	Santo Domingo de la Calzada	404
Santurde	Santurde de Rioja	Santo Domingo de la Calzada	275
Grañón	Grañón	Santo Domingo de la Calzada	247
Leiva	Leiva	Santo Domingo de la Calzada	236
Bañares	Bañares	Santo Domingo de la Calzada	230
Hervías	Hervías	Santo Domingo de la Calzada	126
Cirueña	Cirueña	Santo Domingo de la Calzada	120
Tormantos	Tormantos	Santo Domingo de la Calzada	117
Santurdejo	Santurdejo	Santo Domingo de la Calzada	102
Herramélluri	Herramélluri	Santo Domingo de la Calzada	101
Villarta-Quintana	Villarta-Quintana	Santo Domingo de la Calzada	95
Baños De Rioja	Baños de Rioja	Santo Domingo de la Calzada	83
Villalobar De Rioja	Villalobar de Rioja	Santo Domingo de la Calzada	55
Ciriñuela	Cirueña	Santo Domingo de la Calzada	48
Corporales	Corporales	Santo Domingo de la Calzada	41
Manzanares De Rioja	Manzanares de Rioja	Santo Domingo de la Calzada	37
Gallinero De Rioja	Manzanares de Rioja	Santo Domingo de la Calzada	28

Núcleo urbano	Municipio	Comarca	Población*
Quintanar De Rioja	Villarta-Quintana	Santo Domingo de la Calzada	26
Torrecilla En Cameros	Torrecilla en Cameros	Tierra de Cameros	453
Viguera	Viguera	Tierra de Cameros	361
Villoslada De Cameros	Villoslada de Cameros	Tierra de Cameros	327
Ortigosa	Ortigosa de Cameros	Tierra de Cameros	200
Rasillo (El)	El Rasillo de Cameros	Tierra de Cameros	145
Lumbreras	Lumbreras de Cameros	Tierra de Cameros	120
Laguna De Cameros	Laguna de Cameros	Tierra de Cameros	106
San Román De Cameros	San Román de Cameros	Tierra de Cameros	102
Nestares	Nestares	Tierra de Cameros	80
Pradillo	Pradillo	Tierra de Cameros	69
Nieva De Cameros	Nieva de Cameros	Tierra de Cameros	67
Soto En Cameros	Soto en Cameros	Tierra de Cameros	66
Villanueva De Cameros	Villanueva de Cameros	Tierra de Cameros	59
Ajamil	Ajamil de Cameros	Tierra de Cameros	50
Leza De Río Leza	Leza de Río Leza	Tierra de Cameros	41
Muro En Cameros	Muro en Cameros	Tierra de Cameros	35
Terroba	Terroba	Tierra de Cameros	34
Almarza De Cameros	Almarza de Cameros	Tierra de Cameros	32
Rabanera	Rabanera	Tierra de Cameros	32
San Andrés	Lumbreras de Cameros	Tierra de Cameros	31
Jalón de Cameros	Jalón de Cameros	Tierra de Cameros	21
Gallinero de Cameros	Gallinero de Cameros	Tierra de Cameros	20
Pinillos	Pinillos	Tierra de Cameros	19
Hornillos de Cameros	Hornillos de Cameros	Tierra de Cameros	16
Cabezón de Cameros	Cabezón de Cameros	Tierra de Cameros	14
Torre en Cameros	Torre en Cameros	Tierra de Cameros	10

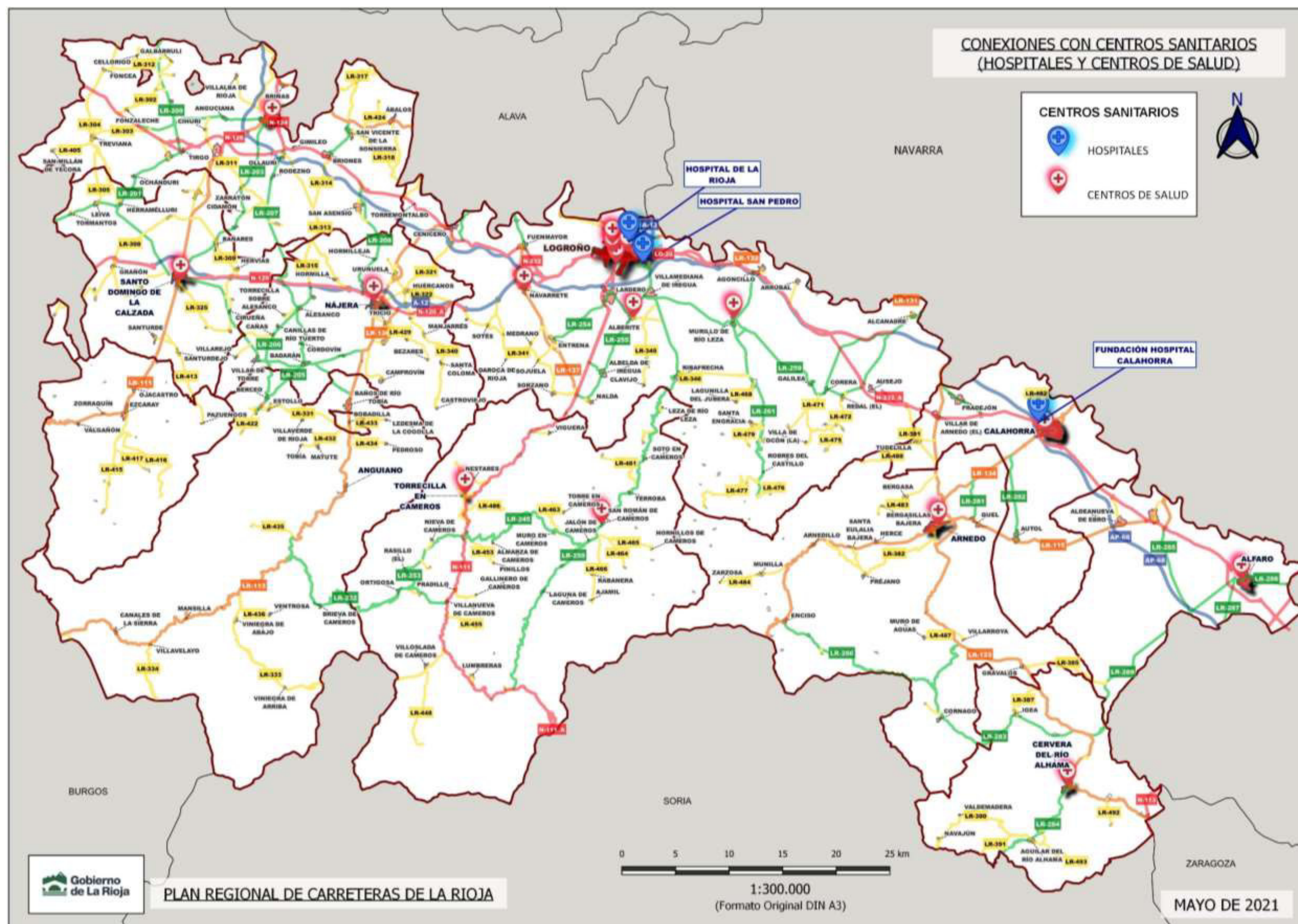
NOTA:

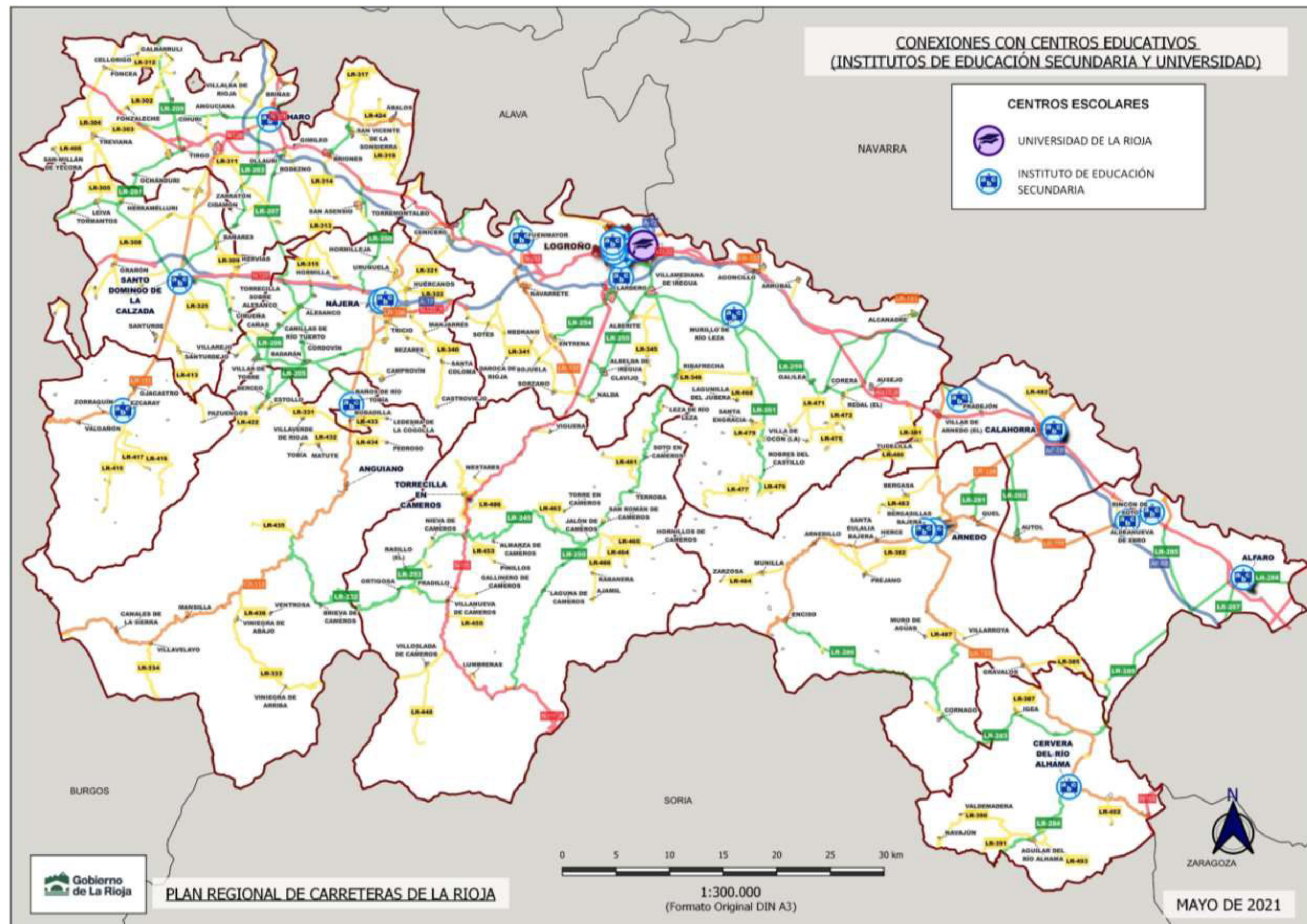
* Cifras de población correspondientes a 1 de enero de 2020 (INE)

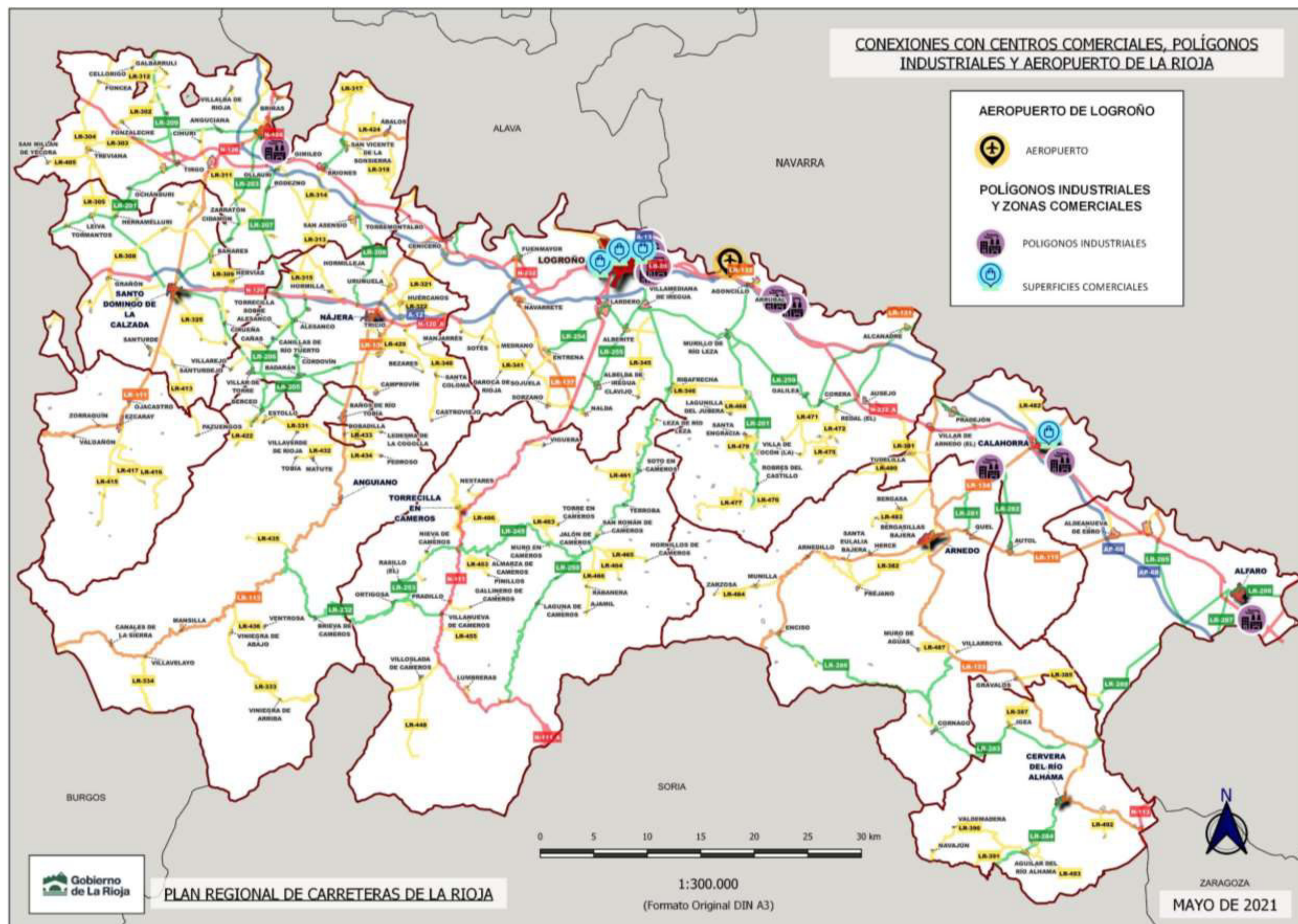
Apéndice B – Centros atractores del análisis de accesibilidad de la C.A. de la Rioja

id	Categoría	Detalle	Tipo
CAS_01	Centros de asistencia sanitaria	Hospital San Pedro	Hospital
CAS_02	Centros de asistencia sanitaria	Fundación Hospital Calahorra	Hospital
CAS_03	Centros de asistencia sanitaria	Centro De Salud Siete Infantes De Lara	Centro de salud
CAS_04	Centros de asistencia sanitaria	Centro De Salud Joaquín Elizalde	Centro de salud
CAS_05	Centros de asistencia sanitaria	Centro De Salud Gonzalo De Berceo	Centro de salud
CAS_06	Centros de asistencia sanitaria	Centro De Salud Espartero	Centro de salud
CAS_07	Centros de asistencia sanitaria	Centro De Salud De Torrecilla En Cameros	Centro de salud
CAS_08	Centros de asistencia sanitaria	Centro De Salud De Santo Domingo De La Calzada	Centro de salud
CAS_09	Centros de asistencia sanitaria	Centro De Salud De San Román De Cameros	Centro de salud
CAS_10	Centros de asistencia sanitaria	Centro De Salud De Navarrete	Centro de salud
CAS_11	Centros de asistencia sanitaria	Centro De Salud De Nájera	Centro de salud
CAS_12	Centros de asistencia sanitaria	Centro De Salud De Murillo	Centro de salud
CAS_13	Centros de asistencia sanitaria	Centro De Salud De Haro	Centro de salud
CAS_14	Centros de asistencia sanitaria	Centro De Salud De Cervera Del Río Alhama	Centro de salud
CAS_15	Centros de asistencia sanitaria	Centro De Salud De Calahorra	Centro de salud
CAS_16	Centros de asistencia sanitaria	Centro De Salud De Atención Primaria Rodríguez Paterna	Centro de salud
CAS_17	Centros de asistencia sanitaria	Centro De Salud De Atención Primaria Labradores	Centro de salud
CAS_18	Centros de asistencia sanitaria	Centro De Salud De Atención Primaria La Guindalera	Centro de salud
CAS_19	Centros de asistencia sanitaria	Centro De Salud De Atención Primaria De Arnedo	Centro de salud
CAS_20	Centros de asistencia sanitaria	Centro De Salud De Alfaro	Centro de salud
CAS_21	Centros de asistencia sanitaria	Centro De Salud De Alberite	Centro de salud
CAS_22	Centros de asistencia sanitaria	Centro De Salud Cascajos	Centro de salud
CES_01	Centros escolares	I.E.S. Batalla de Clavijo	Instituto de Educación Secundaria
CES_02	Centros escolares	I.E.S. Celso Díaz	Instituto de Educación Secundaria
CES_03	Centros escolares	I.E.S. Ciudad de Haro	Instituto de Educación Secundaria
CES_04	Centros escolares	I.E.S. Comercio	Instituto de Educación Secundaria
CES_05	Centros escolares	I.E.S. Duques de Nájera	Instituto de Educación Secundaria
CES_06	Centros escolares	I.E.S. Escultor Daniel	Instituto de Educación Secundaria
CES_07	Centros escolares	I.E.S. Esteban Manuel Villegas	Instituto de Educación Secundaria
CES_08	Centros escolares	I.E.S. Francisco Tomás y Valiente	Instituto de Educación Secundaria
CES_09	Centros escolares	I.E.S. Gonzalo de Berceo	Instituto de Educación Secundaria
CES_10	Centros escolares	I.E.S. Hermanos D Elhuyar	Instituto de Educación Secundaria
CES_11	Centros escolares	I.E.S. Inventor Cosme García	Instituto de Educación Secundaria
CES_12	Centros escolares	I.E.S. La Laboral	Instituto de Educación Secundaria
CES_13	Centros escolares	I.E.S. Marco Fabio Quintiliano	Instituto de Educación Secundaria
CES_14	Centros escolares	I.E.S. Práxedes Mateo Sagasta	Instituto de Educación Secundaria
CES_15	Centros escolares	I.E.S. Rey Don García	Instituto de Educación Secundaria
CES_16	Centros escolares	I.E.S. Tomás Mingot	Instituto de Educación Secundaria
CES_17	Centros escolares	I.E.S. Valle del Cidacos	Instituto de Educación Secundaria
CES_18	Centros escolares	I.E.S. Valle del Oja	Instituto de Educación Secundaria
CES_19	Centros escolares	I.E.S. Virgen de Vico	Instituto de Educación Secundaria
CES_20	Centros escolares	S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama	Sección de Instituto de Educación Secundaria
CES_21	Centros escolares	S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Rincón de Soto	Sección de Instituto de Educación Secundaria
CES_22	Centros escolares	S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano	Sección de Instituto de Educación Secundaria
CES_23	Centros escolares	S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García	Sección de Instituto de Educación Secundaria
CES_24	Centros escolares	S.I.E.S. Secc. Aldeanueva de Ebro - Gonzalo de Berceo	Sección de Instituto de Educación Secundaria
CES_25	Centros escolares	S.I.E.S. Secc. Ezcaray - Valle del Oja	Sección de Instituto de Educación Secundaria
CES_26	Centros escolares	S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral	Sección de Instituto de Educación Secundaria

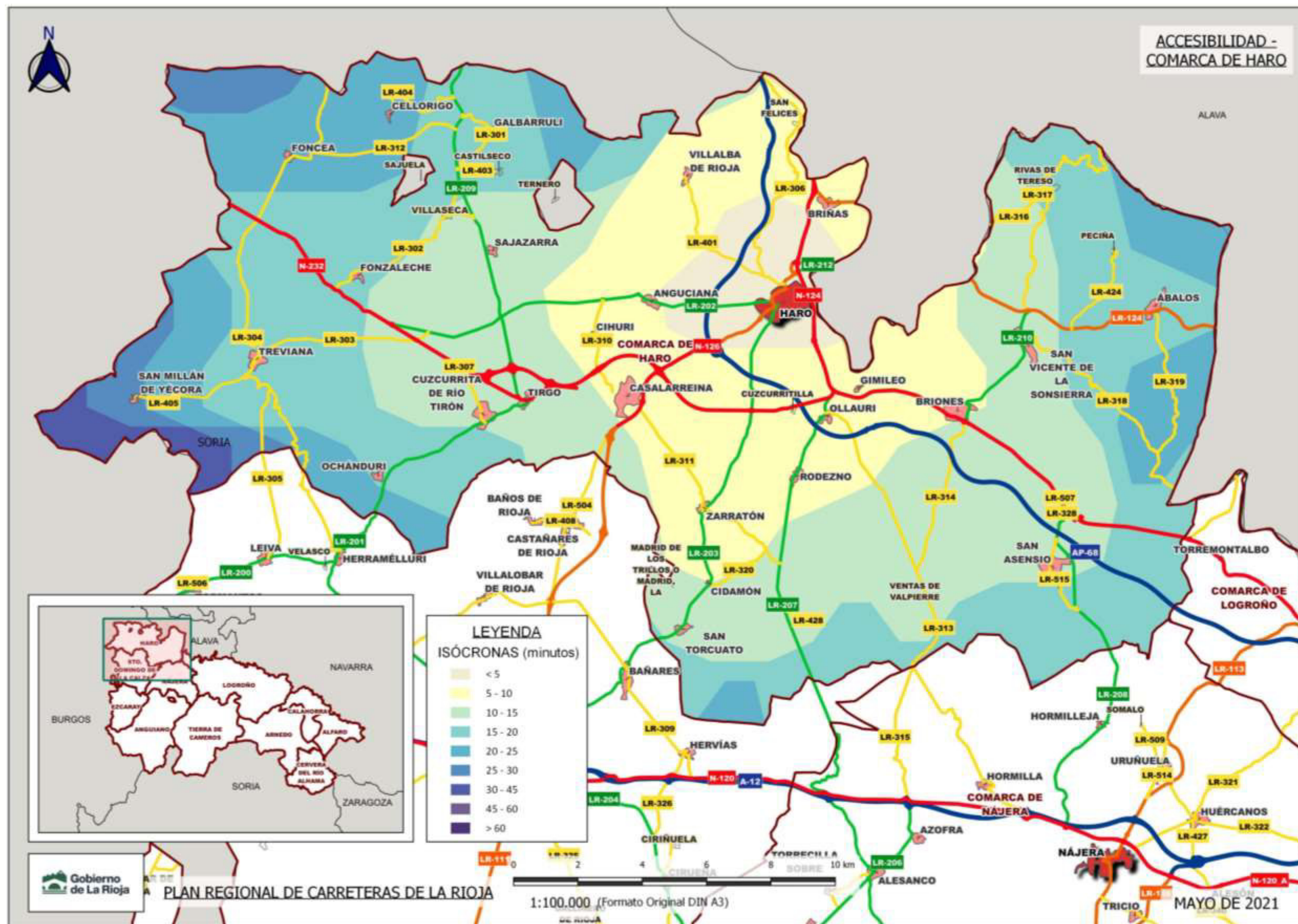
id	Categoría	Detalle	Tipo
CES_27	Centros escolares	Universidad de La Rioja	Universidad Pública
CRM_01	Conexiones con otras Redes y modos de transporte	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Aeropuerto
PIE_01	Polígonos industriales	Sectores B-1, B-2 y B-3	Grande
PIE_02	Polígonos industriales	Las Tejerías	Mediano
PIE_03	Polígonos industriales	La Senda	Pequeño
PIE_04	Polígonos industriales	La Portalada II	Mediano
PIE_05	Polígonos industriales	La Portalada I	Mediano
PIE_06	Polígonos industriales	La Maja	Pequeño
PIE_07	Polígonos industriales	El Sequero Ampliación	Mediano
PIE_08	Polígonos industriales	El Sequero	Grande
PIE_09	Polígonos industriales	Cantabria II	Grande
PIE_10	Polígonos industriales	Cantabria I	Grande
SPC_01	Superficies comerciales	Berceo Centro Comercial	Centro comercial
SPC_02	Superficies comerciales	Centro Comercial Arcca	Centro comercial
SPC_03	Superficies comerciales	Centro Comercial Parque Rioja	Centro comercial
SPC_04	Superficies comerciales	San Antón	Calles comerciales

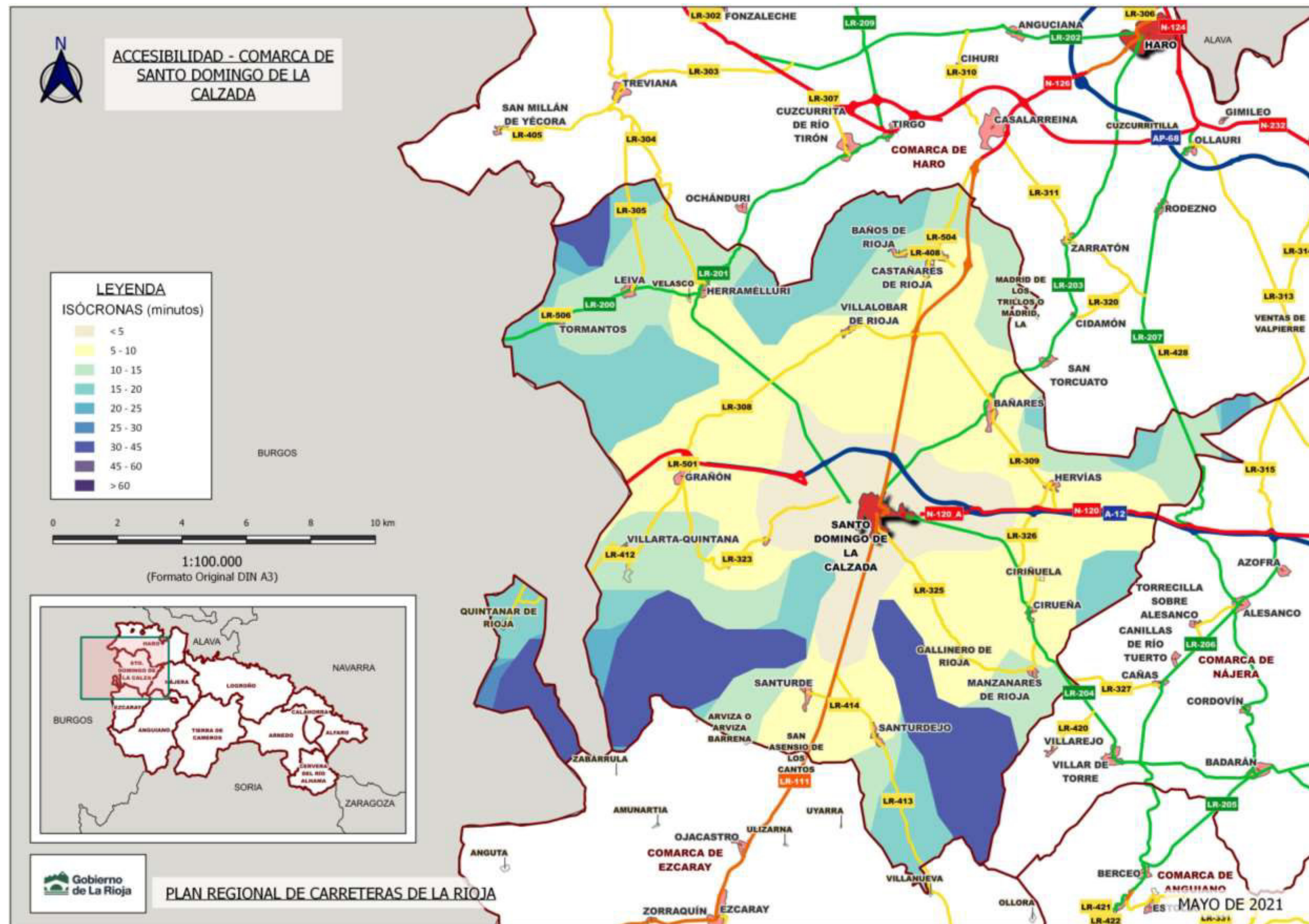


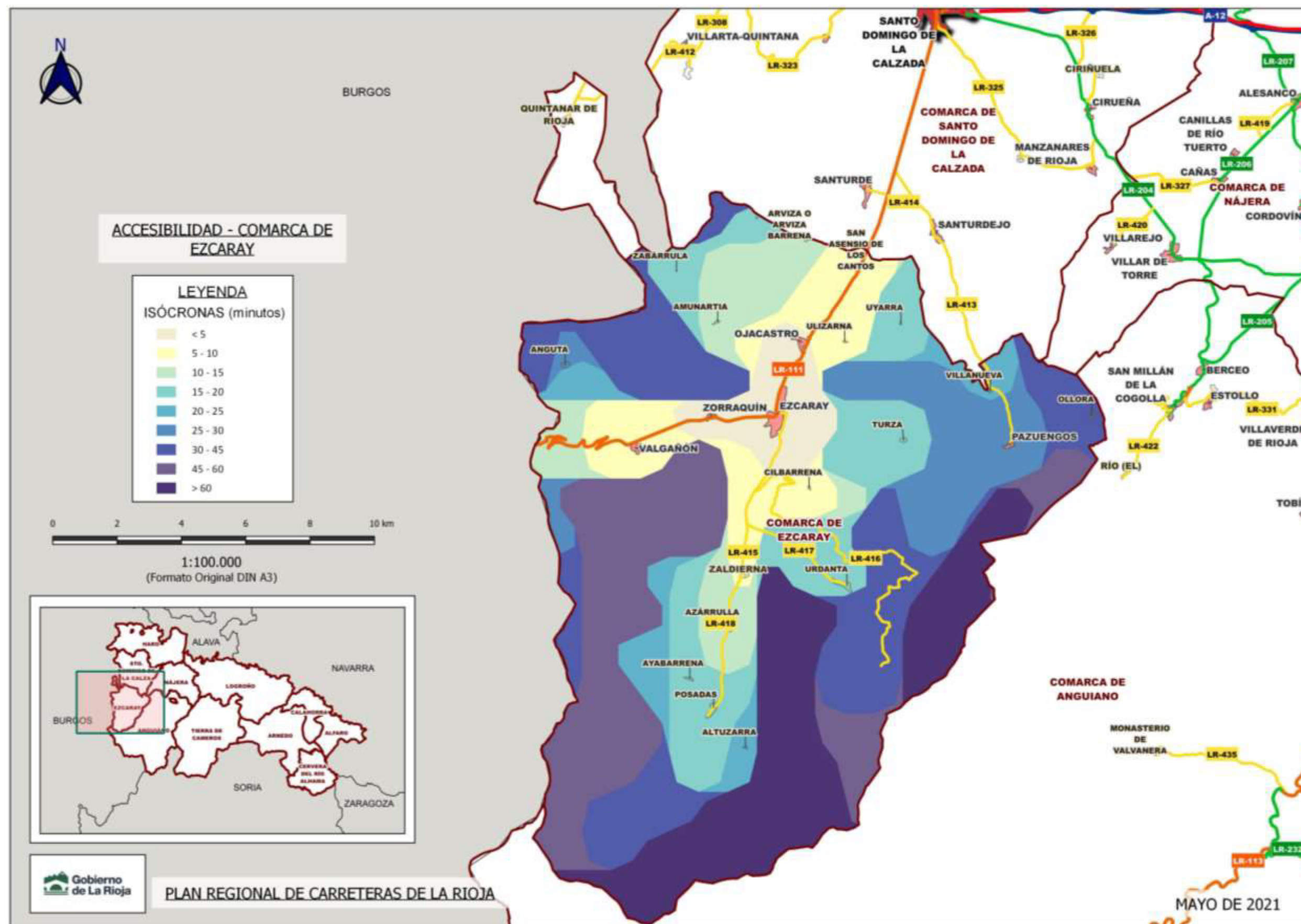


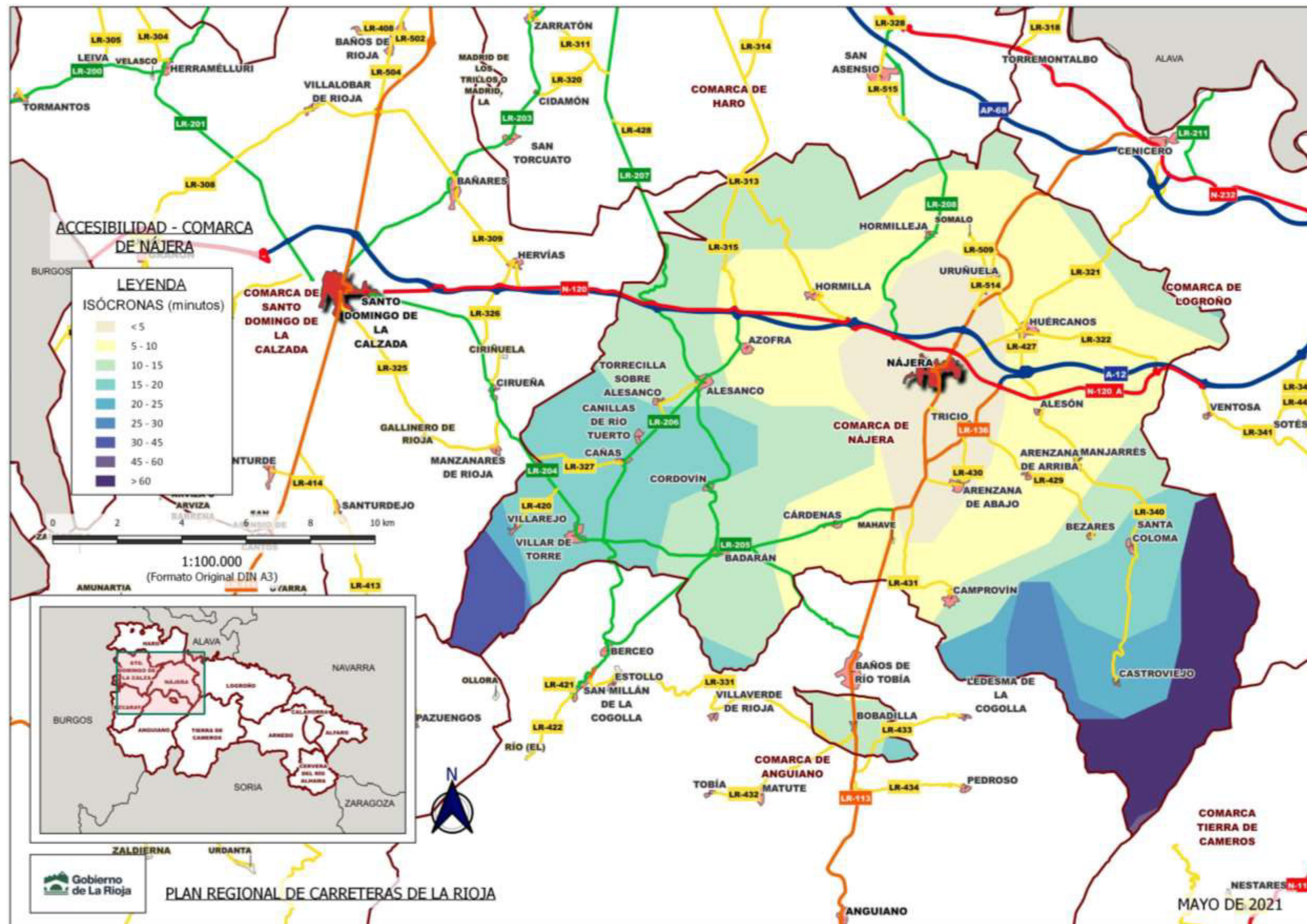


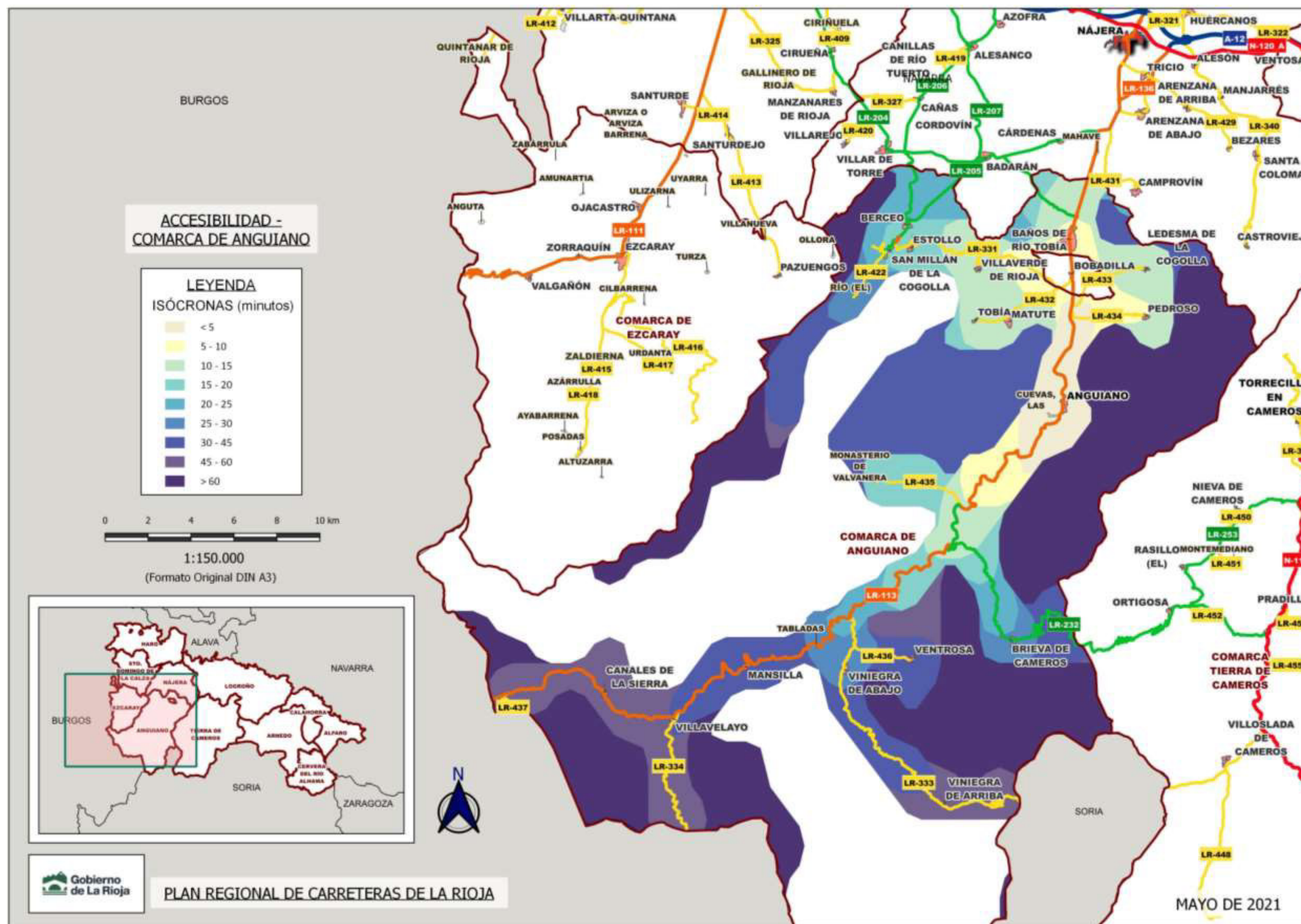
Apéndice C – Accesibilidad comarcal actual (Mapas de isócronas de tiempo)

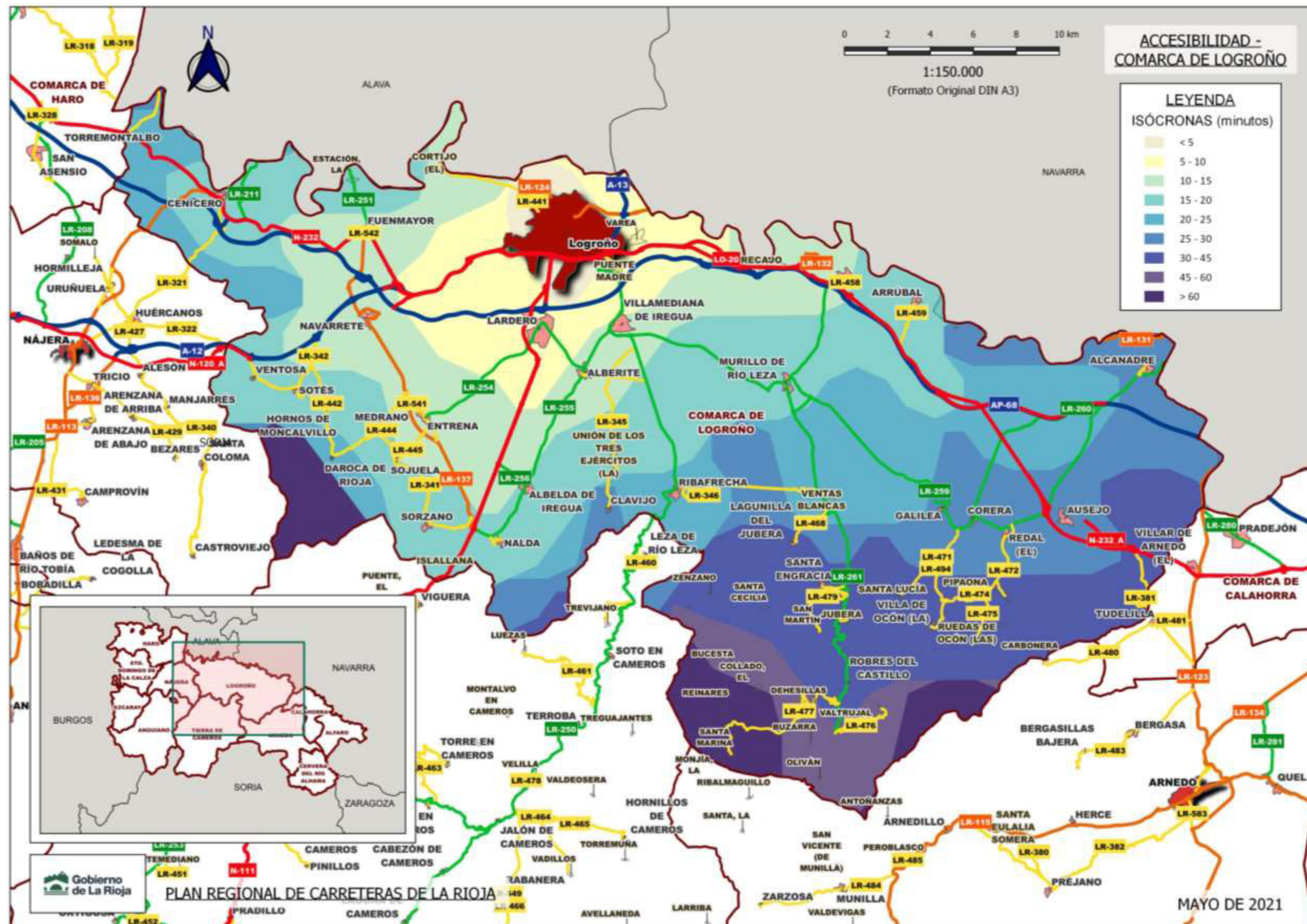


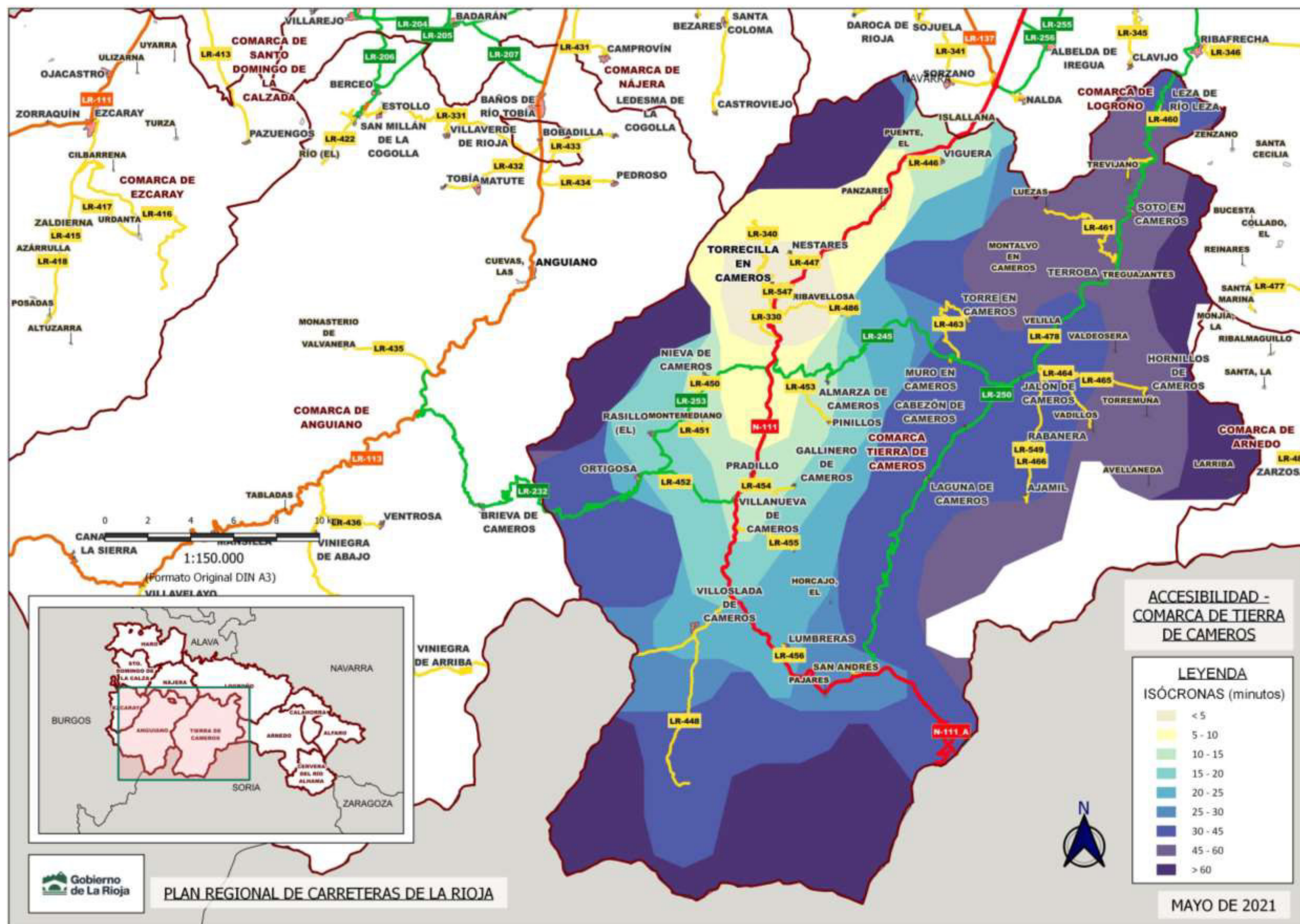


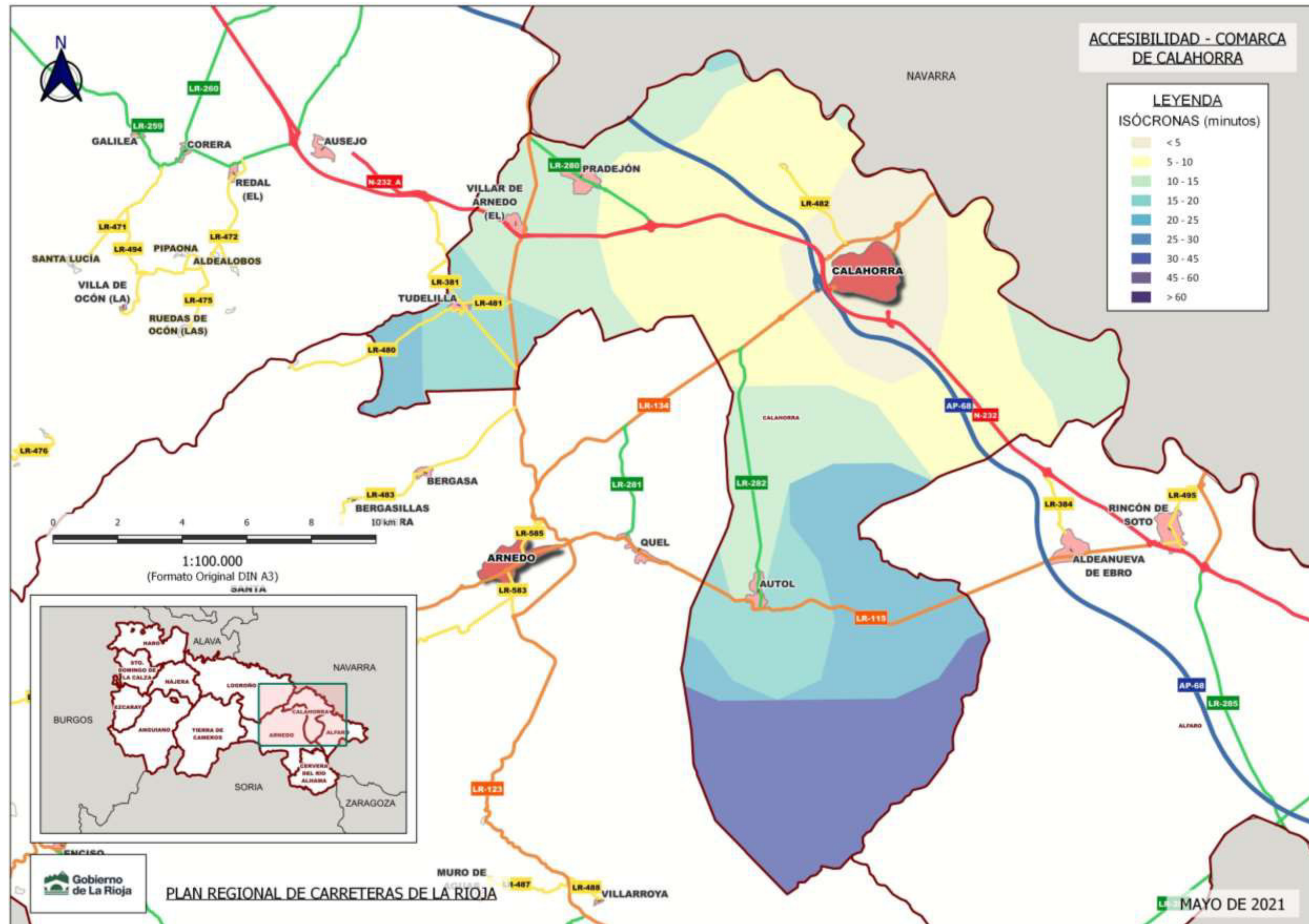


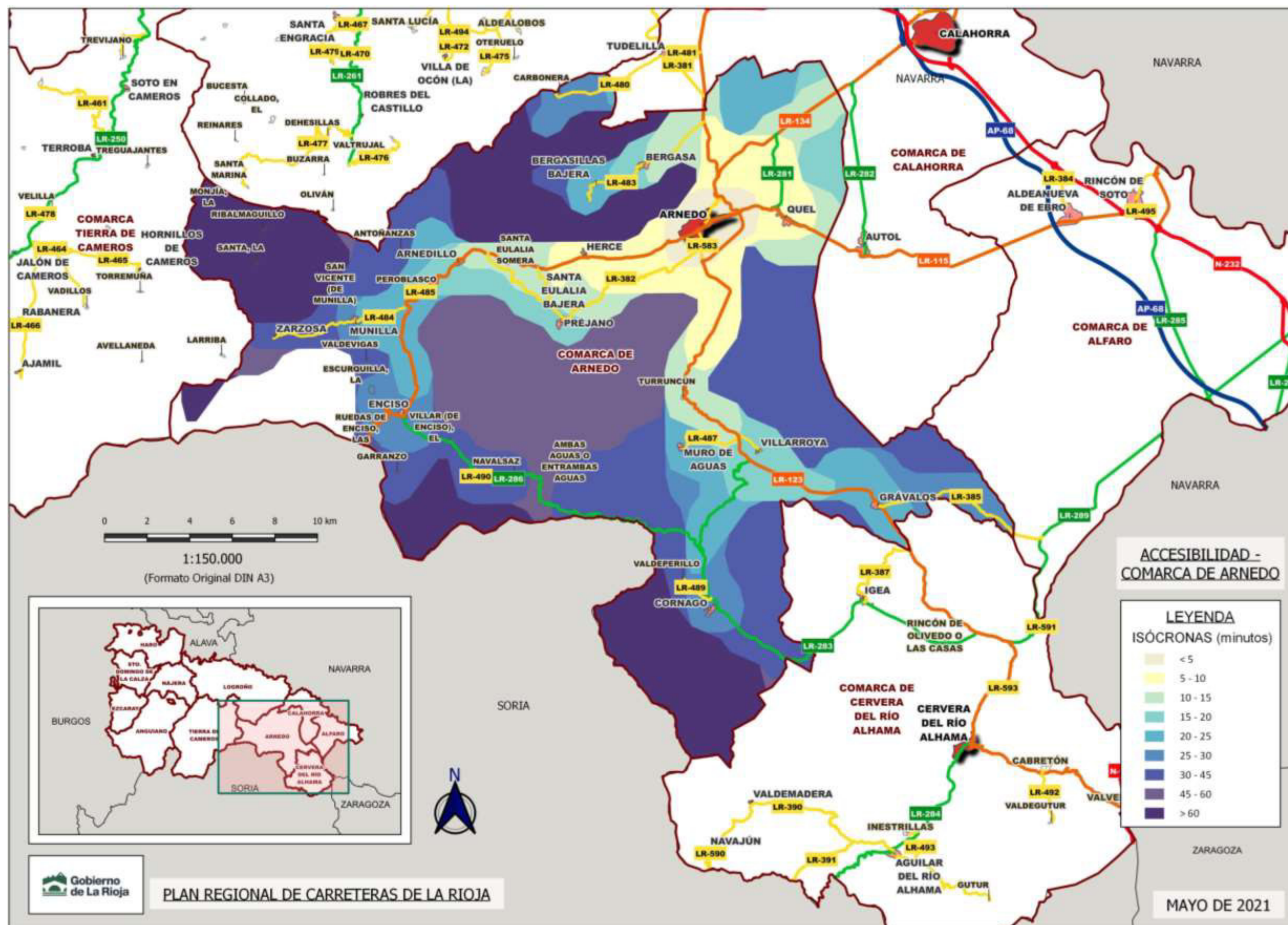


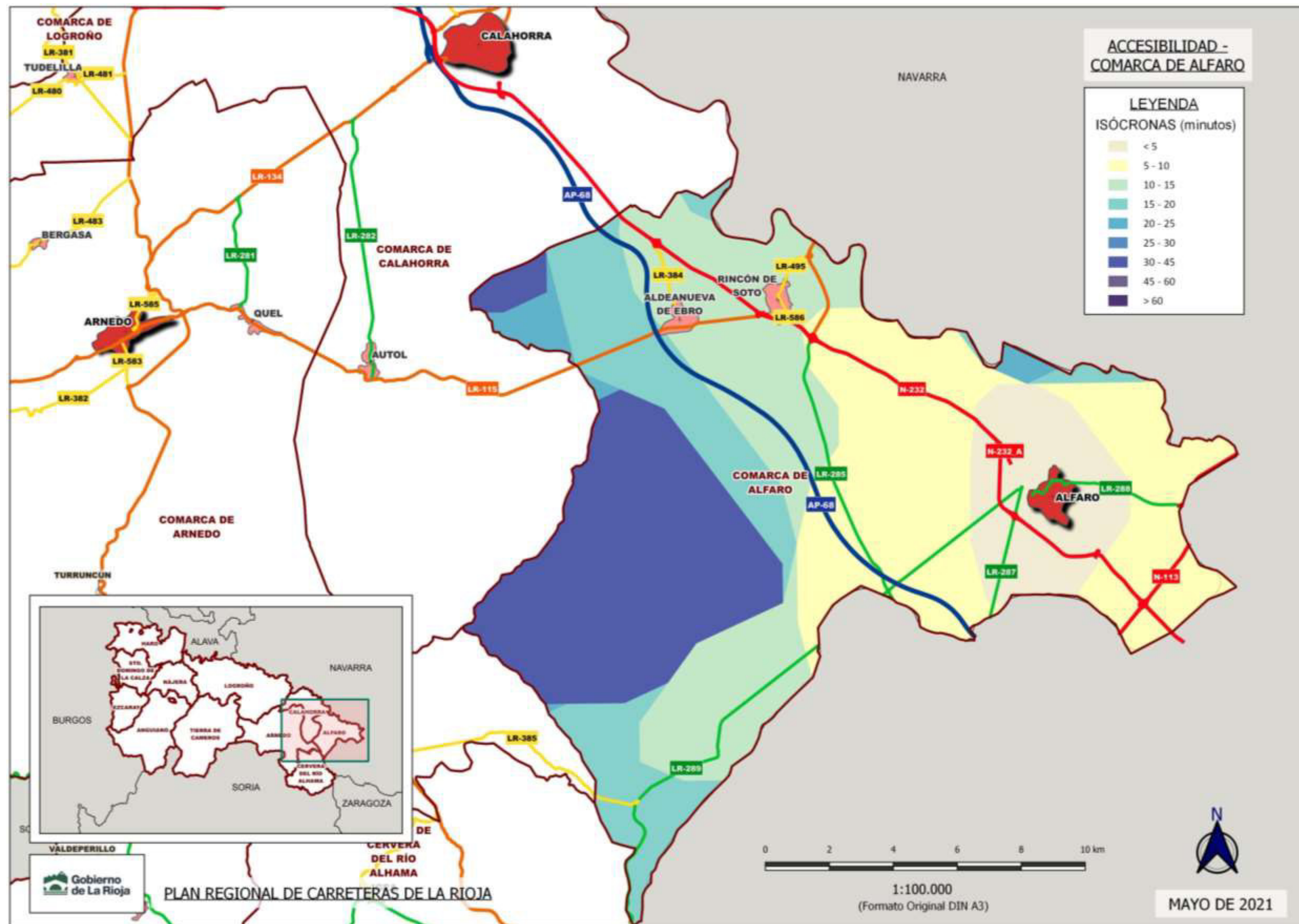


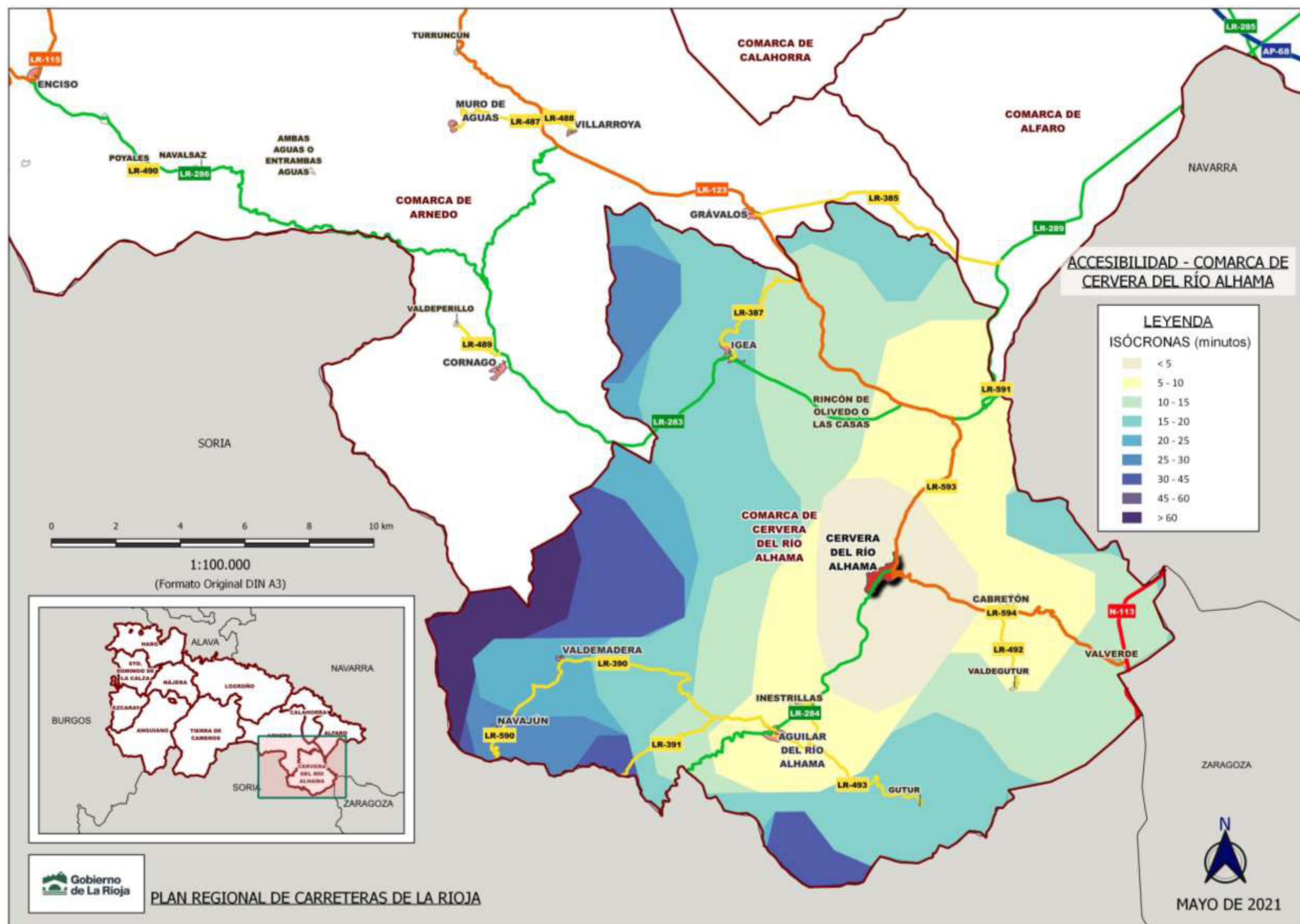




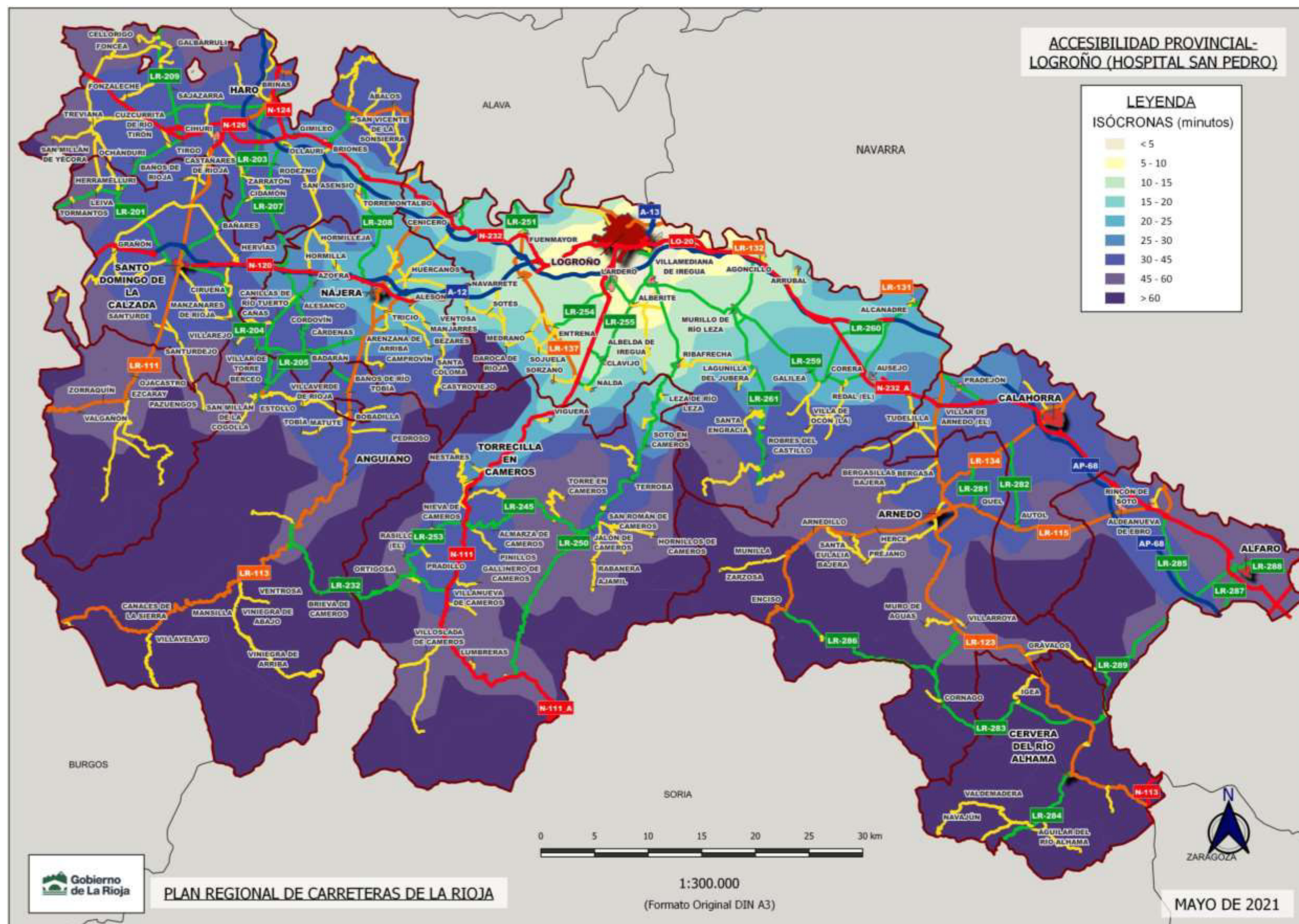


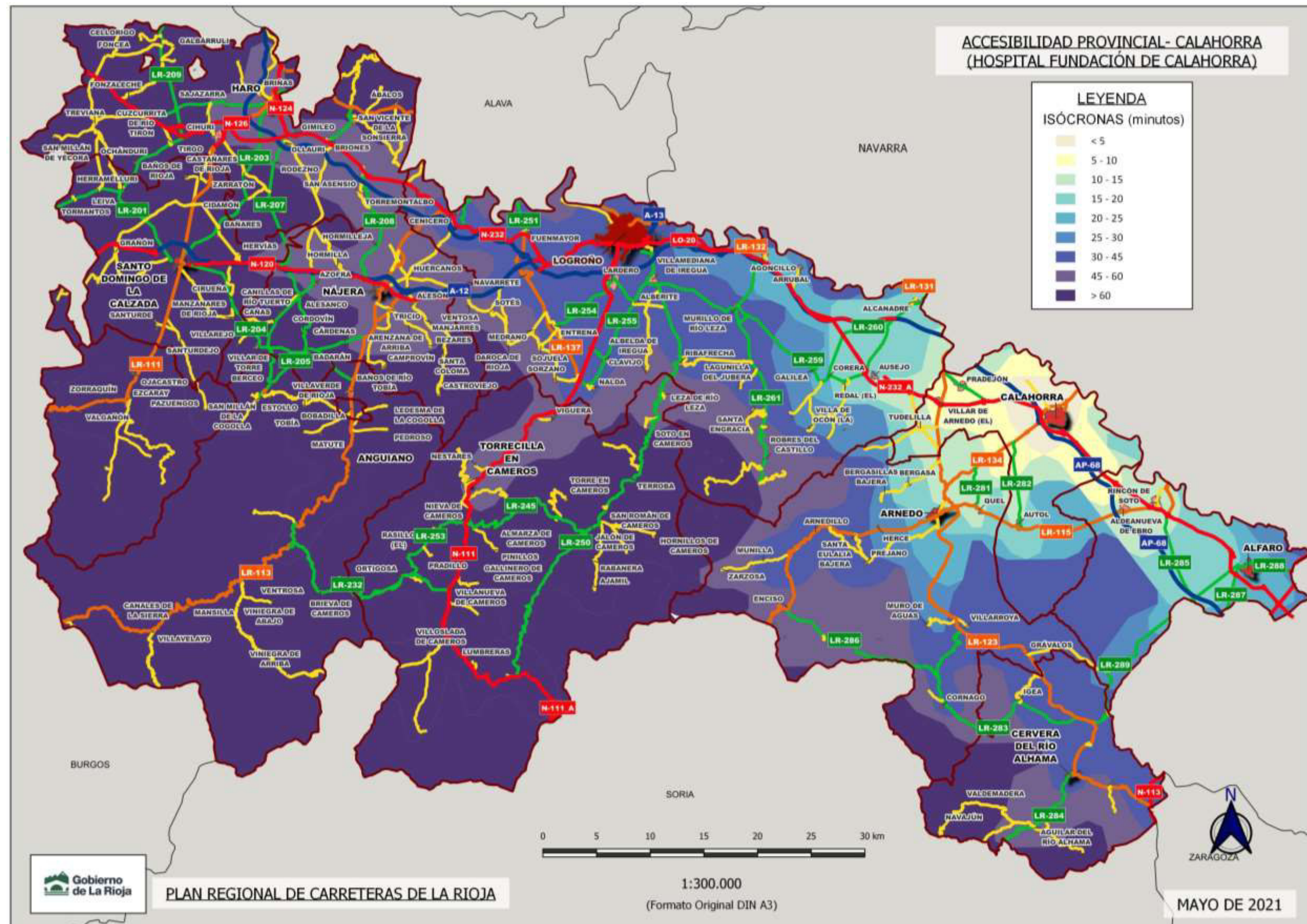




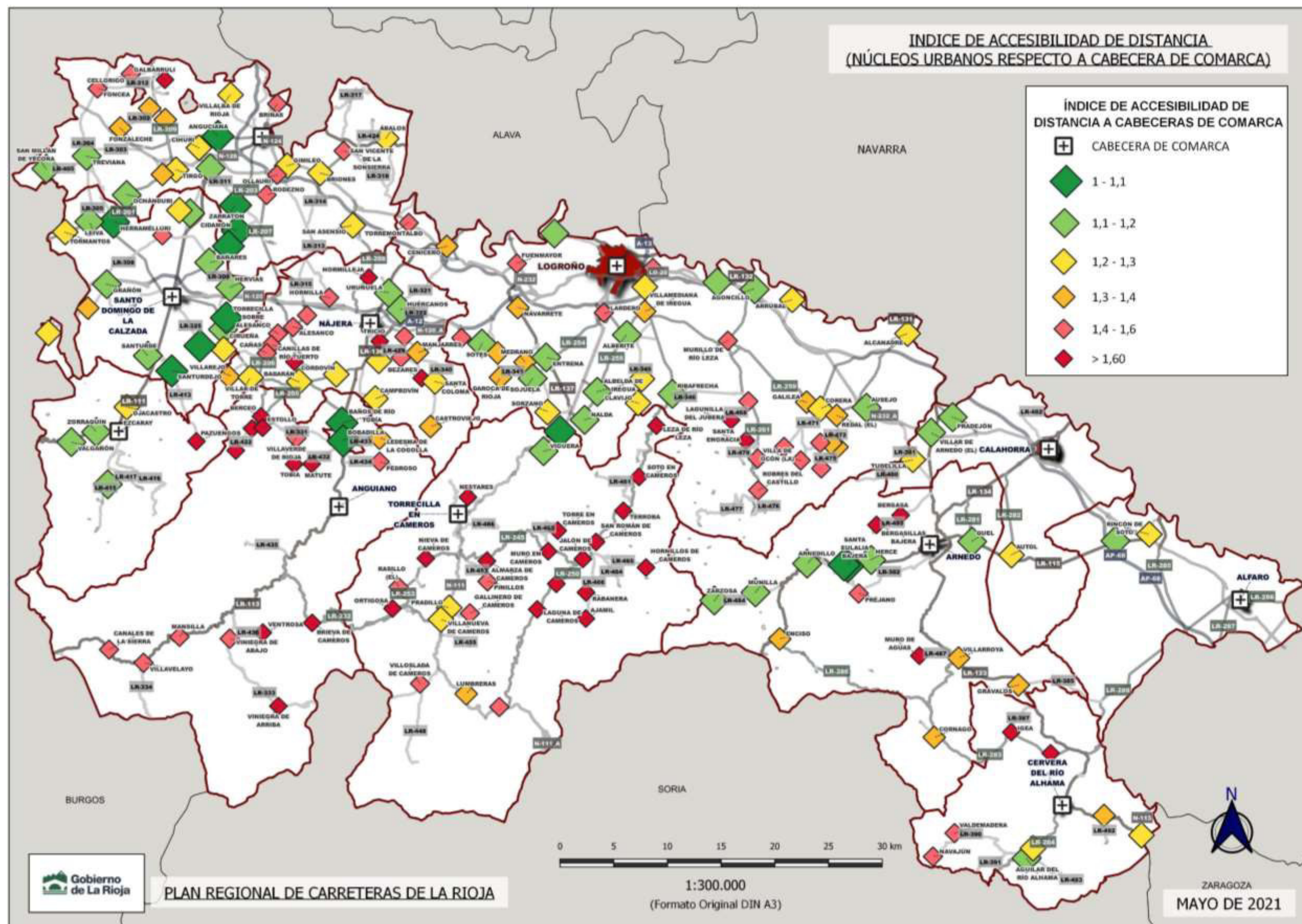


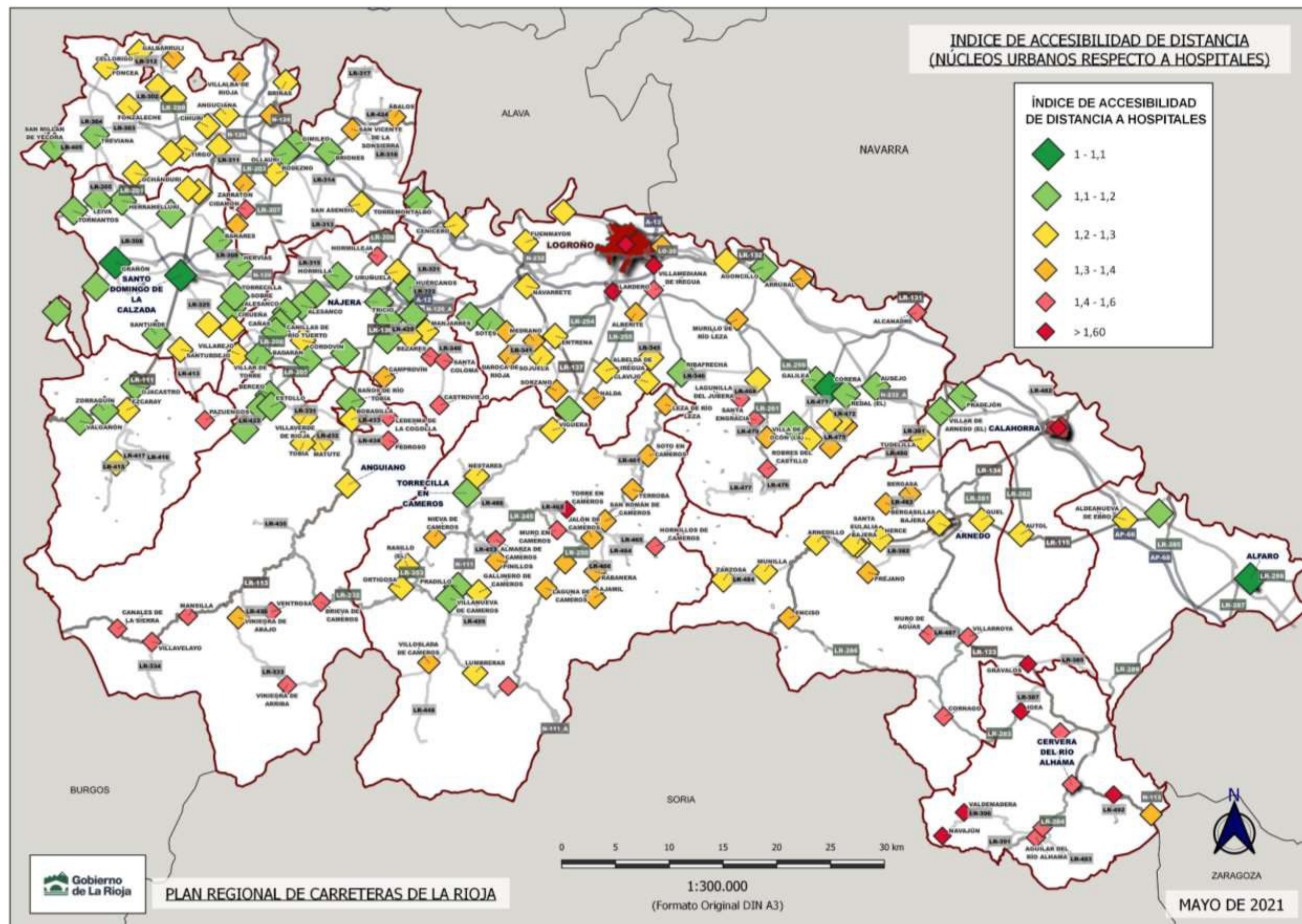
Apéndice D – Accesibilidad provincial actual (Mapas de isócronas de tiempo)





Apéndice E – Mapas de los Índices de Accesibilidad de Distancia





**Apéndice F – Tablas comparativas de los núcleos urbanos con los principales
centros atractores (tiempo de viaje mínimo) – Escenario Base**

Comarca de Alfaro

ORIGEN			DESTINO									
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabeceras/Salud				Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Alfaro (C)	Alfaro	9611	-	51	22	3 (Centro de Salud de Alfaro)	1 (I.E.S. Gonzalo de Berceo - Alfaro)	51	49	10 (Alfaro Ac.)	8 (La Senda)	23 (Centro Comercial Arcca)
Rincón de Soto	Rincón de Soto	3886	18 (Alfaro)	45	16	15 (Centro de Salud de Alfaro)	1 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Rincón de Soto - Aldeanueva de Ebro)	44	42	16 (Calahorra Ac.)	13 (Las Tejerías)	16 (Centro Comercial Arcca)
Aldeanueva de Ebro	Aldeanueva de Ebro	2760	17 (Alfaro)	44	15	15 (Centro de Salud de Alfaro)	2 (S.I.E.S. Secc. Aldeanueva de Ebro - Gonzalo de Berceo)	44	41	17 (Calahorra Ac.)	14 (Las Tejerías)	15 (Centro Comercial Arcca)

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de tiempo: minutos

Se ha establecido como umbral máximo (color rojo) tiempos de 30 minutos en relación de los núcleos urbanos con las cabeceras de comarca y los diferentes centros atractores relacionados con los servicios básicos, como son: centros de salud, institutos de educación secundaria y Redes viarias de alta capacidad. Por otra parte, se ha considerado como umbral máximo (color rojo) tiempos de 60 minutos para el resto de centros atractores, como son los dos hospitales principales de la Comunidad Autónoma (Hospital San Pedro y Fundación Hospital de Calahorra), la Universidad de La Rioja, el Aeropuerto Logroño-Agoncillo y los polígonos industriales y centros comerciales más próximos.

Comarca de Anguiano

ORIGEN			DESTINO									
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabeceras/Salud				Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Anguiano (C)	Anguiano	494	-	38	66	21 (Centro de Salud de Nájera)	9 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	38	47	33 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	45 (Cantabria II)	34 (Centro Comercial Parque Rioja)
Baños de Río Tobía	Baños de Río Tobía	1.585	8 (Anguiano)	29	57	12 (Centro de Salud de Nájera)	1 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	29	38	24 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	31 (La Portalada I)	24 (Centro Comercial Parque Rioja)
San Millán de La Cogolla	San Millán de la Cogolla	203	20 (Anguiano)	39	67	22 (Centro de Salud de Nájera)	18 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	39	48	34 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	39 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	34 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ventosa	Ventosa	161	27 (Anguiano)	16	43	8 (Centro de Salud de Navarrete)	11 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas - Nájera)	16	26	9 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	16 (La Portalada I)	12 (Centro Comercial Parque Rioja)
Berceo	Berceo	151	22 (Anguiano)	36	64	19 (Centro de Salud de Nájera)	17 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	36	45	31 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	36 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	31 (Centro Comercial Parque Rioja)
Matute	Matute	91	11 (Anguiano)	38	66	21 (Centro de Salud de Nájera)	10 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	38	47	34 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	41 (La Portalada II)	33 (Centro Comercial Parque Rioja)
Canales de La Sierra	Canales de la Sierra	86	49 (Anguiano)	89	115	70 (Centro de Salud de Nájera)	59 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	89	98	84 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	95 (La Portalada I)	83 (Centro Comercial Parque Rioja)
Estollo	Estollo	86	19 (Anguiano)	40	69	23 (Centro de Salud de Nájera)	17 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	40	50	36 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	41 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	36 (Centro Comercial Parque Rioja)
Viniegra de Abajo	Viniegra de Abajo	75	30 (Anguiano)	70	96	50 (Centro de Salud de Nájera)	39 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	70	79	64 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	75 (La Portalada I)	64 (Centro Comercial Parque Rioja)
Pedroso	Pedroso	73	11 (Anguiano)	40	68	23 (Centro de Salud de Nájera)	11 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	40	49	35 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	44 (La Portalada I)	36 (Centro Comercial Parque Rioja)
Villaverde de Rioja	Villaverde de Rioja	56	12 (Anguiano)	39	67	22 (Centro de Salud de Nájera)	10 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	39	48	34 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	41 (La Portalada I)	34 (Centro Comercial Parque Rioja)
Mansilla	Mansilla de la Sierra	48	36 (Anguiano)	76	103	57 (Centro de Salud de Nájera)	45 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	76	85	70 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	81 (La Portalada I)	70 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ventrosa	Ventrosa	48	31 (Anguiano)	71	97	52 (Centro de Salud de Nájera)	41 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	71	80	65 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	76 (La Portalada I)	65 (Centro Comercial Parque Rioja)

ORIGEN			DESTINO									
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabeceras/Salud				Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Villavelayo	Villavelayo	45	44 (Anguiano)	84	110	65 (Centro de Salud de Nájera)	54 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	84	93	78 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	89 (La Portalada I)	78 (Centro Comercial Parque Rioja)
Tobía	Tobía	43	13 (Anguiano)	40	68	23 (Centro de Salud de Nájera)	12 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	40	49	37 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	44 (La Portalada II)	36 (Centro Comercial Parque Rioja)
Brieva de Cameros	Brieva de Cameros	38	26 (Anguiano)	66	93	47 (Centro de Salud de Nájera)	36 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	66	76	61 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	72 (La Portalada I)	60 (Centro Comercial Parque Rioja)
Viniegra de Arriba	Viniegra de Arriba	36	44 (Anguiano)	79	104	65 (Centro de Salud de Nájera)	55 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	79	88	76 (Logroño Ac.)	80 (La Portalada I)	76 (Centro Comercial Parque Rioja)
El Río	San Millán de la Cogolla	26	26 (Anguiano)	45	73	27 (Centro de Salud de Nájera)	25 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	45	54	41 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	45 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	40 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ledesma de la Cogolla	Ledesma de la Cogolla	16	11 (Anguiano)	39	68	22 (Centro de Salud de Nájera)	10 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	40	49	35 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	42 (La Portalada I)	35 (Centro Comercial Parque Rioja)

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de tiempo: minutos

Se ha establecido como umbral máximo (color rojo) tiempos de 30 minutos en relación de los núcleos urbanos con las cabeceras de comarca y los diferentes centros atractores relacionados con los servicios básicos, como son: centros de salud, institutos de educación secundaria y Redes viarias de alta capacidad. Por otra parte, se ha considerado como umbral máximo (color rojo) tiempos de 60 minutos para el resto de centros atractores, como son los dos hospitales principales de la Comunidad Autónoma (Hospital San Pedro y Fundación Hospital de Calahorra), la Universidad de La Rioja, el Aeropuerto Logroño-Agoncillo y los polígonos industriales y centros comerciales más próximos.

Comarca de Arnedo

ORIGEN			DESTINO									
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabeceras/Salud				Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Arnedo (C)	Arnedo	15.015	-	41	19	2 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	3 (I.E.S. Virgen de Vico - Arnedo)	41	36	19 (Calahorra Ac.)	13 (La Maja)	20 (Centro Comercial Arcca)
Quel	Quel	2.078	7 (Arnedo)	40	14	6 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	9 (I.E.S. Virgen de Vico - Arnedo)	40	35	13 (Calahorra Ac.)	7 (La Maja)	14 (Centro Comercial Arcca)
Arnedillo	Arnedillo	387	16 (Arnedo)	55	33	15 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	13 (I.E.S. Celso Díaz - Arnedo)	54	50	33 (Calahorra Ac.)	28 (La Maja)	34 (Centro Comercial Arcca)
Herce	Herce	330	9 (Arnedo)	48	26	8 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	6 (I.E.S. Celso Díaz - Arnedo)	47	43	26 (Calahorra Ac.)	20 (La Maja)	27 (Centro Comercial Arcca)
Cornago	Cornago	304	30 (Arnedo)	64	42	28 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	27 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	64	59	42 (Calahorra Ac.)	37 (La Maja)	43 (Centro Comercial Arcca)
Préjano	Préjano	206	16 (Arnedo)	54	33	15 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	12 (I.E.S. Celso Díaz - Arnedo)	54	50	33 (Calahorra Ac.)	27 (La Maja)	33 (Centro Comercial Arcca)
Grávalos	Grávalos	187	22 (Arnedo)	56	34	18 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	17 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	56	51	25 (Alfaro Ac.)	26 (La Senda)	35 (Centro Comercial Arcca)
Bergasa	Bergasa	145	13 (Arnedo)	37	18	12 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	16 (I.E.S. Virgen de Vico - Arnedo)	37	32	18 (Lodosa Ac.)	14 (La Maja)	20 (Centro Comercial Arcca)
Enciso	Enciso	137	27 (Arnedo)	66	44	26 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	25 (I.E.S. Celso Díaz - Arnedo)	65	61	45 (Calahorra Ac.)	40 (La Maja)	45 (Centro Comercial Arcca)
Santa Eulalia Bajera	Santa Eulalia Bajera	105	11 (Arnedo)	49	27	10 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	7 (I.E.S. Celso Díaz - Arnedo)	49	45	28 (Calahorra Ac.)	22 (La Maja)	28 (Centro Comercial Arcca)
Munilla	Munilla	93	26 (Arnedo)	65	43	25 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	23 (I.E.S. Celso Díaz - Arnedo)	64	60	43 (Calahorra Ac.)	38 (La Maja)	43 (Centro Comercial Arcca)
Santa Eulalia Somera	Arnedillo	61	12 (Arnedo)	51	29	11 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	9 (I.E.S. Celso Díaz - Arnedo)	50	46	29 (Calahorra Ac.)	24 (La Maja)	29 (Centro Comercial Arcca)

ORIGEN			DESTINO									
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabeceras/Salud				Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Muro de Aguas	Muro de Aguas	56	22 (Arnedo)	57	35	21 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	20 (I.E.S. Virgen de Vico - Arnedo)	56	52	34 (Calahorra Ac.)	29 (La Maja)	35 (Centro Comercial Arcca)
Bergasillas Bajera	Bergasillas Bajera	23	19 (Arnedo)	42	23	18 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	23 (I.E.S. Virgen de Vico - Arnedo)	42	38	25 (Lodosa Ac.)	21 (La Maja)	26 (Centro Comercial Arcca)
Bezares	Bezares	22	63 (Arnedo)	28	55	14 (Centro de Salud de Nájera)	14 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas - Nájera)	28	38	24 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	31 (La Portalada I)	24 (Centro Comercial Parque Rioja)
Zarzosa	Zarzosa	15	33 (Arnedo)	71	50	32 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	30 (I.E.S. Celso Díaz - Arnedo)	71	67	50 (Calahorra Ac.)	45 (La Maja)	50 (Centro Comercial Arcca)
Villarroya	Villarroya	5	18 (Arnedo)	51	30	16 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	15 (I.E.S. Virgen de Vico - Arnedo)	51	47	29 (Calahorra Ac.)	24 (La Maja)	31 (Centro Comercial Arcca)

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de tiempo: minutos

Se ha establecido como umbral máximo (color rojo) tiempos de 30 minutos en relación de los núcleos urbanos con las cabeceras de comarca y los diferentes centros atractores relacionados con los servicios básicos, como son: centros de salud, institutos de educación secundaria y Redes viarias de alta capacidad. Por otra parte, se ha considerado como umbral máximo (color rojo) tiempos de 60 minutos para el resto de centros atractores, como son los dos hospitales principales de la Comunidad Autónoma (Hospital San Pedro y Fundación Hospital de Calahorra), la Universidad de La Rioja, el Aeropuerto Logroño-Agoncillo y los polígonos industriales y centros comerciales más próximos.

Comarca de Calahorra

ORIGEN			DESTINO									
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabeceras/Salud				Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Calahorra (C)	Calahorra	24.531	-	35	4	3 (Centro de Salud de Calahorra)	0 (I.E.S. Marco Fabio Quintiliano - Calahorra)	34	32	6 (Calahorra Ac.)	5 (Las Tejerías)	1 (Centro Comercial Arcca)
Autol	Autol	4.623	15 (Calahorra)	40	13	11 (Centro de Salud de Calahorra)	14 (S.I.E.S. Secc. Aldeanueva de Ebro - Gonzalo de Berceo)	39	37	12 (Calahorra Ac.)	9 (La Maja)	14 (Centro Comercial Arcca)
Pradejón	Pradejón	3.910	14 (Calahorra)	33	10	12 (Centro de Salud de Calahorra)	0 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano - Pradejón)	33	28	6 (Lodosa Ac.)	13 (Las Tejerías)	14 (Centro Comercial Arcca)
El Villar de Arnedo	El Villar de Arnedo	596	14 (Calahorra)	28	10	12 (Centro de Salud de Calahorra)	8 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano - Pradejón)	28	24	8 (Lodosa Ac.)	13 (Las Tejerías)	14 (Centro Comercial Arcca)
Tudelilla	Tudelilla	341	17 (Calahorra)	31	13	15 (Centro de Salud de Calahorra)	12 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano - Pradejón)	31	26	13 (Lodosa Ac.)	13 (La Maja)	17 (Centro Comercial Arcca)

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de tiempo: minutos

Se ha establecido como umbral máximo (color rojo) tiempos de 30 minutos en relación de los núcleos urbanos con las cabeceras de comarca y los diferentes centros atractores relacionados con los servicios básicos, como son: centros de salud, institutos de educación secundaria y Redes viarias de alta capacidad. Por otra parte, se ha considerado como umbral máximo (color rojo) tiempos de 60 minutos para el resto de centros atractores, como son los dos hospitales principales de la Comunidad Autónoma (Hospital San Pedro y Fundación Hospital de Calahorra), la Universidad de La Rioja, el Aeropuerto Logroño-Agoncillo y los polígonos industriales y centros comerciales más próximos.

Comarca de Cervera del Río Alhama

ORIGEN			DESTINO									
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabeceras/Salud				Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Cervera Del Río Alhama (C)	Cervera del Río Alhama	1.345	-	71	41	1 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	1 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	71	67	30 (Alfaro Ac.)	30 (La Senda)	41 (Centro Comercial Arcca)
Igea	Igea	603	16 (Cervera del Río Alhama)	67	42	16 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	16 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	66	62	31 (Alfaro Ac.)	31 (La Senda)	42 (Centro Comercial Arcca)
Rincón de Olivedo O Las Casas	Cervera del Río Alhama	542	11 (Cervera del Río Alhama)	66	38	12 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	11 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	65	61	26 (Alfaro Ac.)	27 (La Senda)	38 (Centro Comercial Arcca)
Aguilar del Río Alhama	Aguilar del Río Alhama	417	9 (Cervera del Río Alhama)	81	50	10 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	11 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	80	76	40 (Alfaro Ac.)	40 (La Senda)	50 (Centro Comercial Arcca)
Valverde	Cervera del Río Alhama	205	11 (Cervera del Río Alhama)	62	39	13 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	11 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	61	59	21 (Alfaro Ac.)	24 (La Senda)	39 (Centro Comercial Arcca)
Cabretón	Cervera del Río Alhama	180	8 (Cervera del Río Alhama)	70	47	9 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	7 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	70	67	31 (Alfaro Ac.)	33 (La Senda)	47 (Centro Comercial Arcca)
Inestrillas	Aguilar del Río Alhama	42	8 (Cervera del Río Alhama)	80	50	10 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	11 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	80	76	39 (Alfaro Ac.)	40 (La Senda)	50 (Centro Comercial Arcca)
Navajún	Navajún	10	27 (Cervera del Río Alhama)	98	68	29 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	30 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	99	94	59 (Alfaro Ac.)	60 (La Senda)	69 (Centro Comercial Arcca)
Valdemadera	Valdemadera	8	22 (Cervera del Río Alhama)	94	64	24 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	26 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	94	89	54 (Alfaro Ac.)	55 (La Senda)	64 (Centro Comercial Arcca)

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de tiempo: minutos

Se ha establecido como umbral máximo (color rojo) tiempos de 30 minutos en relación de los núcleos urbanos con las cabeceras de comarca y los diferentes centros atractores relacionados con los servicios básicos, como son: centros de salud, institutos de educación secundaria y Redes viarias de alta capacidad. Por otra parte, se ha considerado como umbral máximo (color rojo) tiempos de 60 minutos para el resto de centros atractores, como son los dos hospitales principales de la Comunidad Autónoma (Hospital San Pedro y Fundación Hospital de Calahorra), la Universidad de La Rioja, el Aeropuerto Logroño-Agoncillo y los polígonos industriales y centros comerciales más próximos.

Comarca de Ezcaray

ORIGEN			DESTINO									
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabeceras/Salud				Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Ezcaray	Ezcaray	1.951	0 (Ezcaray)	47	74	14 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	1 (S.I.E.S. Secc. Ezcaray - Valle del Oja - Ezcaray)	47	57	34 (Haro Ac.)	40 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	43 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ojacastro	Ojacastro	170	6 (Ezcaray)	44	71	11 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	5 (S.I.E.S. Secc. Ezcaray - Valle del Oja - Ezcaray)	44	54	30 (Haro Ac.)	36 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	40 (Centro Comercial Parque Rioja)
Valgañón	Valgañón	130	7 (Ezcaray)	53	79	20 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	7 (S.I.E.S. Secc. Ezcaray - Valle del Oja - Ezcaray)	53	62	39 (Haro Ac.)	46 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	48 (Centro Comercial Parque Rioja)
Zorraquín	Zorraquín	90	4 (Ezcaray)	49	76	17 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	3 (S.I.E.S. Secc. Ezcaray - Valle del Oja - Ezcaray)	49	59	36 (Haro Ac.)	43 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	45 (Centro Comercial Parque Rioja)
Pazuengos	Pazuengos	26	25 (Ezcaray)	53	79	20 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	21 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	53	62	40 (Haro Ac.)	47 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	48 (Centro Comercial Parque Rioja)
Zaldierna	Ezcaray	25	9 (Ezcaray)	55	81	22 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	10 (S.I.E.S. Secc. Ezcaray - Valle del Oja - Ezcaray)	55	64	42 (Haro Ac.)	49 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	50 (Centro Comercial Parque Rioja)

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de tiempo: minutos

Se ha establecido como umbral máximo (color rojo) tiempos de 30 minutos en relación de los núcleos urbanos con las cabeceras de comarca y los diferentes centros atractores relacionados con los servicios básicos, como son: centros de salud, institutos de educación secundaria y Redes viarias de alta capacidad. Por otra parte, se ha considerado como umbral máximo (color rojo) tiempos de 60 minutos para el resto de centros atractores, como son los dos hospitales principales de la Comunidad Autónoma (Hospital San Pedro y Fundación Hospital de Calahorra), la Universidad de La Rioja, el Aeropuerto Logroño-Agoncillo y los polígonos industriales y centros comerciales más próximos.

Comarca de Haro

ORIGEN			DESTINO									
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabeceras/Salud				Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Haro (C)	Haro	11.557	-	36	58	3 (Centro de Salud de Haro)	2 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	36	43	8 (Haro Ac.)	5 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	34 (Centro Comercial Parque Rioja)
San Asensio	San Asensio	1.108	17 (Haro)	29	51	16 (Centro de Salud de Haro)	14 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas - Nájera)	29	37	14 (Cenicero Ac.)	14 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	25 (Centro Comercial Parque Rioja)
Casalarreina	Casalarreina	1.102	8 (Haro)	34	56	10 (Centro de Salud de Haro)	11 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	34	41	6 (Haro Ac.)	12 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	32 (Centro Comercial Parque Rioja)
San Vicente de la Sonsierra	San Vicente de la Sonsierra	967	15 (Haro)	36	58	15 (Centro de Salud de Haro)	16 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	36	44	18 (Haro Ac.)	12 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	31 (Centro Comercial Parque Rioja)
Briones	Briones	749	11 (Haro)	33	55	10 (Centro de Salud de Haro)	11 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	33	40	14 (Haro Ac.)	7 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	28 (Centro Comercial Parque Rioja)
Cuzcurrita de Río Tirón	Cuzcurrita de Río Tirón	509	14 (Haro)	39	61	15 (Centro de Salud de Haro)	16 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	39	47	11 (Haro Ac.)	17 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	37 (Centro Comercial Parque Rioja)
Anguciana	Anguciana	425	6 (Haro)	37	59	8 (Centro de Salud de Haro)	7 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	37	44	9 (Haro Ac.)	10 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	35 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ollauri	Ollauri	286	9 (Haro)	35	57	8 (Centro de Salud de Haro)	10 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	35	43	10 (Haro Ac.)	7 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	30 (Centro Comercial Parque Rioja)
Zarratón	Zarratón	274	9 (Haro)	37	60	9 (Centro de Salud de Haro)	10 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	38	45	9 (Haro Ac.)	11 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	33 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ábalos	Ábalos	255	17 (Haro)	36	63	20 (Centro de Salud de Haro)	21 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	33	46	24 (Haro Ac.)	17 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	33 (Centro Comercial Parque Rioja)
Rodezno	Rodezno	228	11 (Haro)	37	59	10 (Centro de Salud de Haro)	13 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	37	45	12 (Haro Ac.)	9 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	32 (Centro Comercial Parque Rioja)
Briñas	Briñas	190	8 (Haro)	39	62	9 (Centro de Salud de Haro)	9 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	40	47	13 (Haro Ac.)	6 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	35 (Centro Comercial Parque Rioja)
Tirgo	Tirgo	185	11 (Haro)	36	58	12 (Centro de Salud de Haro)	13 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	36	44	8 (Haro Ac.)	14 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	34 (Centro Comercial Parque Rioja)
Cihuri	Cihuri	177	11 (Haro)	36	58	13 (Centro de Salud de Haro)	14 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	36	44	8 (Haro Ac.)	15 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	34 (Centro Comercial Parque Rioja)
Villalba de Rioja	Villalba de Rioja	158	10 (Haro)	43	65	13 (Centro de Salud de Haro)	14 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	43	51	17 (Haro Ac.)	16 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	41 (Centro Comercial Parque Rioja)
Treviana	Treviana	150	16 (Haro)	42	64	17 (Centro de Salud de Haro)	19 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	42	49	14 (Haro Ac.)	20 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	40 (Centro Comercial Parque Rioja)
Sajazarra	Sajazarra	129	14 (Haro)	40	62	16 (Centro de Salud de Haro)	16 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	40	48	13 (Haro Ac.)	19 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	38 (Centro Comercial Parque Rioja)
Gimileo	Gimileo	111	8 (Haro)	33	55	7 (Centro de Salud de Haro)	8 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	34	41	10 (Haro Ac.)	3 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	29 (Centro Comercial Parque Rioja)
Foncea	Foncea	94	20 (Haro)	45	67	21 (Centro de Salud de Haro)	23 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	45	52	17 (Haro Ac.)	24 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	43 (Centro Comercial Parque Rioja)

ORIGEN			DESTINO									
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabeceras/Salud				Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Fonzaleche	Fonzaleche	89	17 (Haro)	42	64	18 (Centro de Salud de Haro)	20 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	42	50	15 (Haro Ac.)	21 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	40 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ochánduri	Ochánduri	71	18 (Haro)	43	65	19 (Centro de Salud de Haro)	16 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	43	51	16 (Haro Ac.)	22 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	41 (Centro Comercial Parque Rioja)
San Torcuato	San Torcuato	68	13 (Haro)	37	62	12 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	13 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	37	46	14 (Haro Ac.)	16 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	33 (Centro Comercial Parque Rioja)
Galbárruli	Galbárruli	52	19 (Haro)	45	67	21 (Centro de Salud de Haro)	23 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	45	53	19 (Haro Ac.)	25 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	43 (Centro Comercial Parque Rioja)
Villaseca	Fonzaleche	45	15 (Haro)	41	63	17 (Centro de Salud de Haro)	18 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	41	49	14 (Haro Ac.)	21 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	39 (Centro Comercial Parque Rioja)
San Millán de Yécora	San Millán de Yécora	34	23 (Haro)	48	70	24 (Centro de Salud de Haro)	26 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	48	56	21 (Haro Ac.)	27 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	46 (Centro Comercial Parque Rioja)
Cidamón	Cidamón	12	11 (Haro)	37	62	12 (Centro de Salud de Haro)	13 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	39	46	12 (Haro Ac.)	14 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	34 (Centro Comercial Parque Rioja)
Cellorigo	Cellorigo	11	23 (Haro)	48	71	25 (Centro de Salud de Haro)	28 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	49	57	24 (Haro Ac.)	30 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	47 (Centro Comercial Parque Rioja)

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de tiempo: minutos

Se ha establecido como umbral máximo (color rojo) tiempos de 30 minutos en relación de los núcleos urbanos con las cabeceras de comarca y los diferentes centros atractores relacionados con los servicios básicos, como son: centros de salud, institutos de educación secundaria y Redes viarias de alta capacidad. Por otra parte, se ha considerado como umbral máximo (color rojo) tiempos de 60 minutos para el resto de centros atractores, como son los dos hospitales principales de la Comunidad Autónoma (Hospital San Pedro y Fundación Hospital de Calahorra), la Universidad de La Rioja, el Aeropuerto Logroño-Agoncillo y los polígonos industriales y centros comerciales más próximos.

Comarca de Logroño

ORIGEN			DESTINO									
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabeceras/Salud				Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Logroño (C)	Logroño	150.354	-	9	36	3 (Centro de Salud Gonzalo de Berceo)	3 (I.E.S. Escultor Daniel - Logroño)	8	18	8 (Logroño Ac.)	7 (La Portalada I)	7 (Centro Comercial Parque Rioja)
Lardero	Lardero	10.813	10 (Logroño)	9	35	6 (Centro de Salud de Alberite)	5 (I.E.S. La Laboral - Lardero)	10	19	5 (Logroño Ac.)	9 (La Portalada I)	8 (Centro Comercial Parque Rioja)
Villamediana de Iregua	Villamediana de Iregua	8.151	14 (Logroño)	7	36	6 (Centro de Salud de Alberite)	11 (I.E.S. La Laboral - Lardero)	10	19	14 (Recajo Ac)	9 (La Portalada II)	9 (Berceo Centro Comercial)
Albelda de Iregua	Albelda de Iregua	3.481	17 (Logroño)	17	42	8 (Centro de Salud de Alberite)	14 (I.E.S. La Laboral - Lardero)	17	28	13 (Logroño Ac.)	18 (Cantabria I)	15 (Centro Comercial Parque Rioja)
Fuenmayor	Fuenmayor	3.143	14 (Logroño)	13	38	8 (Centro de Salud de Navarrete)	2 (I.E.S. Francisco Tomás y Valiente - Fuenmayor)	13	22	4 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	13 (La Portalada I)	8 (Centro Comercial Parque Rioja)
Navarrete	Navarrete	2.935	15 (Logroño)	14	40	1 (Centro de Salud de Navarrete)	10 (I.E.S. Francisco Tomás y Valiente - Fuenmayor)	14	23	6 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	14 (La Portalada I)	10 (Centro Comercial Parque Rioja)
Alberite	Alberite	2.457	15 (Logroño)	10	40	1 (Centro de Salud de Alberite)	7 (I.E.S. La Laboral - Lardero)	13	22	12 (Logroño Ac.)	11 (La Portalada II)	11 (Berceo Centro Comercial)
Cenicero	Cenicero	2.086	21 (Logroño)	20	43	15 (Centro de Salud de Navarrete)	11 (I.E.S. Francisco Tomás y Valiente - Fuenmayor)	20	29	5 (Cenicero Ac.)	18 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	15 (Centro Comercial Parque Rioja)
Varea	Logroño	1.901	11 (Logroño)	6	32	7 (Centro de Salud Joaquín Elizalde)	6 (I.E.S. Práxedes Mateo Sagasta - Logroño)	5	15	9 (Recajo Ac)	4 (La Portalada II)	3 (Berceo Centro Comercial)
Murillo de Río Leza	Murillo de Río Leza	1.652	20 (Logroño)	16	29	1 (Centro de Salud de Murillo)	2 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	16	11	8 (Agoncillo Ac.)	8 (El Sequero)	15 (Berceo Centro Comercial)
Entrena	Entrena	1.545	15 (Logroño)	14	39	5 (Centro de Salud de Navarrete)	12 (I.E.S. Inventor Cosme García - Logroño)	14	24	10 (Logroño Ac.)	14 (La Portalada I)	13 (Centro Comercial Parque Rioja)
Agoncillo	Agoncillo	976	16 (Logroño)	13	25	6 (Centro de Salud de Murillo)	7 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	12	8	4 (Agoncillo Ac.)	4 (El Sequero)	11 (Berceo Centro Comercial)

ORIGEN			DESTINO									
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabeceras/Salud				Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Ribafrecha	Ribafrecha	958	23 (Logroño)	16	42	10 (Centro de Salud de Alberite)	18 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	19	25	23 (Logroño Ac.)	18 (La Portalada II)	18 (Berceo Centro Comercial)
Nalda	Nalda	955	20 (Logroño)	19	45	13 (Centro de Salud de Alberite)	17 (I.E.S. Inventor Cosme García - Logroño)	20	29	16 (Logroño Ac.)	20 (La Portalada I)	18 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ausejo	Ausejo	808	30 (Logroño)	27	17	21 (Centro de Salud de Murillo)	16 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano - Pradejón)	26	22	17 (Lodosa Ac.)	13 (El Sequero)	21 (Centro Comercial Arcca)
Alcanadre	Alcanadre	638	31 (Logroño)	28	23	22 (Centro de Salud de Murillo)	19 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano - Pradejón)	28	23	13 (Lodosa Ac.)	14 (El Sequero)	24 (Centro Comercial Arcca)
Arrúbal	Arrúbal	516	23 (Logroño)	20	27	14 (Centro de Salud de Murillo)	16 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	19	15	11 (Agoncillo Ac.)	4 (El Sequero Ampliación)	19 (Berceo Centro Comercial)
Galilea	Galilea	366	27 (Logroño)	24	22	9 (Centro de Salud de Murillo)	10 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	24	19	16 (Agoncillo Ac.)	14 (El Sequero)	23 (Berceo Centro Comercial)
Sojuela	Sojuela	347	19 (Logroño)	19	44	8 (Centro de Salud de Navarrete)	17 (I.E.S. Inventor Cosme García - Logroño)	19	28	15 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	19 (La Portalada I)	17 (Centro Comercial Parque Rioja)
Medrano	Medrano	325	19 (Logroño)	19	44	5 (Centro de Salud de Navarrete)	16 (I.E.S. Francisco Tomás y Valiente - Fuenmayor)	19	28	12 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	19 (La Portalada I)	15 (Centro Comercial Parque Rioja)
Sotés	Sotés	284	17 (Logroño)	16	42	8 (Centro de Salud de Navarrete)	13 (I.E.S. Francisco Tomás y Valiente - Fuenmayor)	16	25	9 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	16 (La Portalada I)	11 (Centro Comercial Parque Rioja)
Corera	Corera	256	26 (Logroño)	23	18	13 (Centro de Salud de Murillo)	14 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	23	18	13 (Agoncillo Ac.)	10 (El Sequero)	22 (Berceo Centro Comercial)
El Cortijo	Logroño	230	13 (Logroño)	19	46	10 (Centro de Salud Gonzalo de Berceo)	12 (I.E.S. Batalla de Clavijo - Logroño)	17	29	20 (Logroño Ac.)	20 (Cantabria I)	15 (Centro Comercial Parque Rioja)
Sorzano	Sorzano	225	21 (Logroño)	20	46	17 (Centro de Salud de Alberite)	18 (I.E.S. Inventor Cosme García - Logroño)	20	30	16 (Logroño Ac.)	21 (La Portalada I)	19 (Centro Comercial Parque Rioja)

ORIGEN			DESTINO									
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabeceras/Salud				Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Puente Madre	Villamediana de Iregua	208	10 (Logroño)	3	33	8 (Centro de Salud de Alberite)	8 (I.E.S. Inventor Cosme García - Logroño)	6	15	10 (Recajo Ac)	5 (La Portalada II)	5 (Berceo Centro Comercial)
La Unión de Los Tres Ejércitos	Clavijo	181	22 (Logroño)	17	45	7 (Centro de Salud de Alberite)	17 (I.E.S. La Laboral - Lardero)	20	28	22 (Logroño Ac.)	20 (La Portalada II)	19 (Berceo Centro Comercial)
Ventas Blancas	Lagunilla del Jubera	170	26 (Logroño)	23	35	8 (Centro de Salud de Murillo)	9 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	22	18	15 (Agoncillo Ac.)	15 (El Sequero)	22 (Berceo Centro Comercial)
Lagunilla del Jubera	Lagunilla del Jubera	158	32 (Logroño)	29	41	14 (Centro de Salud de Murillo)	16 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	28	24	22 (Agoncillo Ac.)	22 (El Sequero)	28 (Berceo Centro Comercial)
El Redal	El Redal	152	29 (Logroño)	26	17	17 (Centro de Salud de Murillo)	16 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano - Pradejón)	25	21	16 (Agoncillo Ac.)	13 (El Sequero)	21 (Centro Comercial Arcca)
Recajo	Agoncillo	120	13 (Logroño)	9	27	8 (Centro de Salud de Murillo)	9 (I.E.S. Inventor Cosme García - Logroño)	9	6	4 (Recajo Ac)	5 (La Portalada I)	8 (Berceo Centro Comercial)
Islallana	Nalda	102	17 (Logroño)	17	42	14 (Centro de Salud de Alberite)	14 (I.E.S. Inventor Cosme García - Logroño)	17	26	13 (Logroño Ac.)	17 (La Portalada I)	15 (Centro Comercial Parque Rioja)
Hornos de Moncalvillo	Hornos de Moncalvillo	94	18 (Logroño)	17	44	9 (Centro de Salud de Navarrete)	14 (I.E.S. Francisco Tomás y Valiente - Fuenmayor)	17	26	10 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	17 (La Portalada I)	13 (Centro Comercial Parque Rioja)
Clavijo	Clavijo	88	28 (Logroño)	23	50	12 (Centro de Salud de Alberite)	23 (I.E.S. La Laboral - Lardero)	26	33	27 (Logroño Ac.)	26 (La Portalada II)	24 (Berceo Centro Comercial)
Santa Engracia	Santa Engracia del Jubera	83	35 (Logroño)	31	44	17 (Centro de Salud de Murillo)	18 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	31	27	24 (Agoncillo Ac.)	25 (El Sequero)	30 (Berceo Centro Comercial)
La Villa de Ocón	Ocón	82	40 (Logroño)	37	28	24 (Centro de Salud de Murillo)	27 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	36	32	29 (Agoncillo Ac.)	25 (El Sequero)	32 (Centro Comercial Arcca)
Santa Lucía	Ocón	74	36 (Logroño)	33	28	20 (Centro de Salud de Murillo)	23 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	32	28	25 (Agoncillo Ac.)	22 (El Sequero)	31 (Berceo Centro Comercial)

ORIGEN			DESTINO									
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabeceras/Salud				Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Jubera	Santa Engracia del Jubera	56	36 (Logroño)	32	44	18 (Centro de Salud de Murillo)	20 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	32	27	26 (Agoncillo Ac.)	26 (El Sequero)	31 (Berceo Centro Comercial)
Daroqa de Rioja	Daroqa de Rioja	50	21 (Logroño)	20	47	9 (Centro de Salud de Navarrete)	17 (I.E.S. Francisco Tomás y Valiente - Fuenmayor)	20	30	13 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	20 (La Portalada I)	16 (Centro Comercial Parque Rioja)
Pipaona	Ocón	45	35 (Logroño)	32	24	23 (Centro de Salud de Murillo)	25 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano - Pradejón)	32	27	24 (Agoncillo Ac.)	21 (El Sequero)	27 (Centro Comercial Arcca)
Los Molinos de Ocón	Ocón	44	33 (Logroño)	30	22	22 (Centro de Salud de Murillo)	22 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano - Pradejón)	30	25	21 (Agoncillo Ac.)	18 (El Sequero)	26 (Centro Comercial Arcca)
Aldealobos	Ocón	37	34 (Logroño)	31	23	23 (Centro de Salud de Murillo)	24 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano - Pradejón)	31	26	23 (Agoncillo Ac.)	19 (El Sequero)	26 (Centro Comercial Arcca)
Las Ruedas de Ocón	Ocón	35	37 (Logroño)	34	25	25 (Centro de Salud de Murillo)	27 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano - Pradejón)	33	29	26 (Agoncillo Ac.)	22 (El Sequero)	29 (Centro Comercial Arcca)
Torremontalbo	Torremontalbo	10	23 (Logroño)	21	44	15 (Centro de Salud de Haro)	14 (I.E.S. Francisco Tomás y Valiente - Fuenmayor)	22	30	6 (Cenicero Ac.)	12 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	17 (Centro Comercial Parque Rioja)
Robres del Castillo	Robres del Castillo	8	41 (Logroño)	37	49	23 (Centro de Salud de Murillo)	25 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	37	33	32 (Agoncillo Ac.)	32 (El Sequero)	36 (Berceo Centro Comercial)

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de tiempo: minutos

Se ha establecido como umbral máximo (color rojo) tiempos de 30 minutos en relación de los núcleos urbanos con las cabeceras de comarca y los diferentes centros atractores relacionados con los servicios básicos, como son: centros de salud, institutos de educación secundaria y Redes viarias de alta capacidad. Por otra parte, se ha considerado como umbral máximo (color rojo) tiempos de 60 minutos para el resto de centros atractores, como son los dos hospitales principales de la Comunidad Autónoma (Hospital San Pedro y Fundación Hospital de Calahorra), la Universidad de La Rioja, el Aeropuerto Logroño-Agoncillo y los polígonos industriales y centros comerciales más próximos.

Comarca de Nájera

ORIGEN			DESTINO									
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabeceras/Salud				Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Nájera (C)	Nájera	8.072	-	23	50	1 (Centro de Salud de Nájera)	3 (I.E.S. Rey Don García - Nájera)	24	33	17 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	24 (La Portalada I)	19 (Centro Comercial Parque Rioja)
Uruñuela	Uruñuela	967	7 (Nájera)	22	49	7 (Centro de Salud de Nájera)	7 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas - Nájera)	22	32	12 (Cenicero Ac.)	23 (La Portalada I)	18 (Centro Comercial Parque Rioja)
Huércanos	Huércanos	846	6 (Nájera)	21	47	7 (Centro de Salud de Nájera)	5 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas - Nájera)	21	30	11 (Cenicero Ac.)	21 (La Portalada I)	16 (Centro Comercial Parque Rioja)
Alesanco	Alesanco	504	13 (Nájera)	27	54	13 (Centro de Salud de Nájera)	12 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas - Nájera)	27	37	21 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	25 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	23 (Centro Comercial Parque Rioja)
Badarán	Badarán	477	12 (Nájera)	31	60	14 (Centro de Salud de Nájera)	12 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	31	41	26 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	33 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	27 (Centro Comercial Parque Rioja)
Hormilla	Hormilla	418	11 (Nájera)	26	52	11 (Centro de Salud de Nájera)	10 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas - Nájera)	26	35	20 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	19 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	21 (Centro Comercial Parque Rioja)
Tricio	Tricio	374	5 (Nájera)	22	49	7 (Centro de Salud de Nájera)	6 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas - Nájera)	22	32	16 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	23 (La Portalada I)	18 (Centro Comercial Parque Rioja)
Arenzana de Abajo	Arenzana de Abajo	237	6 (Nájera)	24	50	7 (Centro de Salud de Nájera)	8 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas - Nájera)	24	33	18 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	25 (La Portalada I)	19 (Centro Comercial Parque Rioja)
Azofra	Azofra	219	11 (Nájera)	25	52	11 (Centro de Salud de Nájera)	11 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas - Nájera)	25	35	20 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	23 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	21 (Centro Comercial Parque Rioja)
Camprovín	Camprovín	165	11 (Nájera)	30	57	13 (Centro de Salud de Nájera)	15 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas - Nájera)	31	40	25 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	32 (La Portalada I)	26 (Centro Comercial Parque Rioja)
Villar de Torre	Villar de Torre	160	17 (Nájera)	34	64	19 (Centro de Salud de Nájera)	15 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	34	43	27 (Haro Ac.)	32 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	29 (Centro Comercial Parque Rioja)
Cordovín	Cordovín	153	15 (Nájera)	31	57	17 (Centro de Salud de Nájera)	15 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	31	40	26 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	29 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	26 (Centro Comercial Parque Rioja)
Hormilleja	Hormilleja	134	9 (Nájera)	27	53	9 (Centro de Salud de Nájera)	8 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas - Nájera)	27	36	18 (Cenicero Ac.)	18 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	22 (Centro Comercial Parque Rioja)

ORIGEN			DESTINO									
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabeceras/Salud				Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Cárdenas	Cárdenas	124	7 (Nájera)	26	53	9 (Centro de Salud de Nájera)	10 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	27	36	21 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	28 (La Portalada I)	22 (Centro Comercial Parque Rioja)
Manjarrés	Manjarrés	119	11 (Nájera)	22	49	12 (Centro de Salud de Nájera)	10 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas - Nájera)	23	32	17 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	24 (La Portalada I)	18 (Centro Comercial Parque Rioja)
Bobadilla	Bobadilla	96	13 (Nájera)	32	60	15 (Centro de Salud de Nájera)	3 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	32	41	27 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	34 (La Portalada I)	27 (Centro Comercial Parque Rioja)
Alesón	Alesón	94	9 (Nájera)	20	47	10 (Centro de Salud de Nájera)	8 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas - Nájera)	21	30	14 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	21 (La Portalada I)	16 (Centro Comercial Parque Rioja)
Cañas	Cañas	93	16 (Nájera)	30	57	15 (Centro de Salud de Nájera)	16 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas - Nájera)	30	40	25 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	28 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	26 (Centro Comercial Parque Rioja)
Santa Coloma	Santa Coloma	91	14 (Nájera)	29	55	16 (Centro de Salud de Nájera)	17 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas - Nájera)	29	38	25 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	32 (La Portalada I)	24 (Centro Comercial Parque Rioja)
Castroviejo	Castroviejo	47	21 (Nájera)	34	60	23 (Centro de Salud de Nájera)	25 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas - Nájera)	34	43	31 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	38 (La Portalada I)	29 (Centro Comercial Parque Rioja)
Canillas de Río Tuerto	Canillas de Río Tuerto	43	16 (Nájera)	30	57	15 (Centro de Salud de Nájera)	16 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas - Nájera)	31	40	25 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	28 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	26 (Centro Comercial Parque Rioja)
Torrecilla Sobre Alesanco	Torrecilla sobre Alesanco	34	16 (Nájera)	31	57	16 (Centro de Salud de Nájera)	16 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas - Nájera)	31	40	25 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	28 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	26 (Centro Comercial Parque Rioja)
Arenzana de Arriba	Arenzana de Arriba	29	8 (Nájera)	24	51	10 (Centro de Salud de Nájera)	9 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas - Nájera)	24	34	19 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	26 (La Portalada I)	20 (Centro Comercial Parque Rioja)
Villarejo	Villarejo	26	22 (Nájera)	37	68	23 (Centro de Salud de Nájera)	17 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	38	47	29 (Haro Ac.)	35 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	33 (Centro Comercial Parque Rioja)

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de tiempo: minutos

Se ha establecido como umbral máximo (color rojo) tiempos de 30 minutos en relación de los núcleos urbanos con las cabeceras de comarca y los diferentes centros atractores relacionados con los servicios básicos, como son: centros de salud, institutos de educación secundaria y Redes viarias de alta capacidad. Por otra parte, se ha considerado como umbral máximo (color rojo) tiempos de 60 minutos para el resto de centros atractores, como son los dos hospitales principales de la Comunidad Autónoma (Hospital San Pedro y Fundación Hospital de Calahorra), la Universidad de La Rioja, el Aeropuerto Logroño-Agoncillo y los polígonos industriales y centros comerciales más próximos.

Comarca de Santo Domingo de La Calzada

ORIGEN			DESTINO									
Núcleo de Población	Cabecera Comarca	Población*	Cabeceras/Salud				Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Santo Domingo De La Calzada (C)	Santo Domingo de la Calzada	6.276	0 (Santo Domingo de la Calzada)	32	59	1 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	1 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	32	42	18 (Haro Ac.)	25 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	28 (Centro Comercial Parque Rioja)
Castañares De Rioja	Castañares de Rioja	404	11 (Santo Domingo de la Calzada)	37	62	12 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	13 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	37	47	12 (Haro Ac.)	19 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	33 (Centro Comercial Parque Rioja)
Santurde	Santurde de Rioja	275	8 (Santo Domingo de la Calzada)	40	67	8 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	7 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	40	50	27 (Haro Ac.)	33 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	36 (Centro Comercial Parque Rioja)
Grañón	Grañón	247	8 (Santo Domingo de la Calzada)	36	63	10 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	10 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	37	46	21 (Haro Ac.)	27 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	32 (Centro Comercial Parque Rioja)
Leiva	Leiva	236	12 (Santo Domingo de la Calzada)	40	67	14 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	14 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	41	50	21 (Haro Ac.)	27 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	36 (Centro Comercial Parque Rioja)
Bañares	Bañares	230	8 (Santo Domingo de la Calzada)	33	59	9 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	10 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	33	42	16 (Haro Ac.)	19 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	28 (Centro Comercial Parque Rioja)
Hervías	Hervías	126	8 (Santo Domingo de la Calzada)	29	56	8 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	10 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	30	39	19 (Haro Ac.)	24 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	25 (Centro Comercial Parque Rioja)
Cirueña	Cirueña	120	8 (Santo Domingo de la Calzada)	31	58	8 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	10 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	31	41	22 (Haro Ac.)	28 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	27 (Centro Comercial Parque Rioja)
Tormantos	Tormantos	117	15 (Santo Domingo de la Calzada)	43	70	17 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	17 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	43	53	24 (Haro Ac.)	30 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	39 (Centro Comercial Parque Rioja)
Santurdejo	Santurdejo	102	9 (Santo Domingo de la Calzada)	42	68	9 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	9 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	42	51	28 (Haro Ac.)	35 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	37 (Centro Comercial Parque Rioja)
Herramélluri	Herramélluri	101	10 (Santo Domingo de la Calzada)	38	65	11 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	12 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	38	47	18 (Haro Ac.)	24 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	34 (Centro Comercial Parque Rioja)
Villarta-Quintana	Villarta-Quintana	95	13 (Santo Domingo de la Calzada)	41	68	15 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	16 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	41	51	26 (Haro Ac.)	33 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	37 (Centro Comercial Parque Rioja)
Baños De Rioja	Baños de Rioja	83	13 (Santo Domingo de la Calzada)	39	63	14 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	16 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	39	48	14 (Haro Ac.)	20 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	34 (Centro Comercial Parque Rioja)

ORIGEN			DESTINO									
			Cabeceras/Salud				Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
Núcleo de Población	Cabecera Comarca	Población*	Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Villalobar De Rioja	Villalobar de Rioja	55	10 (Santo Domingo de la Calzada)	37	64	12 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	12 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	37	47	15 (Haro Ac.)	22 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	33 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ciriñuela	Cirueña	48	7 (Santo Domingo de la Calzada)	31	57	8 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	9 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	31	40	22 (Haro Ac.)	27 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	26 (Centro Comercial Parque Rioja)
Corporales	Corporales	41	6 (Santo Domingo de la Calzada)	36	64	8 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	8 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	37	47	21 (Haro Ac.)	28 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	33 (Centro Comercial Parque Rioja)
Manzanares De Rioja	Manzanares de Rioja	37	11 (Santo Domingo de la Calzada)	34	61	11 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	13 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	35	44	26 (Haro Ac.)	31 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	30 (Centro Comercial Parque Rioja)
Gallinero De Rioja	Manzanares de Rioja	28	8 (Santo Domingo de la Calzada)	37	64	7 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	7 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	37	47	27 (Haro Ac.)	35 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	33 (Centro Comercial Parque Rioja)
Quintanar De Rioja	Villarta-Quintana	26	17 (Santo Domingo de la Calzada)	45	71	18 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	20 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	45	54	30 (Haro Ac.)	37 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	40 (Centro Comercial Parque Rioja)

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de tiempo: minutos

Se ha establecido como umbral máximo (color rojo) tiempos de 30 minutos en relación de los núcleos urbanos con las cabeceras de comarca y los diferentes centros atractores relacionados con los servicios básicos, como son: centros de salud, institutos de educación secundaria y Redes viarias de alta capacidad. Por otra parte, se ha considerado como umbral máximo (color rojo) tiempos de 60 minutos para el resto de centros atractores, como son los dos hospitales principales de la Comunidad Autónoma (Hospital San Pedro y Fundación Hospital de Calahorra), la Universidad de La Rioja, el Aeropuerto Logroño-Agoncillo y los polígonos industriales y centros comerciales más próximos.

Comarca de Tierra de Cameros

ORIGEN			DESTINO									
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabeceras/Salud				Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Torrecilla en Cameros (C)	Torrecilla en Cameros	453	-	30	55	0 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	29 (I.E.S. Inventor Cosme García - Logroño)	30	39	27 (Logroño Ac.)	31 (La Portalada I)	29 (Centro Comercial Parque Rioja)
Viguera	Viguera	361	14 (Torrecilla en Cameros)	23	48	20 (Centro de Salud de Alberite)	21 (I.E.S. Inventor Cosme García - Logroño)	23	32	20 (Logroño Ac.)	24 (La Portalada I)	22 (Centro Comercial Parque Rioja)
Villoslada de Cameros	Villoslada de Cameros	327	28 (Torrecilla en Cameros)	53	78	28 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	48 (I.E.S. Inventor Cosme García - Logroño)	53	63	46 (Logroño Ac.)	50 (La Portalada I)	52 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ortigosa	Ortigosa de Cameros	200	22 (Torrecilla en Cameros)	47	73	22 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	46 (I.E.S. Inventor Cosme García - Logroño)	48	57	45 (Logroño Ac.)	49 (La Portalada I)	46 (Centro Comercial Parque Rioja)
El Rasillo	El Rasillo de Cameros	145	18 (Torrecilla en Cameros)	43	68	18 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	42 (I.E.S. Inventor Cosme García - Logroño)	43	53	41 (Logroño Ac.)	45 (La Portalada I)	42 (Centro Comercial Parque Rioja)
Lumbreras	Lumbreras de Cameros	120	24 (Torrecilla en Cameros)	50	75	24 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	49 (I.E.S. Inventor Cosme García - Logroño)	50	59	48 (Logroño Ac.)	52 (La Portalada I)	49 (Centro Comercial Parque Rioja)
Laguna de Cameros	Laguna de Cameros	106	44 (Torrecilla en Cameros)	54	82	13 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	56 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	56	63	62 (Logroño Ac.)	56 (La Portalada II)	55 (Berceo Centro Comercial)
San Román de Cameros	San Román de Cameros	102	40 (Torrecilla en Cameros)	42	71	1 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	45 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	45	52	50 (Logroño Ac.)	45 (La Portalada II)	44 (Berceo Centro Comercial)
Nestares	Nestares	80	8 (Torrecilla en Cameros)	31	56	8 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	30 (I.E.S. Inventor Cosme García - Logroño)	31	41	28 (Logroño Ac.)	32 (La Portalada I)	30 (Centro Comercial Parque Rioja)
Pradillo	Pradillo	69	11 (Torrecilla en Cameros)	37	62	11 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	36 (I.E.S. Inventor Cosme García - Logroño)	37	46	34 (Logroño Ac.)	39 (La Portalada I)	36 (Centro Comercial Parque Rioja)
Nieva de Cameros	Nieva de Cameros	67	15 (Torrecilla en Cameros)	41	66	15 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	40 (I.E.S. Inventor Cosme García - Logroño)	41	50	39 (Logroño Ac.)	43 (La Portalada I)	40 (Centro Comercial Parque Rioja)

ORIGEN			DESTINO									
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabeceras/Salud				Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Soto en Cameros	Soto en Cameros	66	49 (Torrecilla en Cameros)	31	59	11 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	32 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	34	40	37 (Logroño Ac.)	32 (La Portalada II)	33 (Berceo Centro Comercial)
Villanueva de Cameros	Villanueva de Cameros	59	14 (Torrecilla en Cameros)	39	64	14 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	38 (I.E.S. Inventor Cosme García - Logroño)	39	49	37 (Logroño Ac.)	41 (La Portalada I)	38 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ajamil	Ajamil de Cameros	50	45 (Torrecilla en Cameros)	52	80	11 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	56 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	55	62	61 (Logroño Ac.)	56 (La Portalada II)	54 (Berceo Centro Comercial)
Leza De Río Leza	Leza de Río Leza	41	44 (Torrecilla en Cameros)	22	50	16 (Centro de Salud de Alberite)	24 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	25	31	29 (Logroño Ac.)	24 (La Portalada II)	24 (Berceo Centro Comercial)
Muro en Cameros	Muro en Cameros	35	29 (Torrecilla en Cameros)	51	78	10 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	54 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	53	60	54 (Logroño Ac.)	54 (La Portalada II)	53 (Berceo Centro Comercial)
Terroba	Terroba	34	44 (Torrecilla en Cameros)	36	64	6 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	39 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	39	46	44 (Logroño Ac.)	39 (La Portalada II)	38 (Berceo Centro Comercial)
Almarza de Cameros	Almarza de Cameros	32	15 (Torrecilla en Cameros)	41	66	15 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	40 (I.E.S. Inventor Cosme García - Logroño)	41	51	39 (Logroño Ac.)	43 (La Portalada I)	40 (Centro Comercial Parque Rioja)
Rabanera	Rabanera	32	44 (Torrecilla en Cameros)	50	78	10 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	53 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	53	60	59 (Logroño Ac.)	54 (La Portalada II)	52 (Berceo Centro Comercial)
San Andrés	Lumbreras de Cameros	31	31 (Torrecilla en Cameros)	56	82	31 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	59 (I.E.S. Inventor Cosme García - Logroño)	57	66	57 (Logroño Ac.)	61 (La Portalada I)	55 (Centro Comercial Parque Rioja)

ORIGEN			DESTINO									
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabeceras/Salud				Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Jalón de Cameros	Jalón de Cameros	21	35 (Torrecilla en Cameros)	44	73	4 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	47 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	48	54	53 (Logroño Ac.)	48 (La Portalada II)	46 (Berceo Centro Comercial)
Gallinero de Cameros	Gallinero de Cameros	20	17 (Torrecilla en Cameros)	42	68	17 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	41 (I.E.S. Inventor Cosme García - Logroño)	43	52	40 (Logroño Ac.)	44 (La Portalada I)	41 (Centro Comercial Parque Rioja)
Pinillos	Pinillos	19	15 (Torrecilla en Cameros)	40	66	15 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	40 (I.E.S. Inventor Cosme García - Logroño)	41	50	39 (Logroño Ac.)	43 (La Portalada I)	40 (Centro Comercial Parque Rioja)
Hornillos de Cameros	Hornillos de Cameros	16	48 (Torrecilla en Cameros)	55	82	14 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	57 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	58	64	63 (Logroño Ac.)	57 (La Portalada II)	56 (Berceo Centro Comercial)
Cabezón de Cameros	Cabezón de Cameros	14	39 (Torrecilla en Cameros)	49	77	8 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	51 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	52	58	57 (Logroño Ac.)	52 (La Portalada II)	50 (Berceo Centro Comercial)
Torre en Cameros	Torre en Cameros	10	41 (Torrecilla en Cameros)	62	90	22 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	66 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	65	71	67 (Logroño Ac.)	66 (La Portalada II)	64 (Berceo Centro Comercial)

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de tiempo: minutos

Se ha establecido como umbral máximo (color rojo) tiempos de 30 minutos en relación de los núcleos urbanos con las cabeceras de comarca y los diferentes centros atractores relacionados con los servicios básicos, como son: centros de salud, institutos de educación secundaria y Redes viarias de alta capacidad. Por otra parte, se ha considerado como umbral máximo (color rojo) tiempos de 60 minutos para el resto de centros atractores, como son los dos hospitales principales de la Comunidad Autónoma (Hospital San Pedro y Fundación Hospital de Calahorra), la Universidad de La Rioja, el Aeropuerto Logroño-Agoncillo y los polígonos industriales y centros comerciales más próximos.

Apéndice G – Tablas comparativas de los núcleos urbanos con los principales centros atractores (tiempo de viaje mínimo) – Escenario Do Nothing 2030

Comarca de Alfaro

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales **
Alfaro	Alfaro	9611	0 (Alfaro)	22 (Hospital Calahorra)	3 (Centro de Salud de Alfaro)	1 (I.E.S. Gonzalo de Berceo)	51	49	10 (Alfaro Ac.)	7 (La Senda)	23 (Centro Comercial Arcca)
Rincón De Soto	Rincón de Soto	3886	18 (Alfaro)	16 (Hospital Calahorra)	15 (Centro de Salud de Alfaro)	1 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Rincón de Soto)	44	42	16 (Calahorra Ac.)	13 (Las Tejerías)	16 (Centro Comercial Arcca)
Aldeanueva De Ebro	Aldeanueva de Ebro	2760	17 (Alfaro)	15 (Hospital Calahorra)	15 (Centro de Salud de Alfaro)	2 (S.I.E.S. Secc. Aldeanueva de Ebro - Gonzalo de Berceo)	44	41	17 (Calahorra Ac.)	14 (Las Tejerías)	15 (Centro Comercial Arcca)

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de tiempo: minutos

Se ha establecido como umbral máximo (color rojo) tiempos de 30 minutos en relación de los núcleos urbanos con las cabeceras de comarca y los diferentes centros atractores relacionados con los servicios básicos, como son: centros de salud, institutos de educación secundaria y Redes viarias de alta capacidad. Por otra parte, se ha considerado como umbral máximo (color rojo) tiempos de 60 minutos para el resto de centros atractores, como son los dos hospitales principales de la Comunidad Autónoma (Hospital San Pedro y Fundación Hospital de Calahorra), la Universidad de La Rioja, el Aeropuerto Logroño-Agoncillo y los polígonos industriales y centros comerciales más próximos.

Comarca de Anguiano

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales **
Anguiano	Anguiano	494	0 (Anguiano)	38 (Hospital San Pedro)	20 (Centro de Salud de Nájera)	9 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	37	46	33 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	44 (Cantabria II)	33 (Centro Comercial Parque Rioja)
Baños De Río Tobía	Baños de Río Tobía	1585	8 (Anguiano)	29 (Hospital San Pedro)	12 (Centro de Salud de Nájera)	1 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	28	37	24 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	30 (La Portalada I)	23 (Centro Comercial Parque Rioja)
San Millán De La Cogolla	San Millán de la Cogolla	203	20 (Anguiano)	39 (Hospital San Pedro)	22 (Centro de Salud de Nájera)	18 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	38	47	34 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	39 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	33 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ventosa	Ventosa	161	27 (Anguiano)	16 (Hospital San Pedro)	8 (Centro de Salud de Navarrete)	11 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	15	25	9 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	15 (La Portalada I)	11 (Centro Comercial Parque Rioja)
Berceo	Berceo	151	22 (Anguiano)	36 (Hospital San Pedro)	19 (Centro de Salud de Nájera)	16 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	35	44	31 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	36 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	30 (Centro Comercial Parque Rioja)
Matute	Matute	91	11 (Anguiano)	38 (Hospital San Pedro)	21 (Centro de Salud de Nájera)	10 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	37	46	34 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	40 (La Portalada II)	32 (Centro Comercial Parque Rioja)
Canales De La Sierra	Canales de la Sierra	86	49 (Anguiano)	89 (Hospital San Pedro)	70 (Centro de Salud de Nájera)	59 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	88	97	84 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	94 (La Portalada I)	82 (Centro Comercial Parque Rioja)
Estollo	Estollo	86	19 (Anguiano)	40 (Hospital San Pedro)	22 (Centro de Salud de Nájera)	16 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	39	49	36 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	41 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	35 (Centro Comercial Parque Rioja)
Viniegra De Abajo	Viniegra de Abajo	75	30 (Anguiano)	70 (Hospital San Pedro)	49 (Centro de Salud de Nájera)	38 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	69	78	64 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	74 (La Portalada I)	63 (Centro Comercial Parque Rioja)
Pedroso	Pedroso	73	11 (Anguiano)	40 (Hospital San Pedro)	23 (Centro de Salud de Nájera)	11 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	39	48	35 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	43 (La Portalada I)	35 (Centro Comercial Parque Rioja)
Villaverde De Rioja	Villaverde de Rioja	56	12 (Anguiano)	39 (Hospital San Pedro)	22 (Centro de Salud de Nájera)	10 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	38	47	34 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	40 (La Portalada I)	33 (Centro Comercial Parque Rioja)
Mansilla	Mansilla de la Sierra	48	36 (Anguiano)	76 (Hospital San Pedro)	57 (Centro de Salud de Nájera)	45 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	75	84	70 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	80 (La Portalada I)	69 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ventrosa	Ventrosa	48	31 (Anguiano)	71 (Hospital San Pedro)	52 (Centro de Salud de Nájera)	40 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	70	79	65 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	75 (La Portalada I)	64 (Centro Comercial Parque Rioja)

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Villavelayo	Villavelayo	45	44 (Anguiano)	84 (Hospital San Pedro)	65 (Centro de Salud de Nájera)	54 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	83	92	78 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	88 (La Portalada I)	77 (Centro Comercial Parque Rioja)
Tobía	Tobía	43	13 (Anguiano)	40 (Hospital San Pedro)	22 (Centro de Salud de Nájera)	12 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	39	48	37 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	43 (La Portalada II)	35 (Centro Comercial Parque Rioja)
Brieva De Cameros	Brieva de Cameros	38	26 (Anguiano)	66 (Hospital San Pedro)	47 (Centro de Salud de Nájera)	36 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	65	75	61 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	71 (La Portalada I)	59 (Centro Comercial Parque Rioja)
Viniegra De Arriba	Viniegra de Arriba	36	44 (Anguiano)	79 (Hospital San Pedro)	64 (Centro de Salud de Nájera)	55 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	79	88	76 (Logroño Ac.)	80 (La Portalada I)	76 (Centro Comercial Parque Rioja)
El Río	San Millán de la Cogolla	26	26 (Anguiano)	45 (Hospital San Pedro)	26 (Centro de Salud de Nájera)	25 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	44	53	41 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	45 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	39 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ledesma de la Cogolla	Ledesma de la Cogolla	16	11 (Anguiano)	39 (Hospital San Pedro)	22 (Centro de Salud de Nájera)	10 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	39	48	35 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	42 (La Portalada I)	34 (Centro Comercial Parque Rioja)

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de tiempo: minutos

Se ha establecido como umbral máximo (color rojo) tiempos de 30 minutos en relación de los núcleos urbanos con las cabeceras de comarca y los diferentes centros atractores relacionados con los servicios básicos, como son: centros de salud, institutos de educación secundaria y Redes viarias de alta capacidad. Por otra parte, se ha considerado como umbral máximo (color rojo) tiempos de 60 minutos para el resto de centros atractores, como son los dos hospitales principales de la Comunidad Autónoma (Hospital San Pedro y Fundación Hospital de Calahorra), la Universidad de La Rioja, el Aeropuerto Logroño-Agoncillo y los polígonos industriales y centros comerciales más próximos.

Comarca de Arnedo

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Arnedo	Arnedo	15015	0 (Arnedo)	19 (Hospital Calahorra)	2 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	3 (I.E.S. Virgen de Vico)	40	36	19 (Calahorra Ac.)	13 (La Maja)	20 (Centro Comercial Arcca)
Quel	Quel	2078	7 (Arnedo)	14 (Hospital Calahorra)	6 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	9 (I.E.S. Virgen de Vico)	39	35	13 (Calahorra Ac.)	7 (La Maja)	14 (Centro Comercial Arcca)
Arnedillo	Arnedillo	387	16 (Arnedo)	33 (Hospital Calahorra)	15 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	13 (I.E.S. Celso Díaz)	53	50	33 (Calahorra Ac.)	28 (La Maja)	34 (Centro Comercial Arcca)
Herce	Herce	330	9 (Arnedo)	26 (Hospital Calahorra)	8 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	6 (I.E.S. Celso Díaz)	46	43	26 (Calahorra Ac.)	20 (La Maja)	27 (Centro Comercial Arcca)
Cornago	Cornago	304	30 (Arnedo)	42 (Hospital Calahorra)	27 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	26 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	63	59	42 (Calahorra Ac.)	37 (La Maja)	43 (Centro Comercial Arcca)
Préjano	Préjano	206	15 (Arnedo)	32 (Hospital Calahorra)	14 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	11 (I.E.S. Celso Díaz)	53	49	32 (Calahorra Ac.)	26 (La Maja)	33 (Centro Comercial Arcca)
Grávalos	Grávalos	187	22 (Arnedo)	34 (Hospital Calahorra)	18 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	17 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	55	51	25 (Alfaro Ac.)	26 (La Senda)	35 (Centro Comercial Arcca)
Bergasa	Bergasa	145	13 (Arnedo)	18 (Hospital Calahorra)	12 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	16 (I.E.S. Virgen de Vico)	36	32	18 (Lodosa Ac.)	14 (La Maja)	20 (Centro Comercial Arcca)

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Enciso	Enciso	137	27 (Arnedo)	44 (Hospital Calahorra)	26 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	25 (I.E.S. Celso Díaz)	64	61	45 (Calahorra Ac.)	40 (La Maja)	45 (Centro Comercial Arcca)
Santa Eulalia Bajera	Santa Eulalia Bajera	105	11 (Arnedo)	27 (Hospital Calahorra)	10 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	7 (I.E.S. Celso Díaz)	48	45	28 (Calahorra Ac.)	22 (La Maja)	28 (Centro Comercial Arcca)
Munilla	Munilla	93	26 (Arnedo)	43 (Hospital Calahorra)	25 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	23 (I.E.S. Celso Díaz)	63	60	43 (Calahorra Ac.)	38 (La Maja)	43 (Centro Comercial Arcca)
Santa Eulalia Somera	Arnedillo	61	12 (Arnedo)	29 (Hospital Calahorra)	11 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	9 (I.E.S. Celso Díaz)	49	46	29 (Calahorra Ac.)	24 (La Maja)	29 (Centro Comercial Arcca)
Muro De Aguas	Muro de Aguas	56	22 (Arnedo)	35 (Hospital Calahorra)	21 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	19 (I.E.S. Virgen de Vico)	55	52	34 (Calahorra Ac.)	29 (La Maja)	35 (Centro Comercial Arcca)
Bergasillas Bajera	Bergasillas Bajera	23	19 (Arnedo)	42 (Hospital San Pedro)	18 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	23 (I.E.S. Virgen de Vico)	41	38	25 (Lodosa Ac.)	21 (La Maja)	26 (Centro Comercial Arcca)
Bezares	Bezares	22	62 (Arnedo)	55 (Hospital Calahorra)	14 (Centro de Salud de Nájera)	14 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	27	37	24 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	30 (La Portalada I)	23 (Centro Comercial Parque Rioja)
Zarzosa	Zarzosa	15	33 (Arnedo)	50 (Hospital Calahorra)	32 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	30 (I.E.S. Celso Díaz)	70	67	50 (Calahorra Ac.)	45 (La Maja)	50 (Centro Comercial Arcca)

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Villarroya	Villarroya	5	18 (Arnedo)	30 (Hospital Calahorra)	16 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	15 (I.E.S. Virgen de Vico)	50	47	29 (Calahorra Ac.)	24 (La Maja)	31 (Centro Comercial Arcca)

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE
 ** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)
 (C) Cabecera de comarca
 Unidades de tiempo: minutos

Se ha establecido como umbral máximo (color rojo) tiempos de 30 minutos en relación de los núcleos urbanos con las cabeceras de comarca y los diferentes centros atractores relacionados con los servicios básicos, como son: centros de salud, institutos de educación secundaria y Redes viarias de alta capacidad. Por otra parte, se ha considerado como umbral máximo (color rojo) tiempos de 60 minutos para el resto de centros atractores, como son los dos hospitales principales de la Comunidad Autónoma (Hospital San Pedro y Fundación Hospital de Calahorra), la Universidad de La Rioja, el Aeropuerto Logroño-Agoncillo y los polígonos industriales y centros comerciales más próximos.

Comarca de Calahorra

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales **
Calahorra	Calahorra	24531	0 (Calahorra)	4 (Hospital Calahorra)	3 (Centro de Salud de Calahorra)	0 (I.E.S. Marco Fabio Quintiliano)	33	32	6 (Calahorra Ac.)	5 (Las Tejerías)	1 (Centro Comercial Arcca)
Autol	Autol	4623	15 (Calahorra)	13 (Hospital Calahorra)	11 (Centro de Salud de Calahorra)	14 (S.I.E.S. Secc. Aldeanueva de Ebro - Gonzalo de Berceo)	38	37	12 (Calahorra Ac.)	9 (La Maja)	14 (Centro Comercial Arcca)
Pradejón	Pradejón	3910	14 (Calahorra)	10 (Hospital Calahorra)	12 (Centro de Salud de Calahorra)	0 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano)	32	28	6 (Lodosa Ac.)	13 (Las Tejerías)	14 (Centro Comercial Arcca)
El Villar De Arnedo	El Villar de Arnedo	596	14 (Calahorra)	10 (Hospital Calahorra)	12 (Centro de Salud de Calahorra)	8 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano)	27	24	8 (Lodosa Ac.)	13 (Las Tejerías)	14 (Centro Comercial Arcca)
Tudelilla	Tudelilla	341	17 (Calahorra)	13 (Hospital Calahorra)	15 (Centro de Salud de Calahorra)	12 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano)	30	26	13 (Lodosa Ac.)	13 (La Maja)	17 (Centro Comercial Arcca)

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de tiempo: minutos

Se ha establecido como umbral máximo (color rojo) tiempos de 30 minutos en relación de los núcleos urbanos con las cabeceras de comarca y los diferentes centros atractores relacionados con los servicios básicos, como son: centros de salud, institutos de educación secundaria y Redes viarias de alta capacidad. Por otra parte, se ha considerado como umbral máximo (color rojo) tiempos de 60 minutos para el resto de centros atractores, como son los dos hospitales principales de la Comunidad Autónoma (Hospital San Pedro y Fundación Hospital de Calahorra), la Universidad de La Rioja, el Aeropuerto Logroño-Agoncillo y los polígonos industriales y centros comerciales más próximos.

Comarca de Cervera

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales **
Cervera Del Río Alhama	Cervera del Río Alhama	1345	0 (Cervera del Río Alhama)	41 (Hospital Calahorra)	1 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	1 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	70	67	30 (Alfaro Ac.)	30 (La Senda)	41 (Centro Comercial Arcca)
Igea	Igea	603	15 (Cervera del Río Alhama)	41 (Hospital Calahorra)	15 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	15 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	65	62	30 (Alfaro Ac.)	30 (La Senda)	42 (Centro Comercial Arcca)
Rincón De Olivedo O Las Casas	Cervera del Río Alhama	542	10 (Cervera del Río Alhama)	38 (Hospital Calahorra)	11 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	10 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	64	61	25 (Alfaro Ac.)	26 (La Senda)	38 (Centro Comercial Arcca)
Aguilar Del Río Alhama	Aguilar del Río Alhama	417	8 (Cervera del Río Alhama)	50 (Hospital Calahorra)	9 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	10 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	79	76	39 (Alfaro Ac.)	40 (La Senda)	50 (Centro Comercial Arcca)
Valverde	Cervera del Río Alhama	205	11 (Cervera del Río Alhama)	39 (Hospital Calahorra)	13 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	11 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	60	59	21 (Alfaro Ac.)	24 (La Senda)	39 (Centro Comercial Arcca)
Cabretón	Cervera del Río Alhama	180	8 (Cervera del Río Alhama)	47 (Hospital Calahorra)	9 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	7 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	69	67	31 (Alfaro Ac.)	33 (La Senda)	47 (Centro Comercial Arcca)
Inestrillas	Aguilar del Río Alhama	42	7 (Cervera del Río Alhama)	50 (Hospital Calahorra)	10 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	10 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	79	76	38 (Alfaro Ac.)	40 (La Senda)	50 (Centro Comercial Arcca)
Navajún	Navajún	10	27 (Cervera del Río Alhama)	68 (Hospital Calahorra)	28 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	30 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	98	94	58 (Alfaro Ac.)	60 (La Senda)	69 (Centro Comercial Arcca)
Valdemadera	Valdemadera	8	22 (Cervera del Río Alhama)	64 (Hospital Calahorra)	23 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	26 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	93	89	53 (Alfaro Ac.)	55 (La Senda)	64 (Centro Comercial Arcca)

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de tiempo: minutos

Comarca de Ezcaray

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Ezcaray	Ezcaray	1951	0 (Ezcaray)	47 (Hospital San Pedro)	14 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	1 (S.I.E.S. Secc. Ezcaray - Valle del Oja)	46	56	34 (Haro Ac.)	40 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	42 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ojacastro	Ojacastro	170	6 (Ezcaray)	44 (Hospital San Pedro)	11 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	5 (S.I.E.S. Secc. Ezcaray - Valle del Oja)	43	53	30 (Haro Ac.)	36 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	39 (Centro Comercial Parque Rioja)
Valgañón	Valgañón	130	7 (Ezcaray)	53 (Hospital San Pedro)	20 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	7 (S.I.E.S. Secc. Ezcaray - Valle del Oja)	52	61	39 (Haro Ac.)	46 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	47 (Centro Comercial Parque Rioja)
Zorraquín	Zorraquín	90	4 (Ezcaray)	49 (Hospital San Pedro)	17 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	3 (S.I.E.S. Secc. Ezcaray - Valle del Oja)	49	58	36 (Haro Ac.)	43 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	44 (Centro Comercial Parque Rioja)
Pazuengos	Pazuengos	26	25 (Ezcaray)	53 (Hospital San Pedro)	20 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	21 (I.E.S. Valle del Oja)	52	61	40 (Haro Ac.)	47 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	47 (Centro Comercial Parque Rioja)
Zaldierna	Ezcaray	25	9 (Ezcaray)	55 (Hospital San Pedro)	22 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	10 (S.I.E.S. Secc. Ezcaray - Valle del Oja)	54	63	42 (Haro Ac.)	49 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	49 (Centro Comercial Parque Rioja)

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de tiempo: minutos

Se ha establecido como umbral máximo (color rojo) tiempos de 30 minutos en relación de los núcleos urbanos con las cabeceras de comarca y los diferentes centros atractores relacionados con los servicios básicos, como son: centros de salud, institutos de educación secundaria y Redes viarias de alta capacidad. Por otra parte, se ha considerado como umbral máximo (color rojo) tiempos de 60 minutos para el resto de centros atractores, como son los dos hospitales principales de la Comunidad Autónoma (Hospital San Pedro y Fundación Hospital de Calahorra), la Universidad de La Rioja, el Aeropuerto Logroño-Agoncillo y los polígonos industriales y centros comerciales más próximos.

Comarca de Haro

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales **
Haro	Haro	11557	0 (Haro)	36 (Hospital San Pedro)	3 (Centro de Salud de Haro)	2 (I.E.S. Ciudad de Haro)	36	43	8 (Haro Ac.)	5 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	34 (Centro Comercial Parque Rioja)
San Asensio	San Asensio	1108	17 (Haro)	28 (Hospital San Pedro)	16 (Centro de Salud de Haro)	14 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	28	37	14 (Cenicero Ac.)	14 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	25 (Centro Comercial Parque Rioja)
Casalarreina	Casalarreina	1102	8 (Haro)	34 (Hospital San Pedro)	10 (Centro de Salud de Haro)	11 (I.E.S. Ciudad de Haro)	33	41	6 (Haro Ac.)	12 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	32 (Centro Comercial Parque Rioja)
San Vicente De La Sonsierra	San Vicente de la Sonsierra	967	14 (Haro)	35 (Hospital San Pedro)	14 (Centro de Salud de Haro)	15 (I.E.S. Ciudad de Haro)	36	44	17 (Haro Ac.)	11 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	31 (Centro Comercial Parque Rioja)
Briones	Briones	749	11 (Haro)	32 (Hospital San Pedro)	10 (Centro de Salud de Haro)	11 (I.E.S. Ciudad de Haro)	32	40	14 (Haro Ac.)	7 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	28 (Centro Comercial Parque Rioja)
Cuzcurrita De Río Tirón	Cuzcurrita de Río Tirón	509	14 (Haro)	39 (Hospital San Pedro)	15 (Centro de Salud de Haro)	16 (I.E.S. Ciudad de Haro)	38	47	11 (Haro Ac.)	17 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	36 (Centro Comercial Parque Rioja)
Anguciana	Anguciana	425	6 (Haro)	37 (Hospital San Pedro)	8 (Centro de Salud de Haro)	7 (I.E.S. Ciudad de Haro)	36	44	9 (Haro Ac.)	10 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	35 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ollauri	Ollauri	286	9 (Haro)	34 (Hospital San Pedro)	8 (Centro de Salud de Haro)	10 (I.E.S. Ciudad de Haro)	34	43	10 (Haro Ac.)	7 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	30 (Centro Comercial Parque Rioja)
Zarratón	Zarratón	274	9 (Haro)	37 (Hospital San Pedro)	9 (Centro de Salud de Haro)	10 (I.E.S. Ciudad de Haro)	37	44	9 (Haro Ac.)	11 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	32 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ábalos	Ábalos	255	16 (Haro)	36 (Hospital San Pedro)	20 (Centro de Salud de Haro)	21 (I.E.S. Ciudad de Haro)	33	46	24 (Haro Ac.)	16 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	33 (Centro Comercial Parque Rioja)
Rodezno	Rodezno	228	11 (Haro)	37 (Hospital San Pedro)	10 (Centro de Salud de Haro)	13 (I.E.S. Ciudad de Haro)	36	44	12 (Haro Ac.)	9 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	31 (Centro Comercial Parque Rioja)
Briñas	Briñas	190	7 (Haro)	38 (Hospital San Pedro)	9 (Centro de Salud de Haro)	9 (I.E.S. Ciudad de Haro)	39	47	13 (Haro Ac.)	6 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	35 (Centro Comercial Parque Rioja)
Tirgo	Tirgo	185	11 (Haro)	36 (Hospital San Pedro)	12 (Centro de Salud de Haro)	13 (I.E.S. Ciudad de Haro)	35	44	8 (Haro Ac.)	14 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	34 (Centro Comercial Parque Rioja)

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Cihuri	Cihuri	177	11 (Haro)	36 (Hospital San Pedro)	13 (Centro de Salud de Haro)	14 (I.E.S. Ciudad de Haro)	35	44	8 (Haro Ac.)	15 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	34 (Centro Comercial Parque Rioja)
Villalba De Rioja	Villalba de Rioja	158	9 (Haro)	43 (Hospital San Pedro)	13 (Centro de Salud de Haro)	14 (I.E.S. Ciudad de Haro)	43	51	17 (Haro Ac.)	16 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	41 (Centro Comercial Parque Rioja)
Treviana	Treviana	150	15 (Haro)	41 (Hospital San Pedro)	16 (Centro de Salud de Haro)	18 (I.E.S. Ciudad de Haro)	41	49	13 (Haro Ac.)	19 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	39 (Centro Comercial Parque Rioja)
Sajazarra	Sajazarra	129	14 (Haro)	40 (Hospital San Pedro)	16 (Centro de Salud de Haro)	16 (I.E.S. Ciudad de Haro)	39	48	13 (Haro Ac.)	19 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	38 (Centro Comercial Parque Rioja)
Gimileo	Gimileo	111	8 (Haro)	32 (Hospital San Pedro)	7 (Centro de Salud de Haro)	8 (I.E.S. Ciudad de Haro)	33	41	10 (Haro Ac.)	3 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	29 (Centro Comercial Parque Rioja)
Foncea	Foncea	94	20 (Haro)	45 (Hospital San Pedro)	21 (Centro de Salud de Haro)	23 (I.E.S. Ciudad de Haro)	44	52	17 (Haro Ac.)	24 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	43 (Centro Comercial Parque Rioja)
Fonzaleche	Fonzaleche	89	17 (Haro)	42 (Hospital San Pedro)	18 (Centro de Salud de Haro)	20 (I.E.S. Ciudad de Haro)	41	50	15 (Haro Ac.)	21 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	40 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ochánduri	Ochánduri	71	18 (Haro)	43 (Hospital San Pedro)	19 (Centro de Salud de Haro)	16 (I.E.S. Valle del Oja)	43	51	16 (Haro Ac.)	22 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	41 (Centro Comercial Parque Rioja)
San Torcuato	San Torcuato	68	13 (Haro)	37 (Hospital San Pedro)	12 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	13 (I.E.S. Valle del Oja)	36	45	14 (Haro Ac.)	16 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	32 (Centro Comercial Parque Rioja)
Galbárruli	Galbárruli	52	18 (Haro)	44 (Hospital San Pedro)	20 (Centro de Salud de Haro)	22 (I.E.S. Ciudad de Haro)	44	53	18 (Haro Ac.)	24 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	42 (Centro Comercial Parque Rioja)
Villaseca	Fonzaleche	45	15 (Haro)	41 (Hospital San Pedro)	17 (Centro de Salud de Haro)	18 (I.E.S. Ciudad de Haro)	40	49	14 (Haro Ac.)	21 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	39 (Centro Comercial Parque Rioja)
San Millán De Yécora	San Millán de Yécora	34	22 (Haro)	47 (Hospital San Pedro)	23 (Centro de Salud de Haro)	25 (I.E.S. Ciudad de Haro)	47	56	20 (Haro Ac.)	26 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	45 (Centro Comercial Parque Rioja)
Cidamón	Cidamón	12	11 (Haro)	37 (Hospital San Pedro)	12 (Centro de Salud de Haro)	13 (I.E.S. Ciudad de Haro)	38	45	12 (Haro Ac.)	14 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	33 (Centro Comercial Parque Rioja)

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Cellorigo	Cellorigo	11	23 (Haro)	48 (Hospital San Pedro)	25 (Centro de Salud de Haro)	28 (I.E.S. Ciudad de Haro)	48	57	24 (Haro Ac.)	30 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	47 (Centro Comercial Parque Rioja)

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de tiempo: minutos

Se ha establecido como umbral máximo (color rojo) tiempos de 30 minutos en relación de los núcleos urbanos con las cabeceras de comarca y los diferentes centros atractores relacionados con los servicios básicos, como son: centros de salud, institutos de educación secundaria y Redes viarias de alta capacidad. Por otra parte, se ha considerado como umbral máximo (color rojo) tiempos de 60 minutos para el resto de centros atractores, como son los dos hospitales principales de la Comunidad Autónoma (Hospital San Pedro y Fundación Hospital de Calahorra), la Universidad de La Rioja, el Aeropuerto Logroño-Agoncillo y los polígonos industriales y centros comerciales más próximos.

Comarca de Logroño

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales **
Logroño	Logroño	150354	0 (Logroño)	9 (Hospital San Pedro)	3 (Centro de Salud Gonzalo de Berceo)	3 (I.E.S. Escultor Daniel)	8	18	8 (Logroño Ac.)	7 (La Portalada I)	7 (Centro Comercial Parque Rioja)
Lardero	Lardero	10813	10 (Logroño)	9 (Hospital San Pedro)	6 (Centro de Salud de Alberite)	5 (I.E.S. La Laboral)	10	19	5 (Logroño Ac.)	9 (La Portalada I)	7 (Centro Comercial Parque Rioja)
Villamediana De Iregua	Villamediana de Iregua	8151	14 (Logroño)	7 (Hospital San Pedro)	6 (Centro de Salud de Alberite)	11 (I.E.S. La Laboral)	10	19	14 (Recajo Ac)	9 (La Portalada II)	9 (Berceo Centro Comercial)
Albelda De Iregua	Albelda de Iregua	3481	17 (Logroño)	17 (Hospital San Pedro)	8 (Centro de Salud de Alberite)	14 (I.E.S. La Laboral)	17	28	13 (Logroño Ac.)	18 (Cantabria I)	15 (Centro Comercial Parque Rioja)
Fuenmayor	Fuenmayor	3143	14 (Logroño)	13 (Hospital San Pedro)	8 (Centro de Salud de Navarrete)	2 (I.E.S. Francisco Tomás y Valiente)	13	22	4 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	13 (La Portalada I)	8 (Centro Comercial Parque Rioja)
Navarrete	Navarrete	2935	15 (Logroño)	14 (Hospital San Pedro)	1 (Centro de Salud de Navarrete)	10 (I.E.S. Francisco Tomás y Valiente)	14	23	6 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	14 (La Portalada I)	10 (Centro Comercial Parque Rioja)
Alberite	Alberite	2457	15 (Logroño)	10 (Hospital San Pedro)	1 (Centro de Salud de Alberite)	7 (I.E.S. La Laboral)	13	22	12 (Logroño Ac.)	11 (La Portalada II)	11 (Berceo Centro Comercial)
Cenicero	Cenicero	2086	20 (Logroño)	20 (Hospital San Pedro)	14 (Centro de Salud de Navarrete)	10 (I.E.S. Francisco Tomás y Valiente)	19	28	5 (Cenicero Ac.)	18 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	15 (Centro Comercial Parque Rioja)
Varea	Logroño	1901	11 (Logroño)	6 (Hospital San Pedro)	7 (Centro de Salud Joaquín Elizalde)	6 (I.E.S. Práxedes Mateo Sagasta)	5	14	9 (Recajo Ac)	4 (La Portalada II)	3 (Berceo Centro Comercial)
Murillo De Río Leza	Murillo de Río Leza	1652	20 (Logroño)	15 (Hospital San Pedro)	1 (Centro de Salud de Murillo)	2 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	15	10	8 (Agoncillo Ac.)	7 (El Sequero)	14 (Berceo Centro Comercial)
Entrena	Entrena	1545	15 (Logroño)	14 (Hospital San Pedro)	5 (Centro de Salud de Navarrete)	12 (I.E.S. Inventor Cosme García)	14	24	10 (Logroño Ac.)	14 (La Portalada I)	13 (Centro Comercial Parque Rioja)

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Agoncillo	Agoncillo	976	16 (Logroño)	12 (Hospital San Pedro)	5 (Centro de Salud de Murillo)	6 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	11	7	4 (Agoncillo Ac.)	3 (El Sequero)	10 (Berceo Centro Comercial)
Ribafrecha	Ribafrecha	958	23 (Logroño)	16 (Hospital San Pedro)	10 (Centro de Salud de Alberite)	17 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	19	24	22 (Logroño Ac.)	18 (La Portalada II)	18 (Berceo Centro Comercial)
Nalda	Nalda	955	20 (Logroño)	19 (Hospital San Pedro)	12 (Centro de Salud de Alberite)	17 (I.E.S. Inventor Cosme García)	20	29	16 (Logroño Ac.)	20 (La Portalada I)	18 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ausejo	Ausejo	808	29 (Logroño)	17 (Hospital Calahorra)	21 (Centro de Salud de Murillo)	16 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano)	25	22	17 (Lodosa Ac.)	13 (El Sequero)	21 (Centro Comercial Arcca)
Alcanadre	Alcanadre	638	30 (Logroño)	23 (Hospital Calahorra)	22 (Centro de Salud de Murillo)	19 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano)	27	23	13 (Lodosa Ac.)	14 (El Sequero)	24 (Centro Comercial Arcca)
Arrúbal	Arrúbal	516	22 (Logroño)	19 (Hospital San Pedro)	13 (Centro de Salud de Murillo)	15 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	18	14	10 (Agoncillo Ac.)	4 (El Sequero Ampliación)	18 (Berceo Centro Comercial)
Galilea	Galilea	366	27 (Logroño)	22 (Hospital Calahorra)	9 (Centro de Salud de Murillo)	10 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	23	18	15 (Agoncillo Ac.)	14 (El Sequero)	22 (Berceo Centro Comercial)
Sojuela	Sojuela	347	19 (Logroño)	19 (Hospital San Pedro)	8 (Centro de Salud de Navarrete)	17 (I.E.S. Inventor Cosme García)	19	28	15 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	19 (La Portalada I)	17 (Centro Comercial Parque Rioja)
Medrano	Medrano	325	19 (Logroño)	19 (Hospital San Pedro)	5 (Centro de Salud de Navarrete)	16 (I.E.S. Francisco Tomás y Valiente)	19	28	12 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	19 (La Portalada I)	15 (Centro Comercial Parque Rioja)
Sotés	Sotés	284	17 (Logroño)	16 (Hospital San Pedro)	8 (Centro de Salud de Navarrete)	13 (I.E.S. Francisco Tomás y Valiente)	15	24	9 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	15 (La Portalada I)	10 (Centro Comercial Parque Rioja)
Corera	Corera	256	25 (Logroño)	18 (Hospital Calahorra)	13 (Centro de Salud de Murillo)	14 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	22	18	12 (Agoncillo Ac.)	10 (El Sequero)	21 (Berceo Centro Comercial)

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
El Cortijo	Logroño	230	13 (Logroño)	19 (Hospital San Pedro)	10 (Centro de Salud Gonzalo de Berceo)	12 (I.E.S. Batalla de Clavijo)	17	29	20 (Logroño Ac.)	20 (Cantabria I)	15 (Centro Comercial Parque Rioja)
Sorzano	Sorzano	225	21 (Logroño)	20 (Hospital San Pedro)	17 (Centro de Salud de Alberite)	18 (I.E.S. Inventor Cosme García)	20	30	16 (Logroño Ac.)	21 (La Portalada I)	19 (Centro Comercial Parque Rioja)
Puente Madre	Villamediana de Iregua	208	10 (Logroño)	3 (Hospital San Pedro)	8 (Centro de Salud de Alberite)	8 (I.E.S. Inventor Cosme García)	6	15	10 (Recajo Ac.)	5 (La Portalada II)	5 (Berceo Centro Comercial)
La Unión De Los Tres Ejércitos	Clavijo	181	22 (Logroño)	17 (Hospital San Pedro)	7 (Centro de Salud de Alberite)	17 (I.E.S. La Laboral)	20	27	22 (Logroño Ac.)	20 (La Portalada II)	19 (Berceo Centro Comercial)
Ventas Blancas	Lagunilla del Jubera	170	25 (Logroño)	22 (Hospital San Pedro)	7 (Centro de Salud de Murillo)	9 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	21	17	14 (Agoncillo Ac.)	14 (El Sequero)	21 (Berceo Centro Comercial)
Lagunilla Del Jubera	Lagunilla del Jubera	158	31 (Logroño)	28 (Hospital San Pedro)	13 (Centro de Salud de Murillo)	16 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	27	23	21 (Agoncillo Ac.)	21 (El Sequero)	27 (Berceo Centro Comercial)
El Redal	El Redal	152	28 (Logroño)	17 (Hospital Calahorra)	17 (Centro de Salud de Murillo)	16 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano)	24	21	15 (Agoncillo Ac.)	13 (El Sequero)	21 (Centro Comercial Arcca)
Recajo	Agoncillo	120	13 (Logroño)	9 (Hospital San Pedro)	7 (Centro de Salud de Murillo)	9 (I.E.S. Inventor Cosme García)	9	5	4 (Recajo Ac.)	4 (La Portalada I)	8 (Berceo Centro Comercial)
Islallana	Nalda	102	17 (Logroño)	17 (Hospital San Pedro)	14 (Centro de Salud de Alberite)	14 (I.E.S. Inventor Cosme García)	17	26	13 (Logroño Ac.)	17 (La Portalada I)	15 (Centro Comercial Parque Rioja)
Hornos De Moncalvillo	Hornos de Moncalvillo	94	18 (Logroño)	17 (Hospital San Pedro)	9 (Centro de Salud de Navarrete)	14 (I.E.S. Francisco Tomás y Valiente)	16	25	10 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	16 (La Portalada I)	12 (Centro Comercial Parque Rioja)
Clavijo	Clavijo	88	28 (Logroño)	23 (Hospital San Pedro)	12 (Centro de Salud de Alberite)	23 (I.E.S. La Laboral)	26	33	27 (Logroño Ac.)	26 (La Portalada II)	24 (Berceo Centro Comercial)
Santa Engracia	Santa Engracia del Jubera	83	34 (Logroño)	30 (Hospital San Pedro)	16 (Centro de Salud de Murillo)	18 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	30	26	23 (Agoncillo Ac.)	24 (El Sequero)	29 (Berceo Centro Comercial)

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
La Villa De Ocón	Ocón	82	39 (Logroño)	28 (Hospital Calahorra)	24 (Centro de Salud de Murillo)	27 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	35	32	28 (Agoncillo Ac.)	25 (El Sequero)	32 (Centro Comercial Arcca)
Santa Lucía	Ocón	74	35 (Logroño)	28 (Hospital Calahorra)	20 (Centro de Salud de Murillo)	23 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	31	28	24 (Agoncillo Ac.)	22 (El Sequero)	30 (Berceo Centro Comercial)
Jubera	Santa Engracia del Jubera	56	35 (Logroño)	31 (Hospital San Pedro)	17 (Centro de Salud de Murillo)	20 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	31	26	25 (Agoncillo Ac.)	25 (El Sequero)	30 (Berceo Centro Comercial)
Daroca De Rioja	Daroca de Rioja	50	21 (Logroño)	20 (Hospital San Pedro)	9 (Centro de Salud de Navarrete)	17 (I.E.S. Francisco Tomás y Valiente)	19	29	13 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	19 (La Portalada I)	15 (Centro Comercial Parque Rioja)
Pipaona	Ocón	45	34 (Logroño)	24 (Hospital Calahorra)	23 (Centro de Salud de Murillo)	25 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano)	31	27	23 (Agoncillo Ac.)	21 (El Sequero)	27 (Centro Comercial Arcca)
Los Molinos De Ocón	Ocón	44	32 (Logroño)	22 (Hospital Calahorra)	22 (Centro de Salud de Murillo)	22 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano)	29	25	20 (Agoncillo Ac.)	18 (El Sequero)	26 (Centro Comercial Arcca)
Aldealobos	Ocón	37	33 (Logroño)	23 (Hospital Calahorra)	23 (Centro de Salud de Murillo)	24 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano)	30	26	22 (Agoncillo Ac.)	19 (El Sequero)	26 (Centro Comercial Arcca)
Las Ruedas De Ocón	Ocón	35	36 (Logroño)	25 (Hospital Calahorra)	25 (Centro de Salud de Murillo)	27 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano)	32	29	25 (Agoncillo Ac.)	22 (El Sequero)	29 (Centro Comercial Arcca)
Torremontalbo	Torremontalbo	10	22 (Logroño)	20 (Hospital San Pedro)	15 (Centro de Salud de Haro)	13 (I.E.S. Francisco Tomás y Valiente)	21	30	6 (Cenicero Ac.)	12 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	17 (Centro Comercial Parque Rioja)
Robres del Castillo	Robres del Castillo	8	40 (Logroño)	36 (Hospital San Pedro)	22 (Centro de Salud de Murillo)	25 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	36	32	31 (Agoncillo Ac.)	31 (El Sequero)	35 (Berceo Centro Comercial)

Comarca de Nájera

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Nájera	Nájera	8072	0 (Nájera)	23 (Hospital San Pedro)	1 (Centro de Salud de Nájera)	3 (I.E.S. Rey Don García)	24	32	17 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	23 (La Portalada I)	18 (Centro Comercial Parque Rioja)
Uruñuela	Uruñuela	967	7 (Nájera)	22 (Hospital San Pedro)	7 (Centro de Salud de Nájera)	7 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	21	31	12 (Cenicero Ac.)	22 (La Portalada I)	17 (Centro Comercial Parque Rioja)
Huércanos	Huércanos	846	6 (Nájera)	21 (Hospital San Pedro)	7 (Centro de Salud de Nájera)	5 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	20	29	11 (Cenicero Ac.)	20 (La Portalada I)	15 (Centro Comercial Parque Rioja)
Alesanco	Alesanco	504	13 (Nájera)	27 (Hospital San Pedro)	13 (Centro de Salud de Nájera)	12 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	26	36	21 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	25 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	22 (Centro Comercial Parque Rioja)
Badarán	Badarán	477	12 (Nájera)	31 (Hospital San Pedro)	14 (Centro de Salud de Nájera)	12 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	30	40	26 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	33 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	26 (Centro Comercial Parque Rioja)
Hormilla	Hormilla	418	11 (Nájera)	26 (Hospital San Pedro)	11 (Centro de Salud de Nájera)	10 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	25	34	20 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	19 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	20 (Centro Comercial Parque Rioja)
Tricio	Tricio	374	5 (Nájera)	22 (Hospital San Pedro)	7 (Centro de Salud de Nájera)	6 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	21	31	16 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	22 (La Portalada I)	17 (Centro Comercial Parque Rioja)
Arenzana De Abajo	Arenzana de Abajo	237	6 (Nájera)	24 (Hospital San Pedro)	7 (Centro de Salud de Nájera)	8 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	23	32	18 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	24 (La Portalada I)	18 (Centro Comercial Parque Rioja)
Azofra	Azofra	219	11 (Nájera)	25 (Hospital San Pedro)	11 (Centro de Salud de Nájera)	11 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	24	34	20 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	23 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	20 (Centro Comercial Parque Rioja)
Camprovín	Camprovín	165	11 (Nájera)	30 (Hospital San Pedro)	13 (Centro de Salud de Nájera)	15 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	30	39	25 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	31 (La Portalada I)	25 (Centro Comercial Parque Rioja)
Villar De Torre	Villar de Torre	160	17 (Nájera)	34 (Hospital San Pedro)	19 (Centro de Salud de Nájera)	15 (I.E.S. Valle del Oja)	33	42	27 (Haro Ac.)	32 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	28 (Centro Comercial Parque Rioja)
Cordovín	Cordovín	153	15 (Nájera)	31 (Hospital San Pedro)	17 (Centro de Salud de Nájera)	15 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	30	39	26 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	29 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	25 (Centro Comercial Parque Rioja)
Hormilleja	Hormilleja	134	9 (Nájera)	27 (Hospital San Pedro)	9 (Centro de Salud de Nájera)	8 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	26	35	18 (Cenicero Ac.)	18 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	21 (Centro Comercial Parque Rioja)

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Cárdenas	Cárdenas	124	7 (Nájera)	26 (Hospital San Pedro)	9 (Centro de Salud de Nájera)	9 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	26	35	21 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	27 (La Portalada I)	21 (Centro Comercial Parque Rioja)
Manjarrés	Manjarrés	119	11 (Nájera)	22 (Hospital San Pedro)	12 (Centro de Salud de Nájera)	10 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	22	31	17 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	23 (La Portalada I)	17 (Centro Comercial Parque Rioja)
Bobadilla	Bobadilla	96	13 (Nájera)	32 (Hospital San Pedro)	15 (Centro de Salud de Nájera)	3 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	31	40	27 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	33 (La Portalada I)	26 (Centro Comercial Parque Rioja)
Alesón	Alesón	94	9 (Nájera)	20 (Hospital San Pedro)	10 (Centro de Salud de Nájera)	8 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	20	29	14 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	20 (La Portalada I)	15 (Centro Comercial Parque Rioja)
Cañas	Cañas	93	16 (Nájera)	30 (Hospital San Pedro)	15 (Centro de Salud de Nájera)	16 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	29	39	25 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	28 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	25 (Centro Comercial Parque Rioja)
Santa Coloma	Santa Coloma	91	13 (Nájera)	29 (Hospital San Pedro)	16 (Centro de Salud de Nájera)	17 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	29	37	25 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	31 (La Portalada I)	23 (Centro Comercial Parque Rioja)
Castroviejo	Castroviejo	47	21 (Nájera)	34 (Hospital San Pedro)	23 (Centro de Salud de Nájera)	25 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	34	42	31 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	37 (La Portalada I)	28 (Centro Comercial Parque Rioja)
Canillas De Río Tuerto	Canillas de Río Tuerto	43	16 (Nájera)	30 (Hospital San Pedro)	15 (Centro de Salud de Nájera)	16 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	30	39	25 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	28 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	25 (Centro Comercial Parque Rioja)
Torrecilla Sobre Alesanco	Torrecilla sobre Alesanco	34	16 (Nájera)	31 (Hospital San Pedro)	16 (Centro de Salud de Nájera)	16 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	30	39	25 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	28 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	25 (Centro Comercial Parque Rioja)
Arenzana De Arriba	Arenzana de Arriba	29	8 (Nájera)	24 (Hospital San Pedro)	10 (Centro de Salud de Nájera)	9 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	23	33	19 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	25 (La Portalada I)	19 (Centro Comercial Parque Rioja)
Villarejo	Villarejo	26	22 (Nájera)	37 (Hospital San Pedro)	23 (Centro de Salud de Nájera)	17 (I.E.S. Valle del Oja)	37	46	29 (Haro Ac.)	35 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	32 (Centro Comercial Parque Rioja)

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de tiempo: minutos

Se ha establecido como umbral máximo (color rojo) tiempos de 30 minutos en relación de los núcleos urbanos con las cabeceras de comarca y los diferentes centros atractores relacionados con los servicios básicos, como son: centros de salud, institutos de educación secundaria y Redes viarias de alta capacidad. Por otra parte, se ha considerado como umbral máximo (color rojo) tiempos de 60 minutos para el resto de centros atractores, como son los dos hospitales principales de la Comunidad Autónoma (Hospital San Pedro y Fundación Hospital de Calahorra), la Universidad de La Rioja, el Aeropuerto Logroño-Agoncillo y los polígonos industriales y centros comerciales más próximos.

Comarca de Tierra de Cameros

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Torrecilla En Cameros	Torrecilla en Cameros	453	0 (Tierra de Cameros)	30 (Hospital San Pedro)	0 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	29 (I.E.S. Inventor Cosme García)	30	39	27 (Logroño Ac.)	31 (La Portalada I)	29 (Centro Comercial Parque Rioja)
Viguera	Viguera	361	13 (Tierra de Cameros)	23 (Hospital San Pedro)	20 (Centro de Salud de Alberite)	21 (I.E.S. Inventor Cosme García)	23	32	20 (Logroño Ac.)	24 (La Portalada I)	22 (Centro Comercial Parque Rioja)
Villoslada De Cameros	Villoslada de Cameros	327	27 (Tierra de Cameros)	53 (Hospital San Pedro)	27 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	48 (I.E.S. Inventor Cosme García)	53	63	46 (Logroño Ac.)	50 (La Portalada I)	52 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ortigosa	Ortigosa de Cameros	200	21 (Tierra de Cameros)	47 (Hospital San Pedro)	22 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	46 (I.E.S. Inventor Cosme García)	48	57	45 (Logroño Ac.)	49 (La Portalada I)	46 (Centro Comercial Parque Rioja)
El Rasillo	El Rasillo de Cameros	145	18 (Tierra de Cameros)	43 (Hospital San Pedro)	17 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	42 (I.E.S. Inventor Cosme García)	43	53	41 (Logroño Ac.)	45 (La Portalada I)	42 (Centro Comercial Parque Rioja)
Lumbreras	Lumbreras de Cameros	120	23 (Tierra de Cameros)	50 (Hospital San Pedro)	23 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	49 (I.E.S. Inventor Cosme García)	50	59	48 (Logroño Ac.)	52 (La Portalada I)	49 (Centro Comercial Parque Rioja)
Laguna De Cameros	Laguna de Cameros	106	43 (Tierra de Cameros)	54 (Hospital San Pedro)	13 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	55 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	56	62	61 (Logroño Ac.)	56 (La Portalada II)	55 (Berceo Centro Comercial)
San Román De Cameros	San Román de Cameros	102	39 (Tierra de Cameros)	42 (Hospital San Pedro)	1 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	44 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	45	51	49 (Logroño Ac.)	45 (La Portalada II)	44 (Berceo Centro Comercial)
Nestares	Nestares	80	8 (Tierra de Cameros)	31 (Hospital San Pedro)	8 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	30 (I.E.S. Inventor Cosme García)	31	41	28 (Logroño Ac.)	32 (La Portalada I)	30 (Centro Comercial Parque Rioja)
Pradillo	Pradillo	69	11 (Tierra de Cameros)	37 (Hospital San Pedro)	11 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	36 (I.E.S. Inventor Cosme García)	37	46	34 (Logroño Ac.)	39 (La Portalada I)	36 (Centro Comercial Parque Rioja)

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Nieva De Cameros	Nieva de Cameros	67	15 (Tierra de Cameros)	41 (Hospital San Pedro)	15 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	40 (I.E.S. Inventor Cosme García)	41	50	39 (Logroño Ac.)	43 (La Portalada I)	40 (Centro Comercial Parque Rioja)
Soto En Cameros	Soto en Cameros	66	49 (Tierra de Cameros)	31 (Hospital San Pedro)	11 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	32 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	34	39	36 (Logroño Ac.)	32 (La Portalada II)	33 (Berceo Centro Comercial)
Villanueva De Cameros	Villanueva de Cameros	59	13 (Tierra de Cameros)	39 (Hospital San Pedro)	14 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	38 (I.E.S. Inventor Cosme García)	39	49	37 (Logroño Ac.)	41 (La Portalada I)	38 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ajamil	Ajamil de Cameros	50	44 (Tierra de Cameros)	52 (Hospital San Pedro)	11 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	55 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	55	61	60 (Logroño Ac.)	56 (La Portalada II)	54 (Berceo Centro Comercial)
Leza De Río Leza	Leza de Río Leza	41	44 (Tierra de Cameros)	22 (Hospital San Pedro)	16 (Centro de Salud de Alberite)	23 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	25	30	28 (Logroño Ac.)	24 (La Portalada II)	24 (Berceo Centro Comercial)
Muro En Cameros	Muro en Cameros	35	29 (Tierra de Cameros)	51 (Hospital San Pedro)	10 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	53 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	53	59	54 (Logroño Ac.)	54 (La Portalada II)	53 (Berceo Centro Comercial)
Terroba	Terroba	34	43 (Tierra de Cameros)	36 (Hospital San Pedro)	6 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	38 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	39	45	43 (Logroño Ac.)	39 (La Portalada II)	38 (Berceo Centro Comercial)
Almarza De Cameros	Almarza de Cameros	32	15 (Tierra de Cameros)	41 (Hospital San Pedro)	15 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	40 (I.E.S. Inventor Cosme García)	41	51	39 (Logroño Ac.)	43 (La Portalada I)	40 (Centro Comercial Parque Rioja)
Rabanera	Rabanera	32	43 (Tierra de Cameros)	50 (Hospital San Pedro)	10 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	52 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	53	59	58 (Logroño Ac.)	54 (La Portalada II)	52 (Berceo Centro Comercial)
San Andrés	Lumbreras de Cameros	31	30 (Tierra de Cameros)	56 (Hospital San Pedro)	30 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	59 (I.E.S. Inventor Cosme García)	56	65	57 (Logroño Ac.)	60 (La Portalada I)	55 (Centro Comercial Parque Rioja)

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Jalón de Cameros	Jalón de Cameros	21	35 (Tierra de Cameros)	44 (Hospital San Pedro)	4 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	46 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	48	53	52 (Logroño Ac.)	48 (La Portalada II)	46 (Berceo Centro Comercial)
Gallinero de Cameros	Gallinero de Cameros	20	16 (Tierra de Cameros)	42 (Hospital San Pedro)	17 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	41 (I.E.S. Inventor Cosme García)	43	52	40 (Logroño Ac.)	44 (La Portalada I)	41 (Centro Comercial Parque Rioja)
Pinillos	Pinillos	19	15 (Tierra de Cameros)	40 (Hospital San Pedro)	14 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	40 (I.E.S. Inventor Cosme García)	41	50	39 (Logroño Ac.)	43 (La Portalada I)	40 (Centro Comercial Parque Rioja)
Hornillos de Cameros	Hornillos de Cameros	16	47 (Tierra de Cameros)	55 (Hospital San Pedro)	14 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	56 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	58	63	62 (Logroño Ac.)	57 (La Portalada II)	56 (Berceo Centro Comercial)
Cabezón de Cameros	Cabezón de Cameros	14	38 (Tierra de Cameros)	49 (Hospital San Pedro)	8 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	50 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	52	57	56 (Logroño Ac.)	52 (La Portalada II)	50 (Berceo Centro Comercial)
Torre en Cameros	Torre en Cameros	10	40 (Tierra de Cameros)	62 (Hospital San Pedro)	22 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	65 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	65	70	67 (Logroño Ac.)	66 (La Portalada II)	64 (Berceo Centro Comercial)

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de tiempo: minutos

Se ha establecido como umbral máximo (color rojo) tiempos de 30 minutos en relación de los núcleos urbanos con las cabeceras de comarca y los diferentes centros atractores relacionados con los servicios básicos, como son: centros de salud, institutos de educación secundaria y Redes viarias de alta capacidad. Por otra parte, se ha considerado como umbral máximo (color rojo) tiempos de 60 minutos para el resto de centros atractores, como son los dos hospitales principales de la Comunidad Autónoma (Hospital San Pedro y Fundación Hospital de Calahorra), la Universidad de La Rioja, el Aeropuerto Logroño-Agoncillo y los polígonos industriales y centros comerciales más próximos.

**Apéndice H – Tablas comparativas de los núcleos urbanos con los principales
centros atractores (tiempo de viaje mínimo) – Escenario Do Minimum
2030**

Comarca de Alfaro

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Alfaro	Alfaro	9611	0 (Alfaro)	22 (Hospital Calahorra)	3 (Centro de Salud de Alfaro)	1 (I.E.S. Gonzalo de Berceo)	51	49	10 (Alfaro Ac.)	8 (La Senda)	23 (Centro Comercial Arcca)
Rincón De Soto	Rincón de Soto	3886	18 (Alfaro)	16 (Hospital Calahorra)	15 (Centro de Salud de Alfaro)	1 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Rincón de Soto)	44	42	16 (Calahorra Ac.)	13 (Las Tejerías)	16 (Centro Comercial Arcca)
Aldeanueva De Ebro	Aldeanueva de Ebro	2760	17 (Alfaro)	15 (Hospital Calahorra)	15 (Centro de Salud de Alfaro)	2 (S.I.E.S. Secc. Aldeanueva de Ebro - Gonzalo de Berceo)	44	41	17 (Calahorra Ac.)	14 (Las Tejerías)	15 (Centro Comercial Arcca)

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de tiempo: minutos

Se ha establecido como umbral máximo (color rojo) tiempos de 30 minutos en relación de los núcleos urbanos con las cabeceras de comarca y los diferentes centros atractores relacionados con los servicios básicos, como son: centros de salud, institutos de educación secundaria y Redes viarias de alta capacidad. Por otra parte, se ha considerado como umbral máximo (color rojo) tiempos de 60 minutos para el resto de centros atractores, como son los dos hospitales principales de la Comunidad Autónoma (Hospital San Pedro y Fundación Hospital de Calahorra), la Universidad de La Rioja, el Aeropuerto Logroño-Agoncillo y los polígonos industriales y centros comerciales más próximos.

Comarca de Anguiano

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Anguiano	Anguiano	494	0 (Anguiano)	38 (Hospital San Pedro)	20 (Centro de Salud de Nájera)	9 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	37	46	33 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	44 (Cantabria II)	33 (Centro Comercial Parque Rioja)
Baños De Río Tobía	Baños de Río Tobía	1585	8 (Anguiano)	29 (Hospital San Pedro)	12 (Centro de Salud de Nájera)	1 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	28	37	24 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	30 (La Portalada I)	23 (Centro Comercial Parque Rioja)
San Millán De La Cogolla	San Millán de la Cogolla	203	20 (Anguiano)	39 (Hospital San Pedro)	22 (Centro de Salud de Nájera)	18 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	38	47	34 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	39 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	33 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ventosa	Ventosa	161	27 (Anguiano)	16 (Hospital San Pedro)	8 (Centro de Salud de Navarrete)	11 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	15	25	9 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	15 (La Portalada I)	11 (Centro Comercial Parque Rioja)
Berceo	Berceo	151	22 (Anguiano)	36 (Hospital San Pedro)	18 (Centro de Salud de Nájera)	16 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	35	44	31 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	36 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	30 (Centro Comercial Parque Rioja)
Matute	Matute	91	11 (Anguiano)	38 (Hospital San Pedro)	21 (Centro de Salud de Nájera)	10 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	37	46	34 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	40 (La Portalada II)	32 (Centro Comercial Parque Rioja)
Canales De La Sierra	Canales de la Sierra	86	48 (Anguiano)	88 (Hospital San Pedro)	69 (Centro de Salud de Nájera)	58 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	88	97	83 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	94 (La Portalada I)	82 (Centro Comercial Parque Rioja)
Estollo	Estollo	86	19 (Anguiano)	40 (Hospital San Pedro)	22 (Centro de Salud de Nájera)	16 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	39	49	36 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	41 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	35 (Centro Comercial Parque Rioja)
Viniegra De Abajo	Viniegra de Abajo	75	30 (Anguiano)	70 (Hospital San Pedro)	49 (Centro de Salud de Nájera)	38 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	69	78	64 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	74 (La Portalada I)	63 (Centro Comercial Parque Rioja)
Pedroso	Pedroso	73	11 (Anguiano)	40 (Hospital San Pedro)	23 (Centro de Salud de Nájera)	11 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	39	48	35 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	43 (La Portalada I)	35 (Centro Comercial Parque Rioja)
Villaverde De Rioja	Villaverde de Rioja	56	12 (Anguiano)	39 (Hospital San Pedro)	21 (Centro de Salud de Nájera)	10 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	38	47	34 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	40 (La Portalada I)	33 (Centro Comercial Parque Rioja)
Mansilla	Mansilla de la Sierra	48	35 (Anguiano)	75 (Hospital San Pedro)	56 (Centro de Salud de Nájera)	44 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	75	84	69 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	80 (La Portalada I)	69 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ventrosa	Ventrosa	48	31 (Anguiano)	71 (Hospital San Pedro)	52 (Centro de Salud de Nájera)	40 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	70	79	65 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	75 (La Portalada I)	64 (Centro Comercial Parque Rioja)

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Villavelayo	Villavelayo	45	43 (Anguiano)	83 (Hospital San Pedro)	64 (Centro de Salud de Nájera)	53 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	83	92	77 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	88 (La Portalada I)	77 (Centro Comercial Parque Rioja)
Tobía	Tobía	43	13 (Anguiano)	40 (Hospital San Pedro)	22 (Centro de Salud de Nájera)	12 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	39	48	37 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	43 (La Portalada II)	35 (Centro Comercial Parque Rioja)
Brieva De Cameros	Brieva de Cameros	38	26 (Anguiano)	66 (Hospital San Pedro)	47 (Centro de Salud de Nájera)	36 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	65	75	61 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	71 (La Portalada I)	59 (Centro Comercial Parque Rioja)
Viniegra De Arriba	Viniegra de Arriba	36	44 (Anguiano)	79 (Hospital San Pedro)	64 (Centro de Salud de Nájera)	55 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	79	88	76 (Logroño Ac.)	80 (La Portalada I)	76 (Centro Comercial Parque Rioja)
El Río	San Millán de la Cogolla	26	26 (Anguiano)	45 (Hospital San Pedro)	26 (Centro de Salud de Nájera)	25 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	44	53	41 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	45 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	39 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ledesma de la Cogolla	Ledesma de la Cogolla	16	11 (Anguiano)	39 (Hospital San Pedro)	22 (Centro de Salud de Nájera)	10 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	39	48	35 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	42 (La Portalada I)	34 (Centro Comercial Parque Rioja)

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de tiempo: minutos

Se ha establecido como umbral máximo (color rojo) tiempos de 30 minutos en relación de los núcleos urbanos con las cabeceras de comarca y los diferentes centros atractores relacionados con los servicios básicos, como son: centros de salud, institutos de educación secundaria y Redes viarias de alta capacidad. Por otra parte, se ha considerado como umbral máximo (color rojo) tiempos de 60 minutos para el resto de centros atractores, como son los dos hospitales principales de la Comunidad Autónoma (Hospital San Pedro y Fundación Hospital de Calahorra), la Universidad de La Rioja, el Aeropuerto Logroño-Agoncillo y los polígonos industriales y centros comerciales más próximos.

Comarca de Arnedo

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Arnedo	Arnedo	15015	0 (Arnedo)	19 (Hospital Calahorra)	2 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	3 (I.E.S. Virgen de Vico)	40	36	19 (Calahorra Ac.)	13 (La Maja)	20 (Centro Comercial Arcca)
Quel	Quel	2078	7 (Arnedo)	14 (Hospital Calahorra)	6 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	9 (I.E.S. Virgen de Vico)	39	35	13 (Calahorra Ac.)	7 (La Maja)	14 (Centro Comercial Arcca)
Arnedillo	Arnedillo	387	16 (Arnedo)	33 (Hospital Calahorra)	15 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	13 (I.E.S. Celso Díaz)	53	50	33 (Calahorra Ac.)	28 (La Maja)	34 (Centro Comercial Arcca)
Herce	Herce	330	9 (Arnedo)	26 (Hospital Calahorra)	8 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	6 (I.E.S. Celso Díaz)	46	43	26 (Calahorra Ac.)	20 (La Maja)	27 (Centro Comercial Arcca)
Cornago	Cornago	304	30 (Arnedo)	42 (Hospital Calahorra)	27 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	26 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	63	59	42 (Calahorra Ac.)	37 (La Maja)	43 (Centro Comercial Arcca)
Préjano	Préjano	206	15 (Arnedo)	32 (Hospital Calahorra)	14 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	11 (I.E.S. Celso Díaz)	53	49	32 (Calahorra Ac.)	26 (La Maja)	32 (Centro Comercial Arcca)
Grávalos	Grávalos	187	22 (Arnedo)	34 (Hospital Calahorra)	18 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	17 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	55	51	24 (Alfaro Ac.)	26 (La Senda)	35 (Centro Comercial Arcca)
Bergasa	Bergasa	145	13 (Arnedo)	18 (Hospital Calahorra)	12 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	16 (I.E.S. Virgen de Vico)	36	32	18 (Lodosa Ac.)	14 (La Maja)	20 (Centro Comercial Arcca)

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Enciso	Enciso	137	27 (Arnedo)	44 (Hospital Calahorra)	26 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	25 (I.E.S. Celso Díaz)	64	61	45 (Calahorra Ac.)	40 (La Maja)	45 (Centro Comercial Arcca)
Santa Eulalia Bajera	Santa Eulalia Bajera	105	11 (Arnedo)	27 (Hospital Calahorra)	10 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	7 (I.E.S. Celso Díaz)	48	45	28 (Calahorra Ac.)	22 (La Maja)	28 (Centro Comercial Arcca)
Munilla	Munilla	93	26 (Arnedo)	43 (Hospital Calahorra)	25 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	23 (I.E.S. Celso Díaz)	63	60	43 (Calahorra Ac.)	38 (La Maja)	43 (Centro Comercial Arcca)
Santa Eulalia Somera	Arnedillo	61	12 (Arnedo)	29 (Hospital Calahorra)	11 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	9 (I.E.S. Celso Díaz)	49	46	29 (Calahorra Ac.)	24 (La Maja)	29 (Centro Comercial Arcca)
Muro De Aguas	Muro de Aguas	56	22 (Arnedo)	35 (Hospital Calahorra)	21 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	19 (I.E.S. Virgen de Vico)	55	52	34 (Calahorra Ac.)	29 (La Maja)	35 (Centro Comercial Arcca)
Bergasillas Bajera	Bergasillas Bajera	23	19 (Arnedo)	42 (Hospital San Pedro)	18 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	23 (I.E.S. Virgen de Vico)	41	38	25 (Lodosa Ac.)	21 (La Maja)	26 (Centro Comercial Arcca)
Bezares	Bezares	22	62 (Arnedo)	54 (Hospital Calahorra)	14 (Centro de Salud de Nájera)	14 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	27	37	23 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	30 (La Portalada I)	23 (Centro Comercial Parque Rioja)
Zarzosa	Zarzosa	15	33 (Arnedo)	50 (Hospital Calahorra)	32 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	30 (I.E.S. Celso Díaz)	70	67	50 (Calahorra Ac.)	45 (La Maja)	50 (Centro Comercial Arcca)

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Villarroya	Villarroya	5	18 (Arnedo)	30 (Hospital Calahorra)	16 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	15 (I.E.S. Virgen de Vico)	50	47	29 (Calahorra Ac.)	24 (La Maja)	31 (Centro Comercial Arcca)

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE
 ** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)
 (C) Cabecera de comarca
 Unidades de tiempo: minutos

Se ha establecido como umbral máximo (color rojo) tiempos de 30 minutos en relación de los núcleos urbanos con las cabeceras de comarca y los diferentes centros atractores relacionados con los servicios básicos, como son: centros de salud, institutos de educación secundaria y Redes viarias de alta capacidad. Por otra parte, se ha considerado como umbral máximo (color rojo) tiempos de 60 minutos para el resto de centros atractores, como son los dos hospitales principales de la Comunidad Autónoma (Hospital San Pedro y Fundación Hospital de Calahorra), la Universidad de La Rioja, el Aeropuerto Logroño-Agoncillo y los polígonos industriales y centros comerciales más próximos.

Comarca de Calahorra

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Calahorra	Calahorra	24531	0 (Calahorra)	4 (Hospital Calahorra)	3 (Centro de Salud de Calahorra)	0 (I.E.S. Marco Fabio Quintiliano)	33	32	6 (Calahorra Ac.)	5 (Las Tejerías)	1 (Centro Comercial Arcca)
Autol	Autol	4623	15 (Calahorra)	13 (Hospital Calahorra)	11 (Centro de Salud de Calahorra)	14 (S.I.E.S. Secc. Aldeanueva de Ebro - Gonzalo de Berceo)	38	37	12 (Calahorra Ac.)	9 (La Maja)	14 (Centro Comercial Arcca)
Pradejón	Pradejón	3910	14 (Calahorra)	10 (Hospital Calahorra)	12 (Centro de Salud de Calahorra)	0 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano)	32	28	6 (Lodosa Ac.)	13 (Las Tejerías)	14 (Centro Comercial Arcca)
El Villar De Arnedo	El Villar de Arnedo	596	14 (Calahorra)	10 (Hospital Calahorra)	12 (Centro de Salud de Calahorra)	8 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano)	27	24	8 (Lodosa Ac.)	13 (Las Tejerías)	14 (Centro Comercial Arcca)
Tudelilla	Tudelilla	341	17 (Calahorra)	13 (Hospital Calahorra)	15 (Centro de Salud de Calahorra)	11 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano)	30	26	12 (Lodosa Ac.)	13 (La Maja)	17 (Centro Comercial Arcca)

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de tiempo: minutos

Se ha establecido como umbral máximo (color rojo) tiempos de 30 minutos en relación de los núcleos urbanos con las cabeceras de comarca y los diferentes centros atractores relacionados con los servicios básicos, como son: centros de salud, institutos de educación secundaria y Redes viarias de alta capacidad. Por otra parte, se ha considerado como umbral máximo (color rojo) tiempos de 60 minutos para el resto de centros atractores, como son los dos hospitales principales de la Comunidad Autónoma (Hospital San Pedro y Fundación Hospital de Calahorra), la Universidad de La Rioja, el Aeropuerto Logroño-Agoncillo y los polígonos industriales y centros comerciales más próximos.

Comarca de Cervera

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales **
Cervera Del Río Alhama	Cervera del Río Alhama	1345	0 (Cervera del Río Alhama)	41 (Hospital Calahorra)	1 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	1 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	70	67	30 (Alfaro Ac.)	30 (La Senda)	41 (Centro Comercial Arcca)
Igea	Igea	603	15 (Cervera del Río Alhama)	41 (Hospital Calahorra)	15 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	15 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	65	62	30 (Alfaro Ac.)	30 (La Senda)	42 (Centro Comercial Arcca)
Rincón De Olivedo O Las Casas	Cervera del Río Alhama	542	10 (Cervera del Río Alhama)	38 (Hospital Calahorra)	11 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	10 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	64	61	25 (Alfaro Ac.)	26 (La Senda)	38 (Centro Comercial Arcca)
Aguilar Del Río Alhama	Aguilar del Río Alhama	417	8 (Cervera del Río Alhama)	50 (Hospital Calahorra)	9 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	10 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	79	76	39 (Alfaro Ac.)	40 (La Senda)	50 (Centro Comercial Arcca)
Valverde	Cervera del Río Alhama	205	11 (Cervera del Río Alhama)	39 (Hospital Calahorra)	13 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	11 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	60	59	21 (Alfaro Ac.)	24 (La Senda)	39 (Centro Comercial Arcca)
Cabretón	Cervera del Río Alhama	180	8 (Cervera del Río Alhama)	47 (Hospital Calahorra)	9 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	7 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	69	67	31 (Alfaro Ac.)	33 (La Senda)	47 (Centro Comercial Arcca)
Inestrillas	Aguilar del Río Alhama	42	7 (Cervera del Río Alhama)	50 (Hospital Calahorra)	10 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	10 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	79	76	38 (Alfaro Ac.)	40 (La Senda)	50 (Centro Comercial Arcca)
Navajún	Navajún	10	27 (Cervera del Río Alhama)	68 (Hospital Calahorra)	28 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	30 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	98	94	58 (Alfaro Ac.)	60 (La Senda)	69 (Centro Comercial Arcca)
Valdemadera	Valdemadera	8	22 (Cervera del Río Alhama)	64 (Hospital Calahorra)	23 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	26 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	93	89	53 (Alfaro Ac.)	55 (La Senda)	64 (Centro Comercial Arcca)

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de tiempo: minutos

Comarca de Ezcaray

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Ezcaray	Ezcaray	1951	0 (Ezcaray)	47 (Hospital San Pedro)	14 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	1 (S.I.E.S. Secc. Ezcaray - Valle del Oja)	46	56	33 (Haro Ac.)	39 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	42 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ojacastro	Ojacastro	170	6 (Ezcaray)	44 (Hospital San Pedro)	11 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	5 (S.I.E.S. Secc. Ezcaray - Valle del Oja)	43	53	29 (Haro Ac.)	35 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	39 (Centro Comercial Parque Rioja)
Valgañón	Valgañón	130	7 (Ezcaray)	53 (Hospital San Pedro)	20 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	7 (S.I.E.S. Secc. Ezcaray - Valle del Oja)	52	61	38 (Haro Ac.)	45 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	47 (Centro Comercial Parque Rioja)
Zorraquín	Zorraquín	90	4 (Ezcaray)	49 (Hospital San Pedro)	17 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	3 (S.I.E.S. Secc. Ezcaray - Valle del Oja)	48	58	35 (Haro Ac.)	42 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	44 (Centro Comercial Parque Rioja)
Pazuengos	Pazuengos	26	24 (Ezcaray)	52 (Hospital San Pedro)	19 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	20 (I.E.S. Valle del Oja)	52	61	39 (Haro Ac.)	46 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	47 (Centro Comercial Parque Rioja)
Zaldierna	Ezcaray	25	9 (Ezcaray)	55 (Hospital San Pedro)	22 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	10 (S.I.E.S. Secc. Ezcaray - Valle del Oja)	54	63	41 (Haro Ac.)	48 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	49 (Centro Comercial Parque Rioja)

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de tiempo: minutos

Se ha establecido como umbral máximo (color rojo) tiempos de 30 minutos en relación de los núcleos urbanos con las cabeceras de comarca y los diferentes centros atractores relacionados con los servicios básicos, como son: centros de salud, institutos de educación secundaria y Redes viarias de alta capacidad. Por otra parte, se ha considerado como umbral máximo (color rojo) tiempos de 60 minutos para el resto de centros atractores, como son los dos hospitales principales de la Comunidad Autónoma (Hospital San Pedro y Fundación Hospital de Calahorra), la Universidad de La Rioja, el Aeropuerto Logroño-Agoncillo y los polígonos industriales y centros comerciales más próximos.

Comarca de Haro

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Haro	Haro	11557	0 (Haro)	36 (Hospital San Pedro)	3 (Centro de Salud de Haro)	2 (I.E.S. Ciudad de Haro)	36	43	8 (Haro Ac.)	5 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	34 (Centro Comercial Parque Rioja)
San Asensio	San Asensio	1108	17 (Haro)	28 (Hospital San Pedro)	16 (Centro de Salud de Haro)	14 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	28	37	14 (Cenicero Ac.)	14 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	25 (Centro Comercial Parque Rioja)
Casalarreina	Casalarreina	1102	8 (Haro)	34 (Hospital San Pedro)	10 (Centro de Salud de Haro)	11 (I.E.S. Ciudad de Haro)	33	41	6 (Haro Ac.)	12 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	32 (Centro Comercial Parque Rioja)
San Vicente De La Sonsierra	San Vicente de la Sonsierra	967	14 (Haro)	35 (Hospital San Pedro)	14 (Centro de Salud de Haro)	15 (I.E.S. Ciudad de Haro)	36	44	17 (Haro Ac.)	11 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	31 (Centro Comercial Parque Rioja)
Briones	Briones	749	11 (Haro)	32 (Hospital San Pedro)	10 (Centro de Salud de Haro)	11 (I.E.S. Ciudad de Haro)	32	40	14 (Haro Ac.)	7 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	28 (Centro Comercial Parque Rioja)
Cuzcurrita De Río Tirón	Cuzcurrita de Río Tirón	509	14 (Haro)	39 (Hospital San Pedro)	15 (Centro de Salud de Haro)	16 (I.E.S. Ciudad de Haro)	38	47	11 (Haro Ac.)	17 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	36 (Centro Comercial Parque Rioja)
Anguciana	Anguciana	425	6 (Haro)	37 (Hospital San Pedro)	8 (Centro de Salud de Haro)	7 (I.E.S. Ciudad de Haro)	36	44	9 (Haro Ac.)	10 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	35 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ollauri	Ollauri	286	9 (Haro)	34 (Hospital San Pedro)	8 (Centro de Salud de Haro)	10 (I.E.S. Ciudad de Haro)	34	43	10 (Haro Ac.)	7 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	30 (Centro Comercial Parque Rioja)
Zarratón	Zarratón	274	9 (Haro)	37 (Hospital San Pedro)	9 (Centro de Salud de Haro)	10 (I.E.S. Ciudad de Haro)	37	44	9 (Haro Ac.)	11 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	32 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ábalos	Ábalos	255	16 (Haro)	36 (Hospital San Pedro)	20 (Centro de Salud de Haro)	21 (I.E.S. Ciudad de Haro)	33	46	24 (Haro Ac.)	16 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	33 (Centro Comercial Parque Rioja)
Rodezno	Rodezno	228	11 (Haro)	37 (Hospital San Pedro)	10 (Centro de Salud de Haro)	13 (I.E.S. Ciudad de Haro)	36	44	12 (Haro Ac.)	9 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	31 (Centro Comercial Parque Rioja)
Briñas	Briñas	190	7 (Haro)	38 (Hospital San Pedro)	9 (Centro de Salud de Haro)	9 (I.E.S. Ciudad de Haro)	39	47	13 (Haro Ac.)	6 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	35 (Centro Comercial Parque Rioja)
Tirgo	Tirgo	185	11 (Haro)	36 (Hospital San Pedro)	12 (Centro de Salud de Haro)	13 (I.E.S. Ciudad de Haro)	35	44	8 (Haro Ac.)	14 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	34 (Centro Comercial Parque Rioja)

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Cihuri	Cihuri	177	11 (Haro)	36 (Hospital San Pedro)	13 (Centro de Salud de Haro)	14 (I.E.S. Ciudad de Haro)	35	44	8 (Haro Ac.)	15 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	34 (Centro Comercial Parque Rioja)
Villalba De Rioja	Villalba de Rioja	158	9 (Haro)	43 (Hospital San Pedro)	13 (Centro de Salud de Haro)	14 (I.E.S. Ciudad de Haro)	43	51	17 (Haro Ac.)	16 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	41 (Centro Comercial Parque Rioja)
Treviana	Treviana	150	15 (Haro)	41 (Hospital San Pedro)	16 (Centro de Salud de Haro)	18 (I.E.S. Ciudad de Haro)	41	49	13 (Haro Ac.)	19 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	39 (Centro Comercial Parque Rioja)
Sajazarra	Sajazarra	129	14 (Haro)	40 (Hospital San Pedro)	16 (Centro de Salud de Haro)	16 (I.E.S. Ciudad de Haro)	39	48	13 (Haro Ac.)	19 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	38 (Centro Comercial Parque Rioja)
Gimileo	Gimileo	111	8 (Haro)	32 (Hospital San Pedro)	7 (Centro de Salud de Haro)	8 (I.E.S. Ciudad de Haro)	33	41	10 (Haro Ac.)	3 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	29 (Centro Comercial Parque Rioja)
Foncea	Foncea	94	20 (Haro)	45 (Hospital San Pedro)	21 (Centro de Salud de Haro)	23 (I.E.S. Ciudad de Haro)	44	52	17 (Haro Ac.)	24 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	43 (Centro Comercial Parque Rioja)
Fonzaleche	Fonzaleche	89	17 (Haro)	42 (Hospital San Pedro)	18 (Centro de Salud de Haro)	20 (I.E.S. Ciudad de Haro)	41	50	15 (Haro Ac.)	21 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	40 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ochánduri	Ochánduri	71	18 (Haro)	43 (Hospital San Pedro)	19 (Centro de Salud de Haro)	16 (I.E.S. Valle del Oja)	43	51	16 (Haro Ac.)	22 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	41 (Centro Comercial Parque Rioja)
San Torcuato	San Torcuato	68	13 (Haro)	37 (Hospital San Pedro)	12 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	13 (I.E.S. Valle del Oja)	36	45	14 (Haro Ac.)	16 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	32 (Centro Comercial Parque Rioja)
Galbárruli	Galbárruli	52	18 (Haro)	44 (Hospital San Pedro)	20 (Centro de Salud de Haro)	22 (I.E.S. Ciudad de Haro)	44	53	18 (Haro Ac.)	24 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	42 (Centro Comercial Parque Rioja)
Villaseca	Fonzaleche	45	15 (Haro)	41 (Hospital San Pedro)	17 (Centro de Salud de Haro)	18 (I.E.S. Ciudad de Haro)	40	49	14 (Haro Ac.)	21 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	39 (Centro Comercial Parque Rioja)
San Millán De Yécora	San Millán de Yécora	34	22 (Haro)	47 (Hospital San Pedro)	23 (Centro de Salud de Haro)	25 (I.E.S. Ciudad de Haro)	47	56	20 (Haro Ac.)	26 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	45 (Centro Comercial Parque Rioja)
Cidamón	Cidamón	12	11 (Haro)	37 (Hospital San Pedro)	12 (Centro de Salud de Haro)	13 (I.E.S. Ciudad de Haro)	38	45	12 (Haro Ac.)	14 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	33 (Centro Comercial Parque Rioja)

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Cellorigo	Cellorigo	11	23 (Haro)	48 (Hospital San Pedro)	25 (Centro de Salud de Haro)	28 (I.E.S. Ciudad de Haro)	48	57	24 (Haro Ac.)	30 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	47 (Centro Comercial Parque Rioja)

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de tiempo: minutos

Se ha establecido como umbral máximo (color rojo) tiempos de 30 minutos en relación de los núcleos urbanos con las cabeceras de comarca y los diferentes centros atractores relacionados con los servicios básicos, como son: centros de salud, institutos de educación secundaria y Redes viarias de alta capacidad. Por otra parte, se ha considerado como umbral máximo (color rojo) tiempos de 60 minutos para el resto de centros atractores, como son los dos hospitales principales de la Comunidad Autónoma (Hospital San Pedro y Fundación Hospital de Calahorra), la Universidad de La Rioja, el Aeropuerto Logroño-Agoncillo y los polígonos industriales y centros comerciales más próximos.

Comarca de Logroño

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales **
Logroño	Logroño	150354	0 (Logroño)	9 (Hospital San Pedro)	3 (Centro de Salud Gonzalo de Berceo)	3 (I.E.S. Escultor Daniel)	8	18	8 (Logroño Ac.)	7 (La Portalada I)	7 (Centro Comercial Parque Rioja)
Lardero	Lardero	10813	10 (Logroño)	9 (Hospital San Pedro)	6 (Centro de Salud de Alberite)	5 (I.E.S. La Laboral)	10	19	5 (Logroño Ac.)	9 (La Portalada I)	7 (Centro Comercial Parque Rioja)
Villamediana De Iregua	Villamediana de Iregua	8151	14 (Logroño)	7 (Hospital San Pedro)	6 (Centro de Salud de Alberite)	11 (I.E.S. La Laboral)	10	19	14 (Recajo Ac)	9 (La Portalada II)	9 (Berceo Centro Comercial)
Albelda De Iregua	Albelda de Iregua	3481	17 (Logroño)	17 (Hospital San Pedro)	8 (Centro de Salud de Alberite)	14 (I.E.S. La Laboral)	17	28	13 (Logroño Ac.)	18 (Cantabria I)	15 (Centro Comercial Parque Rioja)
Fuenmayor	Fuenmayor	3143	14 (Logroño)	13 (Hospital San Pedro)	8 (Centro de Salud de Navarrete)	2 (I.E.S. Francisco Tomás y Valiente)	13	22	4 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	13 (La Portalada I)	8 (Centro Comercial Parque Rioja)
Navarrete	Navarrete	2935	15 (Logroño)	14 (Hospital San Pedro)	1 (Centro de Salud de Navarrete)	10 (I.E.S. Francisco Tomás y Valiente)	14	23	6 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	14 (La Portalada I)	10 (Centro Comercial Parque Rioja)
Alberite	Alberite	2457	15 (Logroño)	10 (Hospital San Pedro)	1 (Centro de Salud de Alberite)	7 (I.E.S. La Laboral)	13	22	12 (Logroño Ac.)	11 (La Portalada II)	11 (Berceo Centro Comercial)
Cenicero	Cenicero	2086	20 (Logroño)	20 (Hospital San Pedro)	14 (Centro de Salud de Navarrete)	10 (I.E.S. Francisco Tomás y Valiente)	19	28	5 (Cenicero Ac.)	18 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	15 (Centro Comercial Parque Rioja)
Varea	Logroño	1901	11 (Logroño)	6 (Hospital San Pedro)	7 (Centro de Salud Joaquín Elizalde)	6 (I.E.S. Práxedes Mateo Sagasta)	5	14	9 (Recajo Ac)	4 (La Portalada II)	3 (Berceo Centro Comercial)
Murillo De Río Leza	Murillo de Río Leza	1652	20 (Logroño)	15 (Hospital San Pedro)	1 (Centro de Salud de Murillo)	2 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	15	10	8 (Agoncillo Ac.)	7 (El Sequero)	14 (Berceo Centro Comercial)
Entrena	Entrena	1545	15 (Logroño)	14 (Hospital San Pedro)	5 (Centro de Salud de Navarrete)	12 (I.E.S. Inventor Cosme García)	14	24	10 (Logroño Ac.)	14 (La Portalada I)	13 (Centro Comercial Parque Rioja)

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Agoncillo	Agoncillo	976	16 (Logroño)	12 (Hospital San Pedro)	5 (Centro de Salud de Murillo)	6 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	11	7	4 (Agoncillo Ac.)	3 (El Sequero)	10 (Berceo Centro Comercial)
Ribafrecha	Ribafrecha	958	23 (Logroño)	16 (Hospital San Pedro)	10 (Centro de Salud de Alberite)	17 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	19	24	22 (Logroño Ac.)	18 (La Portalada II)	18 (Berceo Centro Comercial)
Nalda	Nalda	955	20 (Logroño)	19 (Hospital San Pedro)	12 (Centro de Salud de Alberite)	17 (I.E.S. Inventor Cosme García)	20	29	16 (Logroño Ac.)	20 (La Portalada I)	18 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ausejo	Ausejo	808	29 (Logroño)	17 (Hospital Calahorra)	21 (Centro de Salud de Murillo)	16 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano)	25	22	17 (Lodosa Ac.)	13 (El Sequero)	21 (Centro Comercial Arcca)
Alcanadre	Alcanadre	638	30 (Logroño)	23 (Hospital Calahorra)	22 (Centro de Salud de Murillo)	19 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano)	27	23	13 (Lodosa Ac.)	14 (El Sequero)	24 (Centro Comercial Arcca)
Arrúbal	Arrúbal	516	22 (Logroño)	19 (Hospital San Pedro)	13 (Centro de Salud de Murillo)	15 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	18	14	10 (Agoncillo Ac.)	4 (El Sequero Ampliación)	18 (Berceo Centro Comercial)
Galilea	Galilea	366	27 (Logroño)	22 (Hospital Calahorra)	9 (Centro de Salud de Murillo)	10 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	23	18	15 (Agoncillo Ac.)	14 (El Sequero)	22 (Berceo Centro Comercial)
Sojuela	Sojuela	347	19 (Logroño)	19 (Hospital San Pedro)	8 (Centro de Salud de Navarrete)	17 (I.E.S. Inventor Cosme García)	19	28	15 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	19 (La Portalada I)	17 (Centro Comercial Parque Rioja)
Medrano	Medrano	325	19 (Logroño)	19 (Hospital San Pedro)	5 (Centro de Salud de Navarrete)	16 (I.E.S. Francisco Tomás y Valiente)	19	28	12 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	19 (La Portalada I)	15 (Centro Comercial Parque Rioja)
Sotés	Sotés	284	17 (Logroño)	16 (Hospital San Pedro)	8 (Centro de Salud de Navarrete)	13 (I.E.S. Francisco Tomás y Valiente)	15	24	9 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	15 (La Portalada I)	10 (Centro Comercial Parque Rioja)
Corera	Corera	256	25 (Logroño)	18 (Hospital Calahorra)	13 (Centro de Salud de Murillo)	14 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	22	18	12 (Agoncillo Ac.)	10 (El Sequero)	21 (Berceo Centro Comercial)

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
El Cortijo	Logroño	230	13 (Logroño)	19 (Hospital San Pedro)	10 (Centro de Salud Gonzalo de Berceo)	12 (I.E.S. Batalla de Clavijo)	17	29	20 (Logroño Ac.)	20 (Cantabria I)	15 (Centro Comercial Parque Rioja)
Sorzano	Sorzano	225	21 (Logroño)	20 (Hospital San Pedro)	17 (Centro de Salud de Alberite)	18 (I.E.S. Inventor Cosme García)	20	30	16 (Logroño Ac.)	21 (La Portalada I)	19 (Centro Comercial Parque Rioja)
Puente Madre	Villamediana de Iregua	208	10 (Logroño)	3 (Hospital San Pedro)	8 (Centro de Salud de Alberite)	8 (I.E.S. Inventor Cosme García)	6	15	10 (Recajo Ac)	5 (La Portalada II)	5 (Berceo Centro Comercial)
La Unión De Los Tres Ejércitos	Clavijo	181	22 (Logroño)	17 (Hospital San Pedro)	7 (Centro de Salud de Alberite)	17 (I.E.S. La Laboral)	20	27	22 (Logroño Ac.)	20 (La Portalada II)	19 (Berceo Centro Comercial)
Ventas Blancas	Lagunilla del Jubera	170	25 (Logroño)	22 (Hospital San Pedro)	7 (Centro de Salud de Murillo)	9 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	21	17	14 (Agoncillo Ac.)	14 (El Sequero)	21 (Berceo Centro Comercial)
Lagunilla Del Jubera	Lagunilla del Jubera	158	31 (Logroño)	28 (Hospital San Pedro)	13 (Centro de Salud de Murillo)	16 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	27	23	21 (Agoncillo Ac.)	21 (El Sequero)	27 (Berceo Centro Comercial)
El Redal	El Redal	152	28 (Logroño)	17 (Hospital Calahorra)	17 (Centro de Salud de Murillo)	16 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano)	24	21	15 (Agoncillo Ac.)	13 (El Sequero)	21 (Centro Comercial Arcca)
Recajo	Agoncillo	120	13 (Logroño)	9 (Hospital San Pedro)	7 (Centro de Salud de Murillo)	9 (I.E.S. Inventor Cosme García)	9	5	4 (Recajo Ac)	4 (La Portalada I)	8 (Berceo Centro Comercial)
Islallana	Nalda	102	17 (Logroño)	17 (Hospital San Pedro)	14 (Centro de Salud de Alberite)	14 (I.E.S. Inventor Cosme García)	17	26	13 (Logroño Ac.)	17 (La Portalada I)	15 (Centro Comercial Parque Rioja)
Hornos De Moncalvillo	Hornos de Moncalvillo	94	18 (Logroño)	17 (Hospital San Pedro)	9 (Centro de Salud de Navarrete)	14 (I.E.S. Francisco Tomás y Valiente)	16	25	10 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	16 (La Portalada I)	12 (Centro Comercial Parque Rioja)
Clavijo	Clavijo	88	28 (Logroño)	23 (Hospital San Pedro)	12 (Centro de Salud de Alberite)	23 (I.E.S. La Laboral)	26	33	27 (Logroño Ac.)	26 (La Portalada II)	24 (Berceo Centro Comercial)
Santa Engracia	Santa Engracia del Jubera	83	34 (Logroño)	30 (Hospital San Pedro)	16 (Centro de Salud de Murillo)	17 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	30	26	23 (Agoncillo Ac.)	24 (El Sequero)	29 (Berceo Centro Comercial)

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
La Villa De Ocón	Ocón	82	39 (Logroño)	28 (Hospital Calahorra)	24 (Centro de Salud de Murillo)	27 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	35	32	28 (Agoncillo Ac.)	25 (El Sequero)	32 (Centro Comercial Arcca)
Santa Lucía	Ocón	74	35 (Logroño)	28 (Hospital Calahorra)	20 (Centro de Salud de Murillo)	23 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	31	28	24 (Agoncillo Ac.)	22 (El Sequero)	30 (Berceo Centro Comercial)
Jubera	Santa Engracia del Jubera	56	35 (Logroño)	31 (Hospital San Pedro)	17 (Centro de Salud de Murillo)	19 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	31	26	25 (Agoncillo Ac.)	25 (El Sequero)	30 (Berceo Centro Comercial)
Daroca De Rioja	Daroca de Rioja	50	21 (Logroño)	20 (Hospital San Pedro)	9 (Centro de Salud de Navarrete)	17 (I.E.S. Francisco Tomás y Valiente)	19	29	13 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	19 (La Portalada I)	15 (Centro Comercial Parque Rioja)
Pipaona	Ocón	45	34 (Logroño)	24 (Hospital Calahorra)	23 (Centro de Salud de Murillo)	25 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano)	31	27	23 (Agoncillo Ac.)	21 (El Sequero)	27 (Centro Comercial Arcca)
Los Molinos De Ocón	Ocón	44	32 (Logroño)	22 (Hospital Calahorra)	22 (Centro de Salud de Murillo)	22 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano)	29	25	20 (Agoncillo Ac.)	18 (El Sequero)	26 (Centro Comercial Arcca)
Aldealobos	Ocón	37	33 (Logroño)	23 (Hospital Calahorra)	23 (Centro de Salud de Murillo)	24 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano)	30	26	22 (Agoncillo Ac.)	19 (El Sequero)	26 (Centro Comercial Arcca)
Las Ruedas De Ocón	Ocón	35	36 (Logroño)	25 (Hospital Calahorra)	25 (Centro de Salud de Murillo)	27 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano)	32	29	25 (Agoncillo Ac.)	22 (El Sequero)	29 (Centro Comercial Arcca)
Torremontalbo	Torremontalbo	10	22 (Logroño)	20 (Hospital San Pedro)	15 (Centro de Salud de Haro)	13 (I.E.S. Francisco Tomás y Valiente)	21	30	6 (Cenicero Ac.)	12 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	17 (Centro Comercial Parque Rioja)
Robres del Castillo	Robres del Castillo	8	40 (Logroño)	36 (Hospital San Pedro)	22 (Centro de Salud de Murillo)	24 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	36	32	31 (Agoncillo Ac.)	31 (El Sequero)	35 (Berceo Centro Comercial)

Comarca de Nájera

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Nájera	Nájera	8072	0 (Nájera)	23 (Hospital San Pedro)	1 (Centro de Salud de Nájera)	3 (I.E.S. Rey Don García)	24	32	17 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	23 (La Portalada I)	18 (Centro Comercial Parque Rioja)
Uruñuela	Uruñuela	967	7 (Nájera)	22 (Hospital San Pedro)	7 (Centro de Salud de Nájera)	7 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	21	31	12 (Cenicero Ac.)	22 (La Portalada I)	17 (Centro Comercial Parque Rioja)
Huércanos	Huércanos	846	5 (Nájera)	21 (Hospital San Pedro)	6 (Centro de Salud de Nájera)	4 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	20	29	11 (Cenicero Ac.)	20 (La Portalada I)	15 (Centro Comercial Parque Rioja)
Alesanco	Alesanco	504	13 (Nájera)	27 (Hospital San Pedro)	13 (Centro de Salud de Nájera)	12 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	26	36	21 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	25 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	22 (Centro Comercial Parque Rioja)
Badarán	Badarán	477	12 (Nájera)	31 (Hospital San Pedro)	14 (Centro de Salud de Nájera)	11 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	30	40	26 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	33 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	26 (Centro Comercial Parque Rioja)
Hormilla	Hormilla	418	10 (Nájera)	25 (Hospital San Pedro)	10 (Centro de Salud de Nájera)	9 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	25	34	19 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	19 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	20 (Centro Comercial Parque Rioja)
Tricio	Tricio	374	5 (Nájera)	22 (Hospital San Pedro)	7 (Centro de Salud de Nájera)	6 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	21	31	16 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	22 (La Portalada I)	17 (Centro Comercial Parque Rioja)
Arenzana De Abajo	Arenzana de Abajo	237	6 (Nájera)	24 (Hospital San Pedro)	7 (Centro de Salud de Nájera)	8 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	23	32	18 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	24 (La Portalada I)	18 (Centro Comercial Parque Rioja)
Azofra	Azofra	219	11 (Nájera)	25 (Hospital San Pedro)	11 (Centro de Salud de Nájera)	11 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	24	34	20 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	23 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	20 (Centro Comercial Parque Rioja)
Camprovín	Camprovín	165	11 (Nájera)	30 (Hospital San Pedro)	13 (Centro de Salud de Nájera)	15 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	30	39	25 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	31 (La Portalada I)	25 (Centro Comercial Parque Rioja)
Villar De Torre	Villar de Torre	160	17 (Nájera)	34 (Hospital San Pedro)	19 (Centro de Salud de Nájera)	15 (I.E.S. Valle del Oja)	33	42	26 (Haro Ac.)	32 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	28 (Centro Comercial Parque Rioja)
Cordovín	Cordovín	153	15 (Nájera)	31 (Hospital San Pedro)	17 (Centro de Salud de Nájera)	14 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	30	39	26 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	29 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	25 (Centro Comercial Parque Rioja)
Hormilleja	Hormilleja	134	9 (Nájera)	27 (Hospital San Pedro)	9 (Centro de Salud de Nájera)	8 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	26	35	18 (Cenicero Ac.)	18 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	21 (Centro Comercial Parque Rioja)

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Cárdenas	Cárdenas	124	7 (Nájera)	26 (Hospital San Pedro)	9 (Centro de Salud de Nájera)	9 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	26	35	21 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	27 (La Portalada I)	21 (Centro Comercial Parque Rioja)
Manjarrés	Manjarrés	119	10 (Nájera)	21 (Hospital San Pedro)	11 (Centro de Salud de Nájera)	9 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	22	31	16 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	23 (La Portalada I)	17 (Centro Comercial Parque Rioja)
Bobadilla	Bobadilla	96	13 (Nájera)	32 (Hospital San Pedro)	15 (Centro de Salud de Nájera)	3 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	31	40	27 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	33 (La Portalada I)	26 (Centro Comercial Parque Rioja)
Alesón	Alesón	94	9 (Nájera)	20 (Hospital San Pedro)	10 (Centro de Salud de Nájera)	8 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	20	29	14 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	20 (La Portalada I)	15 (Centro Comercial Parque Rioja)
Cañas	Cañas	93	16 (Nájera)	30 (Hospital San Pedro)	15 (Centro de Salud de Nájera)	16 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	29	39	25 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	28 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	25 (Centro Comercial Parque Rioja)
Santa Coloma	Santa Coloma	91	13 (Nájera)	28 (Hospital San Pedro)	15 (Centro de Salud de Nájera)	16 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	28	37	24 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	31 (La Portalada I)	23 (Centro Comercial Parque Rioja)
Castroviejo	Castroviejo	47	20 (Nájera)	33 (Hospital San Pedro)	22 (Centro de Salud de Nájera)	24 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	33	42	30 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	37 (La Portalada I)	28 (Centro Comercial Parque Rioja)
Canillas De Río Tuerto	Canillas de Río Tuerto	43	16 (Nájera)	30 (Hospital San Pedro)	15 (Centro de Salud de Nájera)	16 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	30	39	25 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	28 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	25 (Centro Comercial Parque Rioja)
Torrecilla Sobre Alesanco	Torrecilla sobre Alesanco	34	16 (Nájera)	31 (Hospital San Pedro)	16 (Centro de Salud de Nájera)	16 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	30	39	25 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	28 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	25 (Centro Comercial Parque Rioja)
Arenzana De Arriba	Arenzana de Arriba	29	8 (Nájera)	24 (Hospital San Pedro)	10 (Centro de Salud de Nájera)	9 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	23	33	19 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	25 (La Portalada I)	19 (Centro Comercial Parque Rioja)
Villarejo	Villarejo	26	22 (Nájera)	37 (Hospital San Pedro)	23 (Centro de Salud de Nájera)	17 (I.E.S. Valle del Oja)	37	46	28 (Haro Ac.)	34 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	32 (Centro Comercial Parque Rioja)

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de tiempo: minutos

Se ha establecido como umbral máximo (color rojo) tiempos de 30 minutos en relación de los núcleos urbanos con las cabeceras de comarca y los diferentes centros atractores relacionados con los servicios básicos, como son: centros de salud, institutos de educación secundaria y Redes viarias de alta capacidad. Por otra parte, se ha considerado como umbral máximo (color rojo) tiempos de 60 minutos para el resto de centros atractores, como son los dos hospitales principales de la Comunidad Autónoma (Hospital San Pedro y Fundación Hospital de Calahorra), la Universidad de La Rioja, el Aeropuerto Logroño-Agoncillo y los polígonos industriales y centros comerciales más próximos.

Comarca de Santo Domingo de la Calzada

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales **
Santo Domingo De La Calzada	Santo Domingo de la Calzada	6276	0 (Santo Domingo de la Calzada)	32 (Hospital San Pedro)	1 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	1 (I.E.S. Valle del Oja)	31	41	17 (Haro Ac.)	24 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	27 (Centro Comercial Parque Rioja)
Castañares De Rioja	Castañares de Rioja	404	11 (Santo Domingo de la Calzada)	37 (Hospital San Pedro)	12 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	13 (I.E.S. Valle del Oja)	36	46	11 (Haro Ac.)	19 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	32 (Centro Comercial Parque Rioja)
Santurde	Santurde de Rioja	275	8 (Santo Domingo de la Calzada)	40 (Hospital San Pedro)	8 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	7 (I.E.S. Valle del Oja)	39	49	26 (Haro Ac.)	32 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	35 (Centro Comercial Parque Rioja)
Grañón	Grañón	247	7 (Santo Domingo de la Calzada)	35 (Hospital San Pedro)	9 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	9 (I.E.S. Valle del Oja)	36	45	20 (Haro Ac.)	26 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	31 (Centro Comercial Parque Rioja)
Leiva	Leiva	236	12 (Santo Domingo de la Calzada)	40 (Hospital San Pedro)	14 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	14 (I.E.S. Valle del Oja)	41	50	21 (Haro Ac.)	27 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	36 (Centro Comercial Parque Rioja)
Bañares	Bañares	230	8 (Santo Domingo de la Calzada)	33 (Hospital San Pedro)	9 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	10 (I.E.S. Valle del Oja)	32	41	15 (Haro Ac.)	19 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	27 (Centro Comercial Parque Rioja)
Hervías	Hervías	126	8 (Santo Domingo de la Calzada)	29 (Hospital San Pedro)	8 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	10 (I.E.S. Valle del Oja)	29	38	18 (Haro Ac.)	24 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	24 (Centro Comercial Parque Rioja)
Cirueña	Cirueña	120	8 (Santo Domingo de la Calzada)	31 (Hospital San Pedro)	8 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	10 (I.E.S. Valle del Oja)	30	40	21 (Haro Ac.)	27 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	26 (Centro Comercial Parque Rioja)
Tormantos	Tormantos	117	15 (Santo Domingo de la Calzada)	43 (Hospital San Pedro)	17 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	17 (I.E.S. Valle del Oja)	43	53	24 (Haro Ac.)	30 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	39 (Centro Comercial Parque Rioja)
Santurdejo	Santurdejo	102	9 (Santo Domingo de la Calzada)	42 (Hospital San Pedro)	9 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	9 (I.E.S. Valle del Oja)	41	50	27 (Haro Ac.)	34 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	36 (Centro Comercial Parque Rioja)

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Herramélluri	Herramélluri	101	10 (Santo Domingo de la Calzada)	38 (Hospital San Pedro)	11 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	12 (I.E.S. Valle del Oja)	38	47	18 (Haro Ac.)	24 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	34 (Centro Comercial Parque Rioja)
Villarta-Quintana	Villarta-Quintana	95	12 (Santo Domingo de la Calzada)	40 (Hospital San Pedro)	14 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	15 (I.E.S. Valle del Oja)	40	50	25 (Haro Ac.)	32 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	36 (Centro Comercial Parque Rioja)
Baños De Rioja	Baños de Rioja	83	13 (Santo Domingo de la Calzada)	39 (Hospital San Pedro)	14 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	16 (I.E.S. Valle del Oja)	38	47	14 (Haro Ac.)	20 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	33 (Centro Comercial Parque Rioja)
Villalobar De Rioja	Villalobar de Rioja	55	10 (Santo Domingo de la Calzada)	37 (Hospital San Pedro)	12 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	12 (I.E.S. Valle del Oja)	36	46	14 (Haro Ac.)	21 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	32 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ciriñuela	Cirueña	48	6 (Santo Domingo de la Calzada)	30 (Hospital San Pedro)	7 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	8 (I.E.S. Valle del Oja)	30	39	21 (Haro Ac.)	26 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	25 (Centro Comercial Parque Rioja)
Corporales	Corporales	41	6 (Santo Domingo de la Calzada)	36 (Hospital San Pedro)	8 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	8 (I.E.S. Valle del Oja)	36	46	20 (Haro Ac.)	27 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	32 (Centro Comercial Parque Rioja)
Manzanares De Rioja	Manzanares de Rioja	37	10 (Santo Domingo de la Calzada)	33 (Hospital San Pedro)	10 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	12 (I.E.S. Valle del Oja)	34	43	25 (Haro Ac.)	30 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	29 (Centro Comercial Parque Rioja)
Gallinero De Rioja	Manzanares de Rioja	28	7 (Santo Domingo de la Calzada)	36 (Hospital San Pedro)	6 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	6 (I.E.S. Valle del Oja)	36	46	26 (Haro Ac.)	34 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	32 (Centro Comercial Parque Rioja)
Quintanar De Rioja	Villarta-Quintana	26	16 (Santo Domingo de la Calzada)	44 (Hospital San Pedro)	17 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	19 (I.E.S. Valle del Oja)	44	53	29 (Haro Ac.)	36 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	39 (Centro Comercial Parque Rioja)

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de tiempo: minutos

Comarca de Tierra de Cameros

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Torrecilla En Cameros	Torrecilla en Cameros	453	0 (Tierra de Cameros)	30 (Hospital San Pedro)	0 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	29 (I.E.S. Inventor Cosme García)	30	39	27 (Logroño Ac.)	31 (La Portalada I)	29 (Centro Comercial Parque Rioja)
Viguera	Viguera	361	13 (Tierra de Cameros)	23 (Hospital San Pedro)	19 (Centro de Salud de Alberite)	21 (I.E.S. Inventor Cosme García)	23	32	20 (Logroño Ac.)	24 (La Portalada I)	22 (Centro Comercial Parque Rioja)
Villoslada De Cameros	Villoslada de Cameros	327	27 (Tierra de Cameros)	53 (Hospital San Pedro)	27 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	48 (I.E.S. Inventor Cosme García)	53	63	46 (Logroño Ac.)	50 (La Portalada I)	52 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ortigosa	Ortigosa de Cameros	200	21 (Tierra de Cameros)	47 (Hospital San Pedro)	21 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	46 (I.E.S. Inventor Cosme García)	48	57	45 (Logroño Ac.)	49 (La Portalada I)	46 (Centro Comercial Parque Rioja)
El Rasillo	El Rasillo de Cameros	145	17 (Tierra de Cameros)	43 (Hospital San Pedro)	17 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	42 (I.E.S. Inventor Cosme García)	43	53	41 (Logroño Ac.)	45 (La Portalada I)	42 (Centro Comercial Parque Rioja)
Lumbreras	Lumbreras de Cameros	120	23 (Tierra de Cameros)	50 (Hospital San Pedro)	23 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	49 (I.E.S. Inventor Cosme García)	50	59	48 (Logroño Ac.)	52 (La Portalada I)	49 (Centro Comercial Parque Rioja)
Laguna De Cameros	Laguna de Cameros	106	43 (Tierra de Cameros)	53 (Hospital San Pedro)	12 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	55 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	55	62	61 (Logroño Ac.)	55 (La Portalada II)	54 (Berceo Centro Comercial)
San Román De Cameros	San Román de Cameros	102	39 (Tierra de Cameros)	42 (Hospital San Pedro)	1 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	44 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	45	51	49 (Logroño Ac.)	45 (La Portalada II)	44 (Berceo Centro Comercial)
Nestares	Nestares	80	7 (Tierra de Cameros)	31 (Hospital San Pedro)	8 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	30 (I.E.S. Inventor Cosme García)	31	41	28 (Logroño Ac.)	32 (La Portalada I)	30 (Centro Comercial Parque Rioja)
Pradillo	Pradillo	69	10 (Tierra de Cameros)	37 (Hospital San Pedro)	10 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	36 (I.E.S. Inventor Cosme García)	37	46	34 (Logroño Ac.)	39 (La Portalada I)	36 (Centro Comercial Parque Rioja)

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Nieva De Cameros	Nieva de Cameros	67	14 (Tierra de Cameros)	41 (Hospital San Pedro)	14 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	40 (I.E.S. Inventor Cosme García)	41	50	39 (Logroño Ac.)	43 (La Portalada I)	40 (Centro Comercial Parque Rioja)
Soto En Cameros	Soto en Cameros	66	48 (Tierra de Cameros)	31 (Hospital San Pedro)	10 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	31 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	34	39	36 (Logroño Ac.)	32 (La Portalada II)	33 (Berceo Centro Comercial)
Villanueva De Cameros	Villanueva de Cameros	59	13 (Tierra de Cameros)	39 (Hospital San Pedro)	13 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	38 (I.E.S. Inventor Cosme García)	39	49	37 (Logroño Ac.)	41 (La Portalada I)	38 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ajamil	Ajamil de Cameros	50	44 (Tierra de Cameros)	52 (Hospital San Pedro)	10 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	55 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	55	61	60 (Logroño Ac.)	56 (La Portalada II)	54 (Berceo Centro Comercial)
Leza De Río Leza	Leza de Río Leza	41	44 (Tierra de Cameros)	22 (Hospital San Pedro)	16 (Centro de Salud de Alberite)	23 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	25	30	28 (Logroño Ac.)	24 (La Portalada II)	24 (Berceo Centro Comercial)
Muro En Cameros	Muro en Cameros	35	28 (Tierra de Cameros)	51 (Hospital San Pedro)	9 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	53 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	53	59	54 (Logroño Ac.)	54 (La Portalada II)	53 (Berceo Centro Comercial)
Terroba	Terroba	34	43 (Tierra de Cameros)	36 (Hospital San Pedro)	5 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	38 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	39	45	43 (Logroño Ac.)	39 (La Portalada II)	38 (Berceo Centro Comercial)
Almarza De Cameros	Almarza de Cameros	32	14 (Tierra de Cameros)	41 (Hospital San Pedro)	14 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	40 (I.E.S. Inventor Cosme García)	41	51	39 (Logroño Ac.)	43 (La Portalada I)	40 (Centro Comercial Parque Rioja)
Rabanera	Rabanera	32	43 (Tierra de Cameros)	50 (Hospital San Pedro)	9 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	52 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	53	59	58 (Logroño Ac.)	54 (La Portalada II)	52 (Berceo Centro Comercial)
San Andrés	Lumbreras de Cameros	31	30 (Tierra de Cameros)	55 (Hospital San Pedro)	30 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	59 (I.E.S. Inventor Cosme García)	56	65	57 (Logroño Ac.)	60 (La Portalada I)	55 (Centro Comercial Parque Rioja)

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Jalón de Cameros	Jalón de Cameros	21	34 (Tierra de Cameros)	44 (Hospital San Pedro)	3 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	46 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	48	53	52 (Logroño Ac.)	48 (La Portalada II)	46 (Berceo Centro Comercial)
Gallinero de Cameros	Gallinero de Cameros	20	16 (Tierra de Cameros)	42 (Hospital San Pedro)	16 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	41 (I.E.S. Inventor Cosme García)	43	52	40 (Logroño Ac.)	44 (La Portalada I)	41 (Centro Comercial Parque Rioja)
Pinillos	Pinillos	19	14 (Tierra de Cameros)	40 (Hospital San Pedro)	14 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	40 (I.E.S. Inventor Cosme García)	41	49	39 (Logroño Ac.)	43 (La Portalada I)	40 (Centro Comercial Parque Rioja)
Hornillos de Cameros	Hornillos de Cameros	16	47 (Tierra de Cameros)	55 (Hospital San Pedro)	13 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	56 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	58	63	62 (Logroño Ac.)	57 (La Portalada II)	56 (Berceo Centro Comercial)
Cabezón de Cameros	Cabezón de Cameros	14	38 (Tierra de Cameros)	49 (Hospital San Pedro)	7 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	50 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	52	57	56 (Logroño Ac.)	52 (La Portalada II)	50 (Berceo Centro Comercial)
Torre en Cameros	Torre en Cameros	10	40 (Tierra de Cameros)	62 (Hospital San Pedro)	21 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	65 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	65	70	67 (Logroño Ac.)	66 (La Portalada II)	64 (Berceo Centro Comercial)

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de tiempo: minutos

Se ha establecido como umbral máximo (color rojo) tiempos de 30 minutos en relación de los núcleos urbanos con las cabeceras de comarca y los diferentes centros atractores relacionados con los servicios básicos, como son: centros de salud, institutos de educación secundaria y Redes viarias de alta capacidad. Por otra parte, se ha considerado como umbral máximo (color rojo) tiempos de 60 minutos para el resto de centros atractores, como son los dos hospitales principales de la Comunidad Autónoma (Hospital San Pedro y Fundación Hospital de Calahorra), la Universidad de La Rioja, el Aeropuerto Logroño-Agoncillo y los polígonos industriales y centros comerciales más próximos.

**Apéndice I – Tablas comparativas de los núcleos urbanos con los principales
centros atractores (tiempo de viaje mínimo) – Escenario Do Something
2030**

Comarca de Alfaro

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales **
Alfaro	Alfaro	9611	0 (Alfaro)	22 (Hospital Calahorra)	3 (Centro de Salud de Alfaro)	1 (I.E.S. Gonzalo de Berceo)	51	49	10 (Alfaro Ac.)	8 (La Senda)	23 (Centro Comercial Arcca)
Rincón De Soto	Rincón de Soto	3886	18 (Alfaro)	16 (Hospital Calahorra)	15 (Centro de Salud de Alfaro)	1 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Rincón de Soto)	44	42	16 (Calahorra Ac.)	13 (Las Tejerías)	16 (Centro Comercial Arcca)
Aldeanueva De Ebro	Aldeanueva de Ebro	2760	17 (Alfaro)	15 (Hospital Calahorra)	15 (Centro de Salud de Alfaro)	2 (S.I.E.S. Secc. Aldeanueva de Ebro - Gonzalo de Berceo)	44	41	17 (Calahorra Ac.)	14 (Las Tejerías)	15 (Centro Comercial Arcca)

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de tiempo: minutos

Se ha establecido como umbral máximo (color rojo) tiempos de 30 minutos en relación de los núcleos urbanos con las cabeceras de comarca y los diferentes centros atractores relacionados con los servicios básicos, como son: centros de salud, institutos de educación secundaria y Redes viarias de alta capacidad. Por otra parte, se ha considerado como umbral máximo (color rojo) tiempos de 60 minutos para el resto de centros atractores, como son los dos hospitales principales de la Comunidad Autónoma (Hospital San Pedro y Fundación Hospital de Calahorra), la Universidad de La Rioja, el Aeropuerto Logroño-Agoncillo y los polígonos industriales y centros comerciales más próximos.

Comarca de Anguiano

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Anguiano	Anguiano	494	0 (Anguiano)	37 (Hospital San Pedro)	20 (Centro de Salud de Nájera)	9 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	38	46	33 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	44 (Cantabria II)	33 (Centro Comercial Parque Rioja)
Baños De Río Tobía	Baños de Río Tobía	1585	8 (Anguiano)	28 (Hospital San Pedro)	12 (Centro de Salud de Nájera)	1 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	29	37	24 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	30 (La Portalada I)	23 (Centro Comercial Parque Rioja)
San Millán De La Cogolla	San Millán de la Cogolla	203	20 (Anguiano)	38 (Hospital San Pedro)	22 (Centro de Salud de Nájera)	18 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	39	47	34 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	38 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	33 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ventosa	Ventosa	161	27 (Anguiano)	15 (Hospital San Pedro)	8 (Centro de Salud de Navarrete)	11 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	15	25	9 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	15 (La Portalada I)	11 (Centro Comercial Parque Rioja)
Berceo	Berceo	151	22 (Anguiano)	35 (Hospital San Pedro)	19 (Centro de Salud de Nájera)	16 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	36	44	31 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	35 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	30 (Centro Comercial Parque Rioja)
Matute	Matute	91	11 (Anguiano)	37 (Hospital San Pedro)	21 (Centro de Salud de Nájera)	10 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	38	46	34 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	40 (La Portalada II)	32 (Centro Comercial Parque Rioja)
Canales De La Sierra	Canales de la Sierra	86	48 (Anguiano)	88 (Hospital San Pedro)	69 (Centro de Salud de Nájera)	58 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	88	97	83 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	94 (La Portalada I)	82 (Centro Comercial Parque Rioja)
Estollo	Estollo	86	19 (Anguiano)	39 (Hospital San Pedro)	22 (Centro de Salud de Nájera)	16 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	40	49	36 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	40 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	35 (Centro Comercial Parque Rioja)
Viniegra De Abajo	Viniegra de Abajo	75	30 (Anguiano)	69 (Hospital San Pedro)	49 (Centro de Salud de Nájera)	38 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	70	78	64 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	74 (La Portalada I)	63 (Centro Comercial Parque Rioja)
Pedroso	Pedroso	73	11 (Anguiano)	39 (Hospital San Pedro)	23 (Centro de Salud de Nájera)	11 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	40	48	35 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	43 (La Portalada I)	35 (Centro Comercial Parque Rioja)
Villaverde De Rioja	Villaverde de Rioja	56	12 (Anguiano)	38 (Hospital San Pedro)	22 (Centro de Salud de Nájera)	10 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	39	47	34 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	40 (La Portalada I)	33 (Centro Comercial Parque Rioja)
Mansilla	Mansilla de la Sierra	48	35 (Anguiano)	75 (Hospital San Pedro)	56 (Centro de Salud de Nájera)	44 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	75	84	69 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	80 (La Portalada I)	69 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ventrosa	Ventrosa	48	31 (Anguiano)	70 (Hospital San Pedro)	52 (Centro de Salud de Nájera)	40 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	71	79	65 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	75 (La Portalada I)	64 (Centro Comercial Parque Rioja)

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Villavelayo	Villavelayo	45	43 (Anguiano)	83 (Hospital San Pedro)	64 (Centro de Salud de Nájera)	53 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	83	92	77 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	88 (La Portalada I)	77 (Centro Comercial Parque Rioja)
Tobía	Tobía	43	13 (Anguiano)	39 (Hospital San Pedro)	22 (Centro de Salud de Nájera)	12 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	40	48	37 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	43 (La Portalada II)	35 (Centro Comercial Parque Rioja)
Brieva De Cameros	Brieva de Cameros	38	26 (Anguiano)	65 (Hospital San Pedro)	47 (Centro de Salud de Nájera)	36 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	66	75	61 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	71 (La Portalada I)	59 (Centro Comercial Parque Rioja)
Viniegra De Arriba	Viniegra de Arriba	36	44 (Anguiano)	79 (Hospital San Pedro)	64 (Centro de Salud de Nájera)	55 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	79	88	76 (Logroño Ac.)	80 (La Portalada I)	76 (Centro Comercial Parque Rioja)
El Río	San Millán de la Cogolla	26	25 (Anguiano)	44 (Hospital San Pedro)	26 (Centro de Salud de Nájera)	24 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	44	53	40 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	44 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	39 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ledesma de la Cogolla	Ledesma de la Cogolla	16	11 (Anguiano)	38 (Hospital San Pedro)	22 (Centro de Salud de Nájera)	10 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	40	48	35 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	42 (La Portalada I)	34 (Centro Comercial Parque Rioja)

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de tiempo: minutos

Se ha establecido como umbral máximo (color rojo) tiempos de 30 minutos en relación de los núcleos urbanos con las cabeceras de comarca y los diferentes centros atractores relacionados con los servicios básicos, como son: centros de salud, institutos de educación secundaria y Redes viarias de alta capacidad. Por otra parte, se ha considerado como umbral máximo (color rojo) tiempos de 60 minutos para el resto de centros atractores, como son los dos hospitales principales de la Comunidad Autónoma (Hospital San Pedro y Fundación Hospital de Calahorra), la Universidad de La Rioja, el Aeropuerto Logroño-Agoncillo y los polígonos industriales y centros comerciales más próximos.

Comarca de Arnedo

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Arnedo	Arnedo	15015	0 (Arnedo)	19 (Hospital Calahorra)	2 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	3 (I.E.S. Virgen de Vico)	40	36	19 (Calahorra Ac.)	13 (La Maja)	20 (Centro Comercial Arcca)
Quel	Quel	2078	7 (Arnedo)	14 (Hospital Calahorra)	6 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	9 (I.E.S. Virgen de Vico)	39	35	12 (Calahorra Ac.)	6 (La Maja)	14 (Centro Comercial Arcca)
Arnedillo	Arnedillo	387	16 (Arnedo)	32 (Hospital Calahorra)	15 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	13 (I.E.S. Celso Díaz)	53	49	32 (Calahorra Ac.)	27 (La Maja)	33 (Centro Comercial Arcca)
Herce	Herce	330	9 (Arnedo)	25 (Hospital Calahorra)	8 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	6 (I.E.S. Celso Díaz)	46	42	25 (Calahorra Ac.)	19 (La Maja)	26 (Centro Comercial Arcca)
Cornago	Cornago	304	29 (Arnedo)	42 (Hospital Calahorra)	27 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	26 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	63	58	41 (Calahorra Ac.)	36 (La Maja)	43 (Centro Comercial Arcca)
Préjano	Préjano	206	15 (Arnedo)	32 (Hospital Calahorra)	14 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	11 (I.E.S. Celso Díaz)	53	49	32 (Calahorra Ac.)	26 (La Maja)	32 (Centro Comercial Arcca)
Grávalos	Grávalos	187	21 (Arnedo)	34 (Hospital Calahorra)	18 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	17 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	55	50	24 (Alfaro Ac.)	26 (La Senda)	35 (Centro Comercial Arcca)
Bergasa	Bergasa	145	12 (Arnedo)	18 (Hospital Calahorra)	11 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	15 (I.E.S. Virgen de Vico)	36	32	17 (Lodosa Ac.)	13 (La Maja)	20 (Centro Comercial Arcca)

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Enciso	Enciso	137	26 (Arnedo)	43 (Hospital Calahorra)	25 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	24 (I.E.S. Celso Díaz)	64	60	44 (Calahorra Ac.)	39 (La Maja)	44 (Centro Comercial Arcca)
Santa Eulalia Bajera	Santa Eulalia Bajera	105	11 (Arnedo)	26 (Hospital Calahorra)	10 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	7 (I.E.S. Celso Díaz)	48	44	27 (Calahorra Ac.)	21 (La Maja)	27 (Centro Comercial Arcca)
Munilla	Munilla	93	25 (Arnedo)	42 (Hospital Calahorra)	24 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	22 (I.E.S. Celso Díaz)	63	59	42 (Calahorra Ac.)	37 (La Maja)	42 (Centro Comercial Arcca)
Santa Eulalia Somera	Arnedillo	61	12 (Arnedo)	28 (Hospital Calahorra)	10 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	9 (I.E.S. Celso Díaz)	49	45	28 (Calahorra Ac.)	23 (La Maja)	28 (Centro Comercial Arcca)
Muro De Aguas	Muro de Aguas	56	21 (Arnedo)	35 (Hospital Calahorra)	20 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	19 (I.E.S. Virgen de Vico)	55	51	33 (Calahorra Ac.)	28 (La Maja)	35 (Centro Comercial Arcca)
Bergasillas Bajera	Bergasillas Bajera	23	18 (Arnedo)	42 (Hospital San Pedro)	17 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	22 (I.E.S. Virgen de Vico)	41	38	24 (Lodosa Ac.)	20 (La Maja)	26 (Centro Comercial Arcca)
Bezares	Bezares	22	62 (Arnedo)	54 (Hospital Calahorra)	14 (Centro de Salud de Nájera)	14 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	27	37	24 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	30 (La Portalada I)	23 (Centro Comercial Parque Rioja)
Zarzosa	Zarzosa	15	32 (Arnedo)	49 (Hospital Calahorra)	31 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	29 (I.E.S. Celso Díaz)	70	66	49 (Calahorra Ac.)	44 (La Maja)	49 (Centro Comercial Arcca)

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Villarroya	Villarroya	5	17 (Arnedo)	30 (Hospital Calahorra)	15 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	14 (I.E.S. Virgen de Vico)	50	46	28 (Calahorra Ac.)	23 (La Maja)	31 (Centro Comercial Arcca)

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de tiempo: minutos

Se ha establecido como umbral máximo (color rojo) tiempos de 30 minutos en relación de los núcleos urbanos con las cabeceras de comarca y los diferentes centros atractores relacionados con los servicios básicos, como son: centros de salud, institutos de educación secundaria y Redes viarias de alta capacidad. Por otra parte, se ha considerado como umbral máximo (color rojo) tiempos de 60 minutos para el resto de centros atractores, como son los dos hospitales principales de la Comunidad Autónoma (Hospital San Pedro y Fundación Hospital de Calahorra), la Universidad de La Rioja, el Aeropuerto Logroño-Agoncillo y los polígonos industriales y centros comerciales más próximos.

Comarca de Calahorra

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales **
Calahorra	Calahorra	24531	0 (Calahorra)	4 (Hospital Calahorra)	3 (Centro de Salud de Calahorra)	0 (I.E.S. Marco Fabio Quintiliano)	33	32	6 (Calahorra Ac.)	5 (Las Tejerías)	1 (Centro Comercial Arcca)
Autol	Autol	4623	15 (Calahorra)	13 (Hospital Calahorra)	11 (Centro de Salud de Calahorra)	14 (S.I.E.S. Secc. Aldeanueva de Ebro - Gonzalo de Berceo)	38	37	12 (Calahorra Ac.)	9 (La Maja)	14 (Centro Comercial Arcca)
Pradejón	Pradejón	3910	14 (Calahorra)	10 (Hospital Calahorra)	12 (Centro de Salud de Calahorra)	0 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano)	32	28	6 (Lodosa Ac.)	13 (Las Tejerías)	14 (Centro Comercial Arcca)
El Villar De Arnedo	El Villar de Arnedo	596	14 (Calahorra)	10 (Hospital Calahorra)	12 (Centro de Salud de Calahorra)	8 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano)	27	24	8 (Lodosa Ac.)	13 (Las Tejerías)	14 (Centro Comercial Arcca)
Tudelilla	Tudelilla	341	17 (Calahorra)	13 (Hospital Calahorra)	15 (Centro de Salud de Calahorra)	12 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano)	30	26	12 (Lodosa Ac.)	12 (La Maja)	17 (Centro Comercial Arcca)

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de tiempo: minutos

Se ha establecido como umbral máximo (color rojo) tiempos de 30 minutos en relación de los núcleos urbanos con las cabeceras de comarca y los diferentes centros atractores relacionados con los servicios básicos, como son: centros de salud, institutos de educación secundaria y Redes viarias de alta capacidad. Por otra parte, se ha considerado como umbral máximo (color rojo) tiempos de 60 minutos para el resto de centros atractores, como son los dos hospitales principales de la Comunidad Autónoma (Hospital San Pedro y Fundación Hospital de Calahorra), la Universidad de La Rioja, el Aeropuerto Logroño-Agoncillo y los polígonos industriales y centros comerciales más próximos.

Comarca de Cervera

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales **
Cervera Del Río Alhama	Cervera del Río Alhama	1345	0 (Cervera del Río Alhama)	41 (Hospital Calahorra)	1 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	1 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	70	67	29 (Alfaro Ac.)	29 (La Senda)	41 (Centro Comercial Arcca)
Igea	Igea	603	15 (Cervera del Río Alhama)	41 (Hospital Calahorra)	15 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	15 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	65	61	30 (Alfaro Ac.)	30 (La Senda)	42 (Centro Comercial Arcca)
Rincón De Olivedo O Las Casas	Cervera del Río Alhama	542	10 (Cervera del Río Alhama)	38 (Hospital Calahorra)	11 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	10 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	64	60	25 (Alfaro Ac.)	26 (La Senda)	38 (Centro Comercial Arcca)
Aguilar Del Río Alhama	Aguilar del Río Alhama	417	8 (Cervera del Río Alhama)	50 (Hospital Calahorra)	9 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	10 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	79	76	39 (Alfaro Ac.)	39 (La Senda)	50 (Centro Comercial Arcca)
Valverde	Cervera del Río Alhama	205	11 (Cervera del Río Alhama)	39 (Hospital Calahorra)	13 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	11 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	60	59	21 (Alfaro Ac.)	24 (La Senda)	39 (Centro Comercial Arcca)
Cabretón	Cervera del Río Alhama	180	8 (Cervera del Río Alhama)	47 (Hospital Calahorra)	9 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	7 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	69	67	31 (Alfaro Ac.)	33 (La Senda)	47 (Centro Comercial Arcca)
Inestrillas	Aguilar del Río Alhama	42	7 (Cervera del Río Alhama)	50 (Hospital Calahorra)	10 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	10 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	79	76	38 (Alfaro Ac.)	39 (La Senda)	50 (Centro Comercial Arcca)
Navajún	Navajún	10	27 (Cervera del Río Alhama)	68 (Hospital Calahorra)	28 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	30 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	98	94	58 (Alfaro Ac.)	59 (La Senda)	69 (Centro Comercial Arcca)
Valdemadera	Valdemadera	8	22 (Cervera del Río Alhama)	64 (Hospital Calahorra)	23 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	26 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	93	89	53 (Alfaro Ac.)	54 (La Senda)	64 (Centro Comercial Arcca)

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de tiempo: minutos

Comarca de Ezcaray

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Ezcaray	Ezcaray	1951	0 (Ezcaray)	46 (Hospital San Pedro)	14 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	1 (S.I.E.S. Secc. Ezcaray - Valle del Oja)	46	56	34 (Haro Ac.)	40 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	42 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ojacastro	Ojacastro	170	6 (Ezcaray)	43 (Hospital San Pedro)	11 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	5 (S.I.E.S. Secc. Ezcaray - Valle del Oja)	43	53	30 (Haro Ac.)	36 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	39 (Centro Comercial Parque Rioja)
Valgañón	Valgañón	130	7 (Ezcaray)	52 (Hospital San Pedro)	20 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	7 (S.I.E.S. Secc. Ezcaray - Valle del Oja)	52	61	39 (Haro Ac.)	46 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	47 (Centro Comercial Parque Rioja)
Zorraquín	Zorraquín	90	4 (Ezcaray)	48 (Hospital San Pedro)	17 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	3 (S.I.E.S. Secc. Ezcaray - Valle del Oja)	48	58	36 (Haro Ac.)	43 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	44 (Centro Comercial Parque Rioja)
Pazuengos	Pazuengos	26	25 (Ezcaray)	52 (Hospital San Pedro)	19 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	21 (I.E.S. Valle del Oja)	52	61	40 (Haro Ac.)	47 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	47 (Centro Comercial Parque Rioja)
Zaldierna	Ezcaray	25	9 (Ezcaray)	54 (Hospital San Pedro)	22 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	10 (S.I.E.S. Secc. Ezcaray - Valle del Oja)	54	63	42 (Haro Ac.)	49 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	49 (Centro Comercial Parque Rioja)

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de tiempo: minutos

Se ha establecido como umbral máximo (color rojo) tiempos de 30 minutos en relación de los núcleos urbanos con las cabeceras de comarca y los diferentes centros atractores relacionados con los servicios básicos, como son: centros de salud, institutos de educación secundaria y Redes viarias de alta capacidad. Por otra parte, se ha considerado como umbral máximo (color rojo) tiempos de 60 minutos para el resto de centros atractores, como son los dos hospitales principales de la Comunidad Autónoma (Hospital San Pedro y Fundación Hospital de Calahorra), la Universidad de La Rioja, el Aeropuerto Logroño-Agoncillo y los polígonos industriales y centros comerciales más próximos.

Comarca de Haro

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Haro	Haro	11557	0 (Haro)	35 (Hospital San Pedro)	3 (Centro de Salud de Haro)	2 (I.E.S. Ciudad de Haro)	36	43	8 (Haro Ac.)	5 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	34 (Centro Comercial Parque Rioja)
San Asensio	San Asensio	1108	17 (Haro)	28 (Hospital San Pedro)	16 (Centro de Salud de Haro)	14 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	28	37	14 (Cenicero Ac.)	14 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	25 (Centro Comercial Parque Rioja)
Casalarreina	Casalarreina	1102	8 (Haro)	33 (Hospital San Pedro)	10 (Centro de Salud de Haro)	11 (I.E.S. Ciudad de Haro)	34	41	6 (Haro Ac.)	12 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	32 (Centro Comercial Parque Rioja)
San Vicente De La Sonsierra	San Vicente de la Sonsierra	967	14 (Haro)	35 (Hospital San Pedro)	14 (Centro de Salud de Haro)	15 (I.E.S. Ciudad de Haro)	35	44	17 (Haro Ac.)	11 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	31 (Centro Comercial Parque Rioja)
Briones	Briones	749	11 (Haro)	32 (Hospital San Pedro)	10 (Centro de Salud de Haro)	11 (I.E.S. Ciudad de Haro)	32	40	14 (Haro Ac.)	7 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	28 (Centro Comercial Parque Rioja)
Cuzcurrita De Río Tirón	Cuzcurrita de Río Tirón	509	14 (Haro)	38 (Hospital San Pedro)	15 (Centro de Salud de Haro)	16 (I.E.S. Ciudad de Haro)	39	47	11 (Haro Ac.)	17 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	36 (Centro Comercial Parque Rioja)
Anguciana	Anguciana	425	6 (Haro)	36 (Hospital San Pedro)	8 (Centro de Salud de Haro)	7 (I.E.S. Ciudad de Haro)	37	44	9 (Haro Ac.)	10 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	35 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ollauri	Ollauri	286	9 (Haro)	34 (Hospital San Pedro)	8 (Centro de Salud de Haro)	10 (I.E.S. Ciudad de Haro)	34	43	10 (Haro Ac.)	7 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	30 (Centro Comercial Parque Rioja)
Zarratón	Zarratón	274	9 (Haro)	36 (Hospital San Pedro)	9 (Centro de Salud de Haro)	10 (I.E.S. Ciudad de Haro)	38	44	9 (Haro Ac.)	11 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	32 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ábalos	Ábalos	255	16 (Haro)	35 (Hospital San Pedro)	20 (Centro de Salud de Haro)	21 (I.E.S. Ciudad de Haro)	33	45	24 (Haro Ac.)	16 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	33 (Centro Comercial Parque Rioja)
Rodezno	Rodezno	228	11 (Haro)	36 (Hospital San Pedro)	10 (Centro de Salud de Haro)	13 (I.E.S. Ciudad de Haro)	37	44	12 (Haro Ac.)	9 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	31 (Centro Comercial Parque Rioja)
Briñas	Briñas	190	7 (Haro)	38 (Hospital San Pedro)	8 (Centro de Salud de Haro)	8 (I.E.S. Ciudad de Haro)	39	47	12 (Haro Ac.)	5 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	35 (Centro Comercial Parque Rioja)
Tirgo	Tirgo	185	11 (Haro)	35 (Hospital San Pedro)	12 (Centro de Salud de Haro)	13 (I.E.S. Ciudad de Haro)	35	44	8 (Haro Ac.)	14 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	34 (Centro Comercial Parque Rioja)

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Cihuri	Cihuri	177	11 (Haro)	35 (Hospital San Pedro)	13 (Centro de Salud de Haro)	14 (I.E.S. Ciudad de Haro)	36	44	8 (Haro Ac.)	15 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	34 (Centro Comercial Parque Rioja)
Villalba De Rioja	Villalba de Rioja	158	9 (Haro)	42 (Hospital San Pedro)	13 (Centro de Salud de Haro)	14 (I.E.S. Ciudad de Haro)	43	51	17 (Haro Ac.)	16 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	41 (Centro Comercial Parque Rioja)
Treviana	Treviana	150	15 (Haro)	41 (Hospital San Pedro)	16 (Centro de Salud de Haro)	18 (I.E.S. Ciudad de Haro)	41	49	13 (Haro Ac.)	19 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	39 (Centro Comercial Parque Rioja)
Sajazarra	Sajazarra	129	14 (Haro)	39 (Hospital San Pedro)	16 (Centro de Salud de Haro)	16 (I.E.S. Ciudad de Haro)	40	48	13 (Haro Ac.)	19 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	38 (Centro Comercial Parque Rioja)
Gimileo	Gimileo	111	8 (Haro)	32 (Hospital San Pedro)	7 (Centro de Salud de Haro)	8 (I.E.S. Ciudad de Haro)	33	41	10 (Haro Ac.)	3 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	29 (Centro Comercial Parque Rioja)
Foncea	Foncea	94	20 (Haro)	44 (Hospital San Pedro)	21 (Centro de Salud de Haro)	23 (I.E.S. Ciudad de Haro)	45	52	17 (Haro Ac.)	24 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	43 (Centro Comercial Parque Rioja)
Fonzaleche	Fonzaleche	89	17 (Haro)	41 (Hospital San Pedro)	18 (Centro de Salud de Haro)	20 (I.E.S. Ciudad de Haro)	42	50	15 (Haro Ac.)	21 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	40 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ochánduri	Ochánduri	71	18 (Haro)	43 (Hospital San Pedro)	19 (Centro de Salud de Haro)	16 (I.E.S. Valle del Oja)	43	51	16 (Haro Ac.)	22 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	41 (Centro Comercial Parque Rioja)
San Torcuato	San Torcuato	68	13 (Haro)	36 (Hospital San Pedro)	12 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	13 (I.E.S. Valle del Oja)	37	45	14 (Haro Ac.)	16 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	32 (Centro Comercial Parque Rioja)
Galbárruli	Galbárruli	52	18 (Haro)	44 (Hospital San Pedro)	20 (Centro de Salud de Haro)	22 (I.E.S. Ciudad de Haro)	44	53	18 (Haro Ac.)	24 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	42 (Centro Comercial Parque Rioja)
Villaseca	Fonzaleche	45	15 (Haro)	40 (Hospital San Pedro)	17 (Centro de Salud de Haro)	18 (I.E.S. Ciudad de Haro)	41	49	14 (Haro Ac.)	21 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	39 (Centro Comercial Parque Rioja)
San Millán De Yécora	San Millán de Yécora	34	22 (Haro)	47 (Hospital San Pedro)	23 (Centro de Salud de Haro)	25 (I.E.S. Ciudad de Haro)	47	56	20 (Haro Ac.)	26 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	45 (Centro Comercial Parque Rioja)
Cidamón	Cidamón	12	11 (Haro)	36 (Hospital San Pedro)	12 (Centro de Salud de Haro)	13 (I.E.S. Ciudad de Haro)	38	45	12 (Haro Ac.)	14 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	33 (Centro Comercial Parque Rioja)

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Cellorigo	Cellorigo	11	23 (Haro)	47 (Hospital San Pedro)	25 (Centro de Salud de Haro)	28 (I.E.S. Ciudad de Haro)	49	57	24 (Haro Ac.)	30 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	47 (Centro Comercial Parque Rioja)

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de tiempo: minutos

Se ha establecido como umbral máximo (color rojo) tiempos de 30 minutos en relación de los núcleos urbanos con las cabeceras de comarca y los diferentes centros atractores relacionados con los servicios básicos, como son: centros de salud, institutos de educación secundaria y Redes viarias de alta capacidad. Por otra parte, se ha considerado como umbral máximo (color rojo) tiempos de 60 minutos para el resto de centros atractores, como son los dos hospitales principales de la Comunidad Autónoma (Hospital San Pedro y Fundación Hospital de Calahorra), la Universidad de La Rioja, el Aeropuerto Logroño-Agoncillo y los polígonos industriales y centros comerciales más próximos.

Comarca de Logroño

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales **
Logroño	Logroño	150354	0 (Logroño)	9 (Hospital San Pedro)	3 (Centro de Salud Gonzalo de Berceo)	3 (I.E.S. Escultor Daniel)	8	18	8 (Logroño Ac.)	7 (La Portalada I)	7 (Centro Comercial Parque Rioja)
Lardero	Lardero	10813	10 (Logroño)	9 (Hospital San Pedro)	6 (Centro de Salud de Alberite)	5 (I.E.S. La Laboral)	10	19	5 (Logroño Ac.)	9 (La Portalada I)	7 (Centro Comercial Parque Rioja)
Villamediana De Iregua	Villamediana de Iregua	8151	14 (Logroño)	7 (Hospital San Pedro)	6 (Centro de Salud de Alberite)	11 (I.E.S. La Laboral)	9	18	14 (Recajo Ac)	9 (La Portalada II)	8 (Berceo Centro Comercial)
Albelda De Iregua	Albelda de Iregua	3481	17 (Logroño)	17 (Hospital San Pedro)	8 (Centro de Salud de Alberite)	14 (I.E.S. La Laboral)	17	28	13 (Logroño Ac.)	18 (Cantabria I)	15 (Centro Comercial Parque Rioja)
Fuenmayor	Fuenmayor	3143	14 (Logroño)	13 (Hospital San Pedro)	8 (Centro de Salud de Navarrete)	2 (I.E.S. Francisco Tomás y Valiente)	13	22	4 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	13 (La Portalada I)	8 (Centro Comercial Parque Rioja)
Navarrete	Navarrete	2935	15 (Logroño)	14 (Hospital San Pedro)	1 (Centro de Salud de Navarrete)	10 (I.E.S. Francisco Tomás y Valiente)	14	23	6 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	14 (La Portalada I)	10 (Centro Comercial Parque Rioja)
Alberite	Alberite	2457	15 (Logroño)	9 (Hospital San Pedro)	1 (Centro de Salud de Alberite)	7 (I.E.S. La Laboral)	12	21	11 (Logroño Ac.)	10 (La Portalada II)	10 (Berceo Centro Comercial)
Cenicero	Cenicero	2086	20 (Logroño)	19 (Hospital San Pedro)	14 (Centro de Salud de Navarrete)	10 (I.E.S. Francisco Tomás y Valiente)	19	28	5 (Cenicero Ac.)	18 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	15 (Centro Comercial Parque Rioja)
Varea	Logroño	1901	11 (Logroño)	5 (Hospital San Pedro)	7 (Centro de Salud Joaquín Elizalde)	6 (I.E.S. Práxedes Mateo Sagasta)	5	14	9 (Recajo Ac)	4 (La Portalada II)	3 (Berceo Centro Comercial)
Murillo De Río Leza	Murillo de Río Leza	1652	20 (Logroño)	15 (Hospital San Pedro)	1 (Centro de Salud de Murillo)	2 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	15	10	7 (Agoncillo Ac.)	7 (El Sequero)	14 (Berceo Centro Comercial)
Entrena	Entrena	1545	15 (Logroño)	13 (Hospital San Pedro)	5 (Centro de Salud de Navarrete)	12 (I.E.S. Inventor Cosme García)	14	24	10 (Logroño Ac.)	14 (La Portalada I)	13 (Centro Comercial Parque Rioja)

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Agoncillo	Agoncillo	976	16 (Logroño)	12 (Hospital San Pedro)	5 (Centro de Salud de Murillo)	6 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	11	7	4 (Agoncillo Ac.)	3 (El Sequero)	10 (Berceo Centro Comercial)
Ribafrecha	Ribafrecha	958	23 (Logroño)	15 (Hospital San Pedro)	10 (Centro de Salud de Alberite)	17 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	18	24	22 (Logroño Ac.)	17 (La Portalada II)	17 (Berceo Centro Comercial)
Nalda	Nalda	955	20 (Logroño)	19 (Hospital San Pedro)	13 (Centro de Salud de Alberite)	17 (I.E.S. Inventor Cosme García)	20	29	16 (Logroño Ac.)	20 (La Portalada I)	18 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ausejo	Ausejo	808	29 (Logroño)	17 (Hospital Calahorra)	21 (Centro de Salud de Murillo)	16 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano)	25	22	17 (Lodosa Ac.)	13 (El Sequero)	21 (Centro Comercial Arcca)
Alcanadre	Alcanadre	638	30 (Logroño)	23 (Hospital Calahorra)	21 (Centro de Salud de Murillo)	19 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano)	27	22	13 (Lodosa Ac.)	14 (El Sequero)	24 (Centro Comercial Arcca)
Arrúbal	Arrúbal	516	22 (Logroño)	19 (Hospital San Pedro)	13 (Centro de Salud de Murillo)	15 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	18	14	10 (Agoncillo Ac.)	4 (El Sequero Ampliación)	18 (Berceo Centro Comercial)
Galilea	Galilea	366	27 (Logroño)	22 (Hospital Calahorra)	9 (Centro de Salud de Murillo)	10 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	23	18	15 (Agoncillo Ac.)	14 (El Sequero)	22 (Berceo Centro Comercial)
Sojuela	Sojuela	347	19 (Logroño)	18 (Hospital San Pedro)	8 (Centro de Salud de Navarrete)	17 (I.E.S. Inventor Cosme García)	19	28	15 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	19 (La Portalada I)	17 (Centro Comercial Parque Rioja)
Medrano	Medrano	325	19 (Logroño)	18 (Hospital San Pedro)	5 (Centro de Salud de Navarrete)	16 (I.E.S. Francisco Tomás y Valiente)	19	28	12 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	19 (La Portalada I)	15 (Centro Comercial Parque Rioja)
Sotés	Sotés	284	17 (Logroño)	15 (Hospital San Pedro)	8 (Centro de Salud de Navarrete)	13 (I.E.S. Francisco Tomás y Valiente)	15	24	9 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	15 (La Portalada I)	10 (Centro Comercial Parque Rioja)
Corera	Corera	256	25 (Logroño)	18 (Hospital Calahorra)	13 (Centro de Salud de Murillo)	14 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	22	18	12 (Agoncillo Ac.)	10 (El Sequero)	21 (Berceo Centro Comercial)

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
El Cortijo	Logroño	230	13 (Logroño)	19 (Hospital San Pedro)	10 (Centro de Salud Gonzalo de Berceo)	12 (I.E.S. Batalla de Clavijo)	17	29	20 (Logroño Ac.)	20 (Cantabria I)	15 (Centro Comercial Parque Rioja)
Sorzano	Sorzano	225	21 (Logroño)	20 (Hospital San Pedro)	17 (Centro de Salud de Alberite)	18 (I.E.S. Inventor Cosme García)	20	30	16 (Logroño Ac.)	21 (La Portalada I)	19 (Centro Comercial Parque Rioja)
Puente Madre	Villamediana de Iregua	208	10 (Logroño)	2 (Hospital San Pedro)	7 (Centro de Salud de Alberite)	8 (I.E.S. Inventor Cosme García)	5	14	10 (Recajo Ac)	4 (La Portalada II)	4 (Berceo Centro Comercial)
La Unión De Los Tres Ejércitos	Clavijo	181	22 (Logroño)	16 (Hospital San Pedro)	7 (Centro de Salud de Alberite)	17 (I.E.S. La Laboral)	19	27	21 (Logroño Ac.)	19 (La Portalada II)	18 (Berceo Centro Comercial)
Ventas Blancas	Lagunilla del Jubera	170	25 (Logroño)	22 (Hospital San Pedro)	7 (Centro de Salud de Murillo)	9 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	21	17	14 (Agoncillo Ac.)	14 (El Sequero)	21 (Berceo Centro Comercial)
Lagunilla Del Jubera	Lagunilla del Jubera	158	31 (Logroño)	28 (Hospital San Pedro)	13 (Centro de Salud de Murillo)	16 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	27	23	21 (Agoncillo Ac.)	21 (El Sequero)	27 (Berceo Centro Comercial)
El Redal	El Redal	152	28 (Logroño)	17 (Hospital Calahorra)	17 (Centro de Salud de Murillo)	16 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano)	24	21	15 (Agoncillo Ac.)	13 (El Sequero)	21 (Centro Comercial Arcca)
Recajo	Agoncillo	120	13 (Logroño)	8 (Hospital San Pedro)	7 (Centro de Salud de Murillo)	9 (I.E.S. Inventor Cosme García)	9	5	4 (Recajo Ac)	4 (La Portalada I)	8 (Berceo Centro Comercial)
Islallana	Nalda	102	17 (Logroño)	17 (Hospital San Pedro)	14 (Centro de Salud de Alberite)	14 (I.E.S. Inventor Cosme García)	17	26	13 (Logroño Ac.)	17 (La Portalada I)	15 (Centro Comercial Parque Rioja)
Hornos De Moncalvillo	Hornos de Moncalvillo	94	18 (Logroño)	16 (Hospital San Pedro)	9 (Centro de Salud de Navarrete)	14 (I.E.S. Francisco Tomás y Valiente)	16	25	10 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	16 (La Portalada I)	12 (Centro Comercial Parque Rioja)
Clavijo	Clavijo	88	28 (Logroño)	22 (Hospital San Pedro)	12 (Centro de Salud de Alberite)	23 (I.E.S. La Laboral)	25	33	27 (Logroño Ac.)	25 (La Portalada II)	23 (Berceo Centro Comercial)
Santa Engracia	Santa Engracia del Jubera	83	34 (Logroño)	30 (Hospital San Pedro)	16 (Centro de Salud de Murillo)	18 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	30	26	23 (Agoncillo Ac.)	24 (El Sequero)	29 (Berceo Centro Comercial)

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
La Villa De Ocón	Ocón	82	39 (Logroño)	28 (Hospital Calahorra)	24 (Centro de Salud de Murillo)	27 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	35	32	28 (Agoncillo Ac.)	25 (El Sequero)	32 (Centro Comercial Arcca)
Santa Lucía	Ocón	74	35 (Logroño)	28 (Hospital Calahorra)	20 (Centro de Salud de Murillo)	23 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	31	28	24 (Agoncillo Ac.)	22 (El Sequero)	30 (Berceo Centro Comercial)
Jubera	Santa Engracia del Jubera	56	35 (Logroño)	31 (Hospital San Pedro)	17 (Centro de Salud de Murillo)	20 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	31	26	25 (Agoncillo Ac.)	25 (El Sequero)	30 (Berceo Centro Comercial)
Daroca De Rioja	Daroca de Rioja	50	21 (Logroño)	19 (Hospital San Pedro)	9 (Centro de Salud de Navarrete)	17 (I.E.S. Francisco Tomás y Valiente)	19	29	13 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	19 (La Portalada I)	15 (Centro Comercial Parque Rioja)
Pipaona	Ocón	45	34 (Logroño)	24 (Hospital Calahorra)	23 (Centro de Salud de Murillo)	25 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano)	31	27	23 (Agoncillo Ac.)	21 (El Sequero)	27 (Centro Comercial Arcca)
Los Molinos De Ocón	Ocón	44	32 (Logroño)	22 (Hospital Calahorra)	22 (Centro de Salud de Murillo)	22 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano)	29	25	20 (Agoncillo Ac.)	18 (El Sequero)	26 (Centro Comercial Arcca)
Aldealobos	Ocón	37	33 (Logroño)	23 (Hospital Calahorra)	23 (Centro de Salud de Murillo)	24 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano)	30	26	22 (Agoncillo Ac.)	19 (El Sequero)	26 (Centro Comercial Arcca)
Las Ruedas De Ocón	Ocón	35	36 (Logroño)	25 (Hospital Calahorra)	25 (Centro de Salud de Murillo)	27 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano)	32	29	25 (Agoncillo Ac.)	22 (El Sequero)	29 (Centro Comercial Arcca)
Torremontalbo	Torremontalbo	10	22 (Logroño)	20 (Hospital San Pedro)	15 (Centro de Salud de Haro)	13 (I.E.S. Francisco Tomás y Valiente)	21	30	6 (Cenicero Ac.)	12 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	17 (Centro Comercial Parque Rioja)
Robres del Castillo	Robres del Castillo	8	40 (Logroño)	36 (Hospital San Pedro)	22 (Centro de Salud de Murillo)	25 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	36	32	31 (Agoncillo Ac.)	31 (El Sequero)	35 (Berceo Centro Comercial)

Comarca de Nájera

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Nájera	Nájera	8072	0 (Nájera)	22 (Hospital San Pedro)	1 (Centro de Salud de Nájera)	3 (I.E.S. Rey Don García)	24	32	17 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	23 (La Portalada I)	18 (Centro Comercial Parque Rioja)
Uruñuela	Uruñuela	967	7 (Nájera)	21 (Hospital San Pedro)	7 (Centro de Salud de Nájera)	7 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	22	31	12 (Cenicero Ac.)	22 (La Portalada I)	17 (Centro Comercial Parque Rioja)
Huércanos	Huércanos	846	6 (Nájera)	20 (Hospital San Pedro)	7 (Centro de Salud de Nájera)	5 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	21	29	10 (Cenicero Ac.)	20 (La Portalada I)	15 (Centro Comercial Parque Rioja)
Alesanco	Alesanco	504	13 (Nájera)	26 (Hospital San Pedro)	13 (Centro de Salud de Nájera)	12 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	26	36	21 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	24 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	22 (Centro Comercial Parque Rioja)
Badarán	Badarán	477	12 (Nájera)	30 (Hospital San Pedro)	14 (Centro de Salud de Nájera)	12 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	31	40	26 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	32 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	26 (Centro Comercial Parque Rioja)
Hormilla	Hormilla	418	10 (Nájera)	25 (Hospital San Pedro)	10 (Centro de Salud de Nájera)	9 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	25	34	19 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	18 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	20 (Centro Comercial Parque Rioja)
Tricio	Tricio	374	5 (Nájera)	21 (Hospital San Pedro)	7 (Centro de Salud de Nájera)	6 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	22	31	16 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	22 (La Portalada I)	17 (Centro Comercial Parque Rioja)
Arenzana De Abajo	Arenzana de Abajo	237	6 (Nájera)	23 (Hospital San Pedro)	7 (Centro de Salud de Nájera)	8 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	24	32	18 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	24 (La Portalada I)	18 (Centro Comercial Parque Rioja)
Azofra	Azofra	219	11 (Nájera)	24 (Hospital San Pedro)	11 (Centro de Salud de Nájera)	11 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	24	34	20 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	22 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	20 (Centro Comercial Parque Rioja)
Camprovín	Camprovín	165	11 (Nájera)	29 (Hospital San Pedro)	13 (Centro de Salud de Nájera)	15 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	31	39	25 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	31 (La Portalada I)	25 (Centro Comercial Parque Rioja)
Villar De Torre	Villar de Torre	160	17 (Nájera)	33 (Hospital San Pedro)	19 (Centro de Salud de Nájera)	15 (I.E.S. Valle del Oja)	33	42	27 (Haro Ac.)	31 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	28 (Centro Comercial Parque Rioja)
Cordovín	Cordovín	153	15 (Nájera)	30 (Hospital San Pedro)	17 (Centro de Salud de Nájera)	15 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	31	39	26 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	28 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	25 (Centro Comercial Parque Rioja)
Hormilleja	Hormilleja	134	9 (Nájera)	26 (Hospital San Pedro)	9 (Centro de Salud de Nájera)	8 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	27	35	18 (Cenicero Ac.)	18 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	21 (Centro Comercial Parque Rioja)

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Cárdenas	Cárdenas	124	7 (Nájera)	25 (Hospital San Pedro)	9 (Centro de Salud de Nájera)	10 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	27	35	21 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	27 (La Portalada I)	21 (Centro Comercial Parque Rioja)
Manjarrés	Manjarrés	119	11 (Nájera)	21 (Hospital San Pedro)	12 (Centro de Salud de Nájera)	10 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	22	31	17 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	23 (La Portalada I)	17 (Centro Comercial Parque Rioja)
Bobadilla	Bobadilla	96	13 (Nájera)	31 (Hospital San Pedro)	15 (Centro de Salud de Nájera)	3 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García)	32	40	27 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	33 (La Portalada I)	26 (Centro Comercial Parque Rioja)
Alesón	Alesón	94	9 (Nájera)	19 (Hospital San Pedro)	10 (Centro de Salud de Nájera)	8 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	20	29	14 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	20 (La Portalada I)	15 (Centro Comercial Parque Rioja)
Cañas	Cañas	93	16 (Nájera)	29 (Hospital San Pedro)	15 (Centro de Salud de Nájera)	16 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	29	39	25 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	27 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	25 (Centro Comercial Parque Rioja)
Santa Coloma	Santa Coloma	91	13 (Nájera)	28 (Hospital San Pedro)	15 (Centro de Salud de Nájera)	16 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	28	37	24 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	31 (La Portalada I)	23 (Centro Comercial Parque Rioja)
Castroviejo	Castroviejo	47	20 (Nájera)	33 (Hospital San Pedro)	22 (Centro de Salud de Nájera)	24 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	33	42	31 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	37 (La Portalada I)	28 (Centro Comercial Parque Rioja)
Canillas De Río Tuerto	Canillas de Río Tuerto	43	16 (Nájera)	29 (Hospital San Pedro)	15 (Centro de Salud de Nájera)	16 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	31	39	25 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	27 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	25 (Centro Comercial Parque Rioja)
Torrecilla Sobre Alesanco	Torrecilla sobre Alesanco	34	16 (Nájera)	30 (Hospital San Pedro)	16 (Centro de Salud de Nájera)	16 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	31	39	25 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	27 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	25 (Centro Comercial Parque Rioja)
Arenzana De Arriba	Arenzana de Arriba	29	8 (Nájera)	23 (Hospital San Pedro)	10 (Centro de Salud de Nájera)	9 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas)	24	33	19 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	25 (La Portalada I)	19 (Centro Comercial Parque Rioja)
Villarejo	Villarejo	26	22 (Nájera)	36 (Hospital San Pedro)	23 (Centro de Salud de Nájera)	17 (I.E.S. Valle del Oja)	38	46	29 (Haro Ac.)	34 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	32 (Centro Comercial Parque Rioja)

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de tiempo: minutos

Se ha establecido como umbral máximo (color rojo) tiempos de 30 minutos en relación de los núcleos urbanos con las cabeceras de comarca y los diferentes centros atractores relacionados con los servicios básicos, como son: centros de salud, institutos de educación secundaria y Redes viarias de alta capacidad. Por otra parte, se ha considerado como umbral máximo (color rojo) tiempos de 60 minutos para el resto de centros atractores, como son los dos hospitales principales de la Comunidad Autónoma (Hospital San Pedro y Fundación Hospital de Calahorra), la Universidad de La Rioja, el Aeropuerto Logroño-Agoncillo y los polígonos industriales y centros comerciales más próximos.

Comarca de Santo Domingo de la Calzada

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales **
Santo Domingo De La Calzada	Santo Domingo de la Calzada	6276	0 (Santo Domingo de la Calzada)	31 (Hospital San Pedro)	1 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	1 (I.E.S. Valle del Oja)	31	41	18 (Haro Ac.)	25 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	27 (Centro Comercial Parque Rioja)
Castañares De Rioja	Castañares de Rioja	404	11 (Santo Domingo de la Calzada)	36 (Hospital San Pedro)	11 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	13 (I.E.S. Valle del Oja)	36	46	11 (Haro Ac.)	18 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	32 (Centro Comercial Parque Rioja)
Santurde	Santurde de Rioja	275	8 (Santo Domingo de la Calzada)	39 (Hospital San Pedro)	8 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	7 (I.E.S. Valle del Oja)	39	49	27 (Haro Ac.)	33 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	35 (Centro Comercial Parque Rioja)
Grañón	Grañón	247	7 (Santo Domingo de la Calzada)	35 (Hospital San Pedro)	9 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	9 (I.E.S. Valle del Oja)	36	45	20 (Haro Ac.)	26 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	31 (Centro Comercial Parque Rioja)
Leiva	Leiva	236	12 (Santo Domingo de la Calzada)	40 (Hospital San Pedro)	14 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	14 (I.E.S. Valle del Oja)	41	50	21 (Haro Ac.)	27 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	36 (Centro Comercial Parque Rioja)
Bañares	Bañares	230	8 (Santo Domingo de la Calzada)	32 (Hospital San Pedro)	9 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	10 (I.E.S. Valle del Oja)	33	41	16 (Haro Ac.)	19 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	27 (Centro Comercial Parque Rioja)
Hervías	Hervías	126	8 (Santo Domingo de la Calzada)	28 (Hospital San Pedro)	8 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	10 (I.E.S. Valle del Oja)	30	38	19 (Haro Ac.)	24 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	24 (Centro Comercial Parque Rioja)
Cirueña	Cirueña	120	8 (Santo Domingo de la Calzada)	30 (Hospital San Pedro)	8 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	10 (I.E.S. Valle del Oja)	31	40	22 (Haro Ac.)	28 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	26 (Centro Comercial Parque Rioja)
Tormantos	Tormantos	117	15 (Santo Domingo de la Calzada)	43 (Hospital San Pedro)	17 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	17 (I.E.S. Valle del Oja)	43	53	24 (Haro Ac.)	30 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	39 (Centro Comercial Parque Rioja)
Santurdejo	Santurdejo	102	8 (Santo Domingo de la Calzada)	41 (Hospital San Pedro)	9 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	9 (I.E.S. Valle del Oja)	41	50	28 (Haro Ac.)	35 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	36 (Centro Comercial Parque Rioja)

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Herramélluri	Herramélluri	101	10 (Santo Domingo de la Calzada)	38 (Hospital San Pedro)	11 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	12 (I.E.S. Valle del Oja)	38	47	18 (Haro Ac.)	24 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	34 (Centro Comercial Parque Rioja)
Villarta-Quintana	Villarta-Quintana	95	12 (Santo Domingo de la Calzada)	40 (Hospital San Pedro)	14 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	15 (I.E.S. Valle del Oja)	40	50	25 (Haro Ac.)	32 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	36 (Centro Comercial Parque Rioja)
Baños De Rioja	Baños de Rioja	83	13 (Santo Domingo de la Calzada)	38 (Hospital San Pedro)	13 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	16 (I.E.S. Valle del Oja)	38	47	13 (Haro Ac.)	19 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	33 (Centro Comercial Parque Rioja)
Villalobar De Rioja	Villalobar de Rioja	55	9 (Santo Domingo de la Calzada)	36 (Hospital San Pedro)	11 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	11 (I.E.S. Valle del Oja)	37	46	15 (Haro Ac.)	22 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	32 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ciriñuela	Cirueña	48	6 (Santo Domingo de la Calzada)	30 (Hospital San Pedro)	7 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	8 (I.E.S. Valle del Oja)	30	39	21 (Haro Ac.)	26 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	25 (Centro Comercial Parque Rioja)
Corporales	Corporales	41	6 (Santo Domingo de la Calzada)	35 (Hospital San Pedro)	8 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	8 (I.E.S. Valle del Oja)	36	46	20 (Haro Ac.)	27 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	32 (Centro Comercial Parque Rioja)
Manzanares De Rioja	Manzanares de Rioja	37	10 (Santo Domingo de la Calzada)	33 (Hospital San Pedro)	10 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	12 (I.E.S. Valle del Oja)	34	43	25 (Haro Ac.)	30 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	29 (Centro Comercial Parque Rioja)
Gallinero De Rioja	Manzanares de Rioja	28	7 (Santo Domingo de la Calzada)	36 (Hospital San Pedro)	6 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	6 (I.E.S. Valle del Oja)	36	46	26 (Haro Ac.)	34 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	32 (Centro Comercial Parque Rioja)
Quintanar De Rioja	Villarta-Quintana	26	16 (Santo Domingo de la Calzada)	44 (Hospital San Pedro)	17 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	19 (I.E.S. Valle del Oja)	44	53	29 (Haro Ac.)	36 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	39 (Centro Comercial Parque Rioja)

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de tiempo: minutos

Comarca de Tierra de Cameros

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Torrecilla En Cameros	Torrecilla en Cameros	453	0 (Tierra de Cameros)	30 (Hospital San Pedro)	0 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	29 (I.E.S. Inventor Cosme García)	30	39	27 (Logroño Ac.)	31 (La Portalada I)	29 (Centro Comercial Parque Rioja)
Viguera	Viguera	361	13 (Tierra de Cameros)	23 (Hospital San Pedro)	20 (Centro de Salud de Alberite)	21 (I.E.S. Inventor Cosme García)	23	32	20 (Logroño Ac.)	24 (La Portalada I)	22 (Centro Comercial Parque Rioja)
Villoslada De Cameros	Villoslada de Cameros	327	27 (Tierra de Cameros)	53 (Hospital San Pedro)	27 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	48 (I.E.S. Inventor Cosme García)	53	63	46 (Logroño Ac.)	50 (La Portalada I)	52 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ortigosa	Ortigosa de Cameros	200	21 (Tierra de Cameros)	47 (Hospital San Pedro)	22 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	46 (I.E.S. Inventor Cosme García)	48	57	45 (Logroño Ac.)	49 (La Portalada I)	46 (Centro Comercial Parque Rioja)
El Rasillo	El Rasillo de Cameros	145	18 (Tierra de Cameros)	43 (Hospital San Pedro)	17 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	42 (I.E.S. Inventor Cosme García)	43	53	41 (Logroño Ac.)	45 (La Portalada I)	42 (Centro Comercial Parque Rioja)
Lumbreras	Lumbreras de Cameros	120	23 (Tierra de Cameros)	49 (Hospital San Pedro)	23 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	49 (I.E.S. Inventor Cosme García)	50	59	48 (Logroño Ac.)	52 (La Portalada I)	49 (Centro Comercial Parque Rioja)
Laguna De Cameros	Laguna de Cameros	106	43 (Tierra de Cameros)	53 (Hospital San Pedro)	12 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	55 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	55	62	61 (Logroño Ac.)	55 (La Portalada II)	54 (Berceo Centro Comercial)
San Román De Cameros	San Román de Cameros	102	39 (Tierra de Cameros)	41 (Hospital San Pedro)	1 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	44 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	44	51	49 (Logroño Ac.)	44 (La Portalada II)	43 (Berceo Centro Comercial)
Nestares	Nestares	80	7 (Tierra de Cameros)	31 (Hospital San Pedro)	8 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	30 (I.E.S. Inventor Cosme García)	31	41	28 (Logroño Ac.)	32 (La Portalada I)	30 (Centro Comercial Parque Rioja)
Pradillo	Pradillo	69	11 (Tierra de Cameros)	37 (Hospital San Pedro)	11 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	36 (I.E.S. Inventor Cosme García)	37	46	34 (Logroño Ac.)	39 (La Portalada I)	36 (Centro Comercial Parque Rioja)

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Nieva De Cameros	Nieva de Cameros	67	15 (Tierra de Cameros)	41 (Hospital San Pedro)	15 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	40 (I.E.S. Inventor Cosme García)	41	50	39 (Logroño Ac.)	43 (La Portalada I)	40 (Centro Comercial Parque Rioja)
Soto En Cameros	Soto en Cameros	66	48 (Tierra de Cameros)	30 (Hospital San Pedro)	10 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	31 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	33	39	36 (Logroño Ac.)	31 (La Portalada II)	32 (Berceo Centro Comercial)
Villanueva De Cameros	Villanueva de Cameros	59	13 (Tierra de Cameros)	39 (Hospital San Pedro)	14 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	38 (I.E.S. Inventor Cosme García)	39	49	37 (Logroño Ac.)	41 (La Portalada I)	38 (Centro Comercial Parque Rioja)
Ajamil	Ajamil de Cameros	50	44 (Tierra de Cameros)	51 (Hospital San Pedro)	10 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	55 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	54	61	60 (Logroño Ac.)	55 (La Portalada II)	53 (Berceo Centro Comercial)
Leza De Río Leza	Leza de Río Leza	41	44 (Tierra de Cameros)	21 (Hospital San Pedro)	16 (Centro de Salud de Alberite)	23 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	24	30	28 (Logroño Ac.)	23 (La Portalada II)	23 (Berceo Centro Comercial)
Muro En Cameros	Muro en Cameros	35	28 (Tierra de Cameros)	50 (Hospital San Pedro)	9 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	53 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	53	59	54 (Logroño Ac.)	53 (La Portalada II)	53 (Berceo Centro Comercial)
Terroba	Terroba	34	43 (Tierra de Cameros)	35 (Hospital San Pedro)	5 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	38 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	38	45	43 (Logroño Ac.)	38 (La Portalada II)	37 (Berceo Centro Comercial)
Almarza De Cameros	Almarza de Cameros	32	15 (Tierra de Cameros)	41 (Hospital San Pedro)	14 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	40 (I.E.S. Inventor Cosme García)	41	51	39 (Logroño Ac.)	43 (La Portalada I)	40 (Centro Comercial Parque Rioja)
Rabanera	Rabanera	32	43 (Tierra de Cameros)	49 (Hospital San Pedro)	9 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	52 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	52	59	58 (Logroño Ac.)	53 (La Portalada II)	51 (Berceo Centro Comercial)
San Andrés	Lumbreras de Cameros	31	30 (Tierra de Cameros)	55 (Hospital San Pedro)	30 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	59 (I.E.S. Inventor Cosme García)	56	65	57 (Logroño Ac.)	60 (La Portalada I)	55 (Centro Comercial Parque Rioja)

ORIGEN			DESTINO								
Núcleo de Población	Municipio	Población**	Cabeceras/Salud			Educación		Transporte		Empleo/Comercio	
			Cabecera Comarca	Hospital	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**
Jalón de Cameros	Jalón de Cameros	21	34 (Tierra de Cameros)	43 (Hospital San Pedro)	3 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	46 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	47	53	52 (Logroño Ac.)	47 (La Portalada II)	45 (Berceo Centro Comercial)
Gallinero de Cameros	Gallinero de Cameros	20	16 (Tierra de Cameros)	42 (Hospital San Pedro)	17 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	41 (I.E.S. Inventor Cosme García)	43	52	40 (Logroño Ac.)	44 (La Portalada I)	41 (Centro Comercial Parque Rioja)
Pinillos	Pinillos	19	15 (Tierra de Cameros)	40 (Hospital San Pedro)	14 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	40 (I.E.S. Inventor Cosme García)	41	50	39 (Logroño Ac.)	43 (La Portalada I)	40 (Centro Comercial Parque Rioja)
Hornillos de Cameros	Hornillos de Cameros	16	47 (Tierra de Cameros)	54 (Hospital San Pedro)	13 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	56 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	57	63	62 (Logroño Ac.)	56 (La Portalada II)	55 (Berceo Centro Comercial)
Cabezón de Cameros	Cabezón de Cameros	14	38 (Tierra de Cameros)	48 (Hospital San Pedro)	7 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	50 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	51	57	56 (Logroño Ac.)	51 (La Portalada II)	49 (Berceo Centro Comercial)
Torre en Cameros	Torre en Cameros	10	40 (Tierra de Cameros)	61 (Hospital San Pedro)	21 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	65 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral)	64	70	66 (Logroño Ac.)	65 (La Portalada II)	63 (Berceo Centro Comercial)

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de tiempo: minutos

Se ha establecido como umbral máximo (color rojo) tiempos de 30 minutos en relación de los núcleos urbanos con las cabeceras de comarca y los diferentes centros atractores relacionados con los servicios básicos, como son: centros de salud, institutos de educación secundaria y Redes viarias de alta capacidad. Por otra parte, se ha considerado como umbral máximo (color rojo) tiempos de 60 minutos para el resto de centros atractores, como son los dos hospitales principales de la Comunidad Autónoma (Hospital San Pedro y Fundación Hospital de Calahorra), la Universidad de La Rioja, el Aeropuerto Logroño-Agoncillo y los polígonos industriales y centros comerciales más próximos.

**Apéndice J – Tablas comparativas de los núcleos urbanos con los principales
centros atractores (distancia real)**

Comarca de Alfaro

ORIGEN			DESTINO										ÍNDICE DE ACCESIBILIDAD DE DISTANCIA	
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**	Cabecera de comarca	Hospital más cercano
Alfaro (C)	Alfaro	9611	-	70,9	25,8	0,9 (Centro de Salud de Alfaro)	0,5 (I.E.S. Gonzalo de Berceo - Alfaro)	71,0	66,8	7 (Alfaro Ac.)	3,4 (La Senda)	23,9 (Centro Comercial Arcca)	-	1,07
Rincón de Soto	Rincón de Soto	3886	12,8 (Alfaro)	61,1	16,3	12,2 (Centro de Salud de Alfaro)	0,2 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Rincón de Soto - Aldeanueva de Ebro)	61,2	53,1	15 (Calahorra Ac.)	12,8 (Las Tejerías)	14,4 (Centro Comercial Arcca)	1,23	1,19
Aldeanueva de Ebro	Aldeanueva de Ebro	2760	14,6 (Alfaro)	60,6	15,5	14,1 (Centro de Salud de Alfaro)	0,6 (S.I.E.S. Secc. Aldeanueva de Ebro - Gonzalo de Berceo)	60,7	52,6	17,2 (Calahorra Ac.)	14,4 (Las Tejerías)	13,6 (Centro Comercial Arcca)	1,14	1,30

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de distancia: kilómetros

Comarca de Anguiano

ORIGEN			DESTINO										ÍNDICE DE ACCESIBILIDAD DE DISTANCIA	
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**	Cabecera de comarca	Hospital más cercano
Anguiano (C)	Anguiano	494	-	45,3	94,6	19,3 (Centro de Salud de Nájera)	32,7 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	46,1	56,9	34,2 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	49,5 (Cantabria II)	41,4 (Centro Comercial Parque Rioja)	-	1,30
Baños de Río Tobía	Baños de Río Tobía	1585	8,6 (Anguiano)	36,6	86	10,7 (Centro de Salud de Nájera)	0,4 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	37,5	48,3	25,6 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	37,8 (La Portalada I)	32,6 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,10	1,20
San Millán de La Cogolla	San Millán de la Cogolla	203	18,7 (Anguiano)	43,7	93,1	17,8 (Centro de Salud de Nájera)	18,2 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	44,6	55,4	32,7 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	34,1 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	39,7 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,72	1,14
Ventosa	Ventosa	161	27,6 (Anguiano)	20,1	67,5	8,1 (Centro de Salud de Navarrete)	11,1 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas - Nájera)	21	31,8	9,2 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	21,4 (La Portalada I)	16,2 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,42	1,17
Berceo	Berceo	151	19,5 (Anguiano)	42,2	91,6	16,3 (Centro de Salud de Nájera)	12,4 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	43,1	53,9	31,2 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	32,6 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	38,3 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,76	1,13
Matute	Matute	91	10,5 (Anguiano)	42,4	91,8	16,5 (Centro de Salud de Nájera)	5,5 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	43,3	54,1	31,3 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	43,6 (La Portalada II)	38,4 (Centro Comercial Parque Rioja)	2,24	1,22
Canales de La Sierra	Canales de la Sierra	86	38,6 (Anguiano)	85,9	133,2	57,9 (Centro de Salud de Nájera)	71,3 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	86,7	97,5	72,8 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	89,1 (La Portalada I)	80 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,53	1,43
Estollo	Estollo	86	17,6 (Anguiano)	44,4	93,8	18,5 (Centro de Salud de Nájera)	18,9 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	45,3	56,1	33,4 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	34,8 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	40,5 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,72	1,19

ORIGEN			DESTINO										ÍNDICE DE ACCESIBILIDAD DE DISTANCIA	
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**	Cabecera de comarca	Hospital más cercano
Viniegra de Abajo	Viniegra de Abajo	75	23,5 (Anguiano)	70,8	118,2	42,9 (Centro de Salud de Nájera)	56,2 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	71,7	82,5	57,7 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	73 (La Portalada I)	64,9 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,47	1,40
Pedroso	Pedroso	73	8,9 (Anguiano)	44	93,4	18,1 (Centro de Salud de Nájera)	7,2 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	44,9	55,7	33 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	45,4 (La Portalada I)	40,1 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,58	1,50
Villaverde de Rioja	Villaverde de Rioja	56	12 (Anguiano)	43,8	93,2	17,9 (Centro de Salud de Nájera)	7 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	44,7	55,5	32,8 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	45,1 (La Portalada I)	39,9 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,59	1,25
Mansilla	Mansilla de la Sierra	48	28,9 (Anguiano)	76,2	123,5	48,2 (Centro de Salud de Nájera)	61,6 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	77	87,9	63,1 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	79,3 (La Portalada I)	70,3 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,51	1,41
Ventrosa	Ventrosa	48	25,5 (Anguiano)	72,8	120,1	44,8 (Centro de Salud de Nájera)	58,2 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	73,6	84,5	59,7 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	75,9 (La Portalada I)	66,9 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,86	1,52
Villavelayo	Villavelayo	45	34,4 (Anguiano)	81,7	129,1	53,8 (Centro de Salud de Nájera)	67,2 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	82,6	93,4	68,7 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	84,9 (La Portalada I)	75,8 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,48	1,41
Tobía	Tobía	43	11,9 (Anguiano)	43,8	93,1	17,8 (Centro de Salud de Nájera)	7 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	44,6	55,5	32,8 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	45 (La Portalada II)	39,9 (Centro Comercial Parque Rioja)	2,07	1,21
Brieva de Cameros	Brieva de Cameros	38	19,7 (Anguiano)	67	114,4	39,1 (Centro de Salud de Nájera)	52,5 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	67,9	78,7	54 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	70,3 (La Portalada I)	61,2 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,78	1,52

ORIGEN			DESTINO										ÍNDICE DE ACCESIBILIDAD DE DISTANCIA	
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**	Cabecera de comarca	Hospital más cercano
Viniegra de Arriba	Viniegra de Arriba	36	33,4 (Anguiano)	74,7	121	52,8 (Centro de Salud de Nájera)	41,8 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	75,5	86,2	66,6 (Logroño Ac.)	71,4 (La Portalada I)	71,8 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,72	1,44
El Río	San Millán de la Cogolla	26	21,4 (Anguiano)	46,6	95,8	20,5 (Centro de Salud de Nájera)	16,5 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	47,4	58,2	35,3 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	36,7 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	42,5 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,96	1,15
Ledesma de la Cogolla	Ledesma de la Cogolla	16	9,9 (Anguiano)	44	93,5	18,2 (Centro de Salud de Nájera)	7,3 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	45	55,8	33,1 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	45,4 (La Portalada I)	40,2 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,33	1,57

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de distancia: kilómetros

Comarca de Arnedo

ORIGEN			DESTINO										ÍNDICE DE ACCESIBILIDAD DE DISTANCIA	
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**	Cabecera de comarca	Hospital más cercano
Arnedo (C)	Arnedo	15015	-	47,8	17	0,6 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	0,8 (I.E.S. Virgen de Vico - Arnedo)	47,8	39,6	15,5 (Calahorra Ac.)	10,6 (La Maja)	16,7 (Centro Comercial Arcca)	-	1,25
Quel	Quel	2078	4,4 (Arnedo)	48,7	13,8	4 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	5,7 (I.E.S. Virgen de Vico - Arnedo)	48,8	40,6	12,3 (Calahorra Ac.)	7,4 (La Maja)	13,4 (Centro Comercial Arcca)	1,11	1,27
Arnedillo	Arnedillo	387	12,9 (Arnedo)	60,9	29,7	13 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	29,3 (I.E.S. Celso Díaz - Arnedo)	61	52,8	28,1 (Calahorra Ac.)	23,2 (La Maja)	29,3 (Centro Comercial Arcca)	1,12	1,24
Herce	Herce	330	6,2 (Arnedo)	54,2	23	6,3 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	6 (I.E.S. Celso Díaz - Arnedo)	54,3	46,1	21,4 (Calahorra Ac.)	16,5 (La Maja)	22,6 (Centro Comercial Arcca)	1,11	1,23
Cornago	Cornago	304	24,8 (Arnedo)	72,3	41,6	23,6 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	25,3 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	72,3	64,1	40 (Calahorra Ac.)	35,1 (La Maja)	41,2 (Centro Comercial Arcca)	1,38	1,43
Préjano	Préjano	206	11,6 (Arnedo)	59,7	28,5	11,8 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	28,4 (I.E.S. Celso Díaz - Arnedo)	59,8	51,6	26,9 (Calahorra Ac.)	22 (La Maja)	28,1 (Centro Comercial Arcca)	1,45	1,32
Grávalos	Grávalos	187	21,5 (Arnedo)	68,9	38,2	16,5 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	16,1 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	69	60,8	26,6 (Alfaro Ac.)	28,4 (La Senda)	37,9 (Centro Comercial Arcca)	1,39	1,68
Bergasa	Bergasa	145	10,4 (Arnedo)	44,5	19,4	10,6 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	12,2 (I.E.S. Virgen de Vico - Arnedo)	44,6	36,4	15,5 (Lodosa Ac.)	13,2 (La Maja)	19,2 (Centro Comercial Arcca)	2,71	1,37

ORIGEN			DESTINO										ÍNDICE DE ACCESIBILIDAD DE DISTANCIA	
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**	Cabecera de comarca	Hospital más cercano
Enciso	Enciso	137	22,5 (Arnedo)	70,5	39,3	22,6 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	39,2 (I.E.S. Celso Díaz - Arnedo)	70,6	62,4	37,7 (Calahorra Ac.)	32,8 (La Maja)	38,9 (Centro Comercial Arcca)	1,36	1,31
Santa Eulalia Bajera	Santa Eulalia Bajera	105	8,4 (Arnedo)	56,4	25,2	8,6 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	25,2 (I.E.S. Celso Díaz - Arnedo)	56,5	48,3	23,7 (Calahorra Ac.)	18,7 (La Maja)	24,8 (Centro Comercial Arcca)	1,07	1,21
Munilla	Munilla	93	19,4 (Arnedo)	67,5	36,3	19,6 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	19,2 (I.E.S. Celso Díaz - Arnedo)	67,6	59,4	34,6 (Calahorra Ac.)	29,7 (La Maja)	35,9 (Centro Comercial Arcca)	1,16	1,23
Santa Eulalia Somera	Arnedillo	61	8,8 (Arnedo)	56,9	25,6	9 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	25,7 (I.E.S. Celso Díaz - Arnedo)	57	48,8	24,1 (Calahorra Ac.)	19,2 (La Maja)	25,3 (Centro Comercial Arcca)	1,08	1,22
Muro de Aguas	Muro de Aguas	56	17,7 (Arnedo)	65,1	34,4	17,7 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	18,2 (I.E.S. Virgen de Vico - Arnedo)	65,2	57	32,9 (Calahorra Ac.)	28 (La Maja)	34,1 (Centro Comercial Arcca)	1,69	1,52
Bergasillas Bajera	Bergasillas Bajera	23	13,4 (Arnedo)	47,4	22,4	13,6 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	15,3 (I.E.S. Virgen de Vico - Arnedo)	47,6	39,4	18,6 (Lodosa Ac.)	16,3 (La Maja)	22,2 (Centro Comercial Arcca)	2,54	1,35
Bezares	Bezares	22	80,7 (Arnedo)	32,9	80,4	9,8 (Centro de Salud de Nájera)	9 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas - Nájera)	33,9	44,8	22,1 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	34,3 (La Portalada I)	29,1 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,62	1,50
Zarzosa	Zarzosa	15	23,9 (Arnedo)	71,8	40,7	24,1 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	23,7 (I.E.S. Celso Díaz - Arnedo)	72,1	63,9	39,2 (Calahorra Ac.)	34,2 (La Maja)	40,4 (Centro Comercial Arcca)	1,16	1,23

ORIGEN			DESTINO										ÍNDICE DE ACCESIBILIDAD DE DISTANCIA	
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**	Cabecera de comarca	Hospital más cercano
Villarroya	Villarroya	5	14,6 (Arnedo)	61,9	31,4	14,7 (Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo)	15,1 (I.E.S. Virgen de Vico - Arnedo)	62,1	53,9	29,8 (Calahorra Ac.)	24,9 (La Maja)	31 (Centro Comercial Arcca)	1,34	1,47

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de distancia: kilómetros

Comarca de Calahorra

ORIGEN			DESTINO										ÍNDICE DE ACCESIBILIDAD DE DISTANCIA	
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**	Cabecera de comarca	Hospital más cercano
Calahorra (C)	Calahorra	24531	-	47,8	2,4	1,2 (Centro de Salud de Calahorra)	0,1 (I.E.S. Marco Fabio Quintiliano - Calahorra)	47,9	39,8	2,5 (Calahorra Ac.)	2,1 (Las Tejerías)	0,5 (Centro Comercial Arcca)	-	1,67
Autol	Autol	4623	12,8 (Calahorra)	56,7	13	11,6 (Centro de Salud de Calahorra)	10,1 (S.I.E.S. Secc. Aldeanueva de Ebro - Gonzalo de Berceo)	56,8	48,7	11,4 (Calahorra Ac.)	9,6 (La Maja)	12,6 (Centro Comercial Arcca)	1,22	1,21
Pradejón	Pradejón	3910	11,3 (Calahorra)	39,7	9,3	10,4 (Centro de Salud de Calahorra)	0,2 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano - Pradejón)	39,8	31,6	5,3 (Lodosa Ac.)	12,5 (Las Tejerías)	10,9 (Centro Comercial Arcca)	1,20	1,18
El Villar de Arnedo	El Villar de Arnedo	596	12,8 (Calahorra)	35,3	10,9	11,9 (Centro de Salud de Calahorra)	5,2 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano - Pradejón)	35,4	27,2	6,3 (Lodosa Ac.)	14,1 (Las Tejerías)	12,5 (Centro Comercial Arcca)	1,16	1,14
Tudelilla	Tudelilla	341	16 (Calahorra)	36,9	14,1	16,7 (Centro de Salud de Calahorra)	9,1 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano - Pradejón)	37	28,8	10,2 (Lodosa Ac.)	13,3 (La Maja)	15,7 (Centro Comercial Arcca)	1,27	1,24

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de distancia: kilómetros

Comarca de Cervera

ORIGEN			DESTINO										ÍNDICE DE ACCESIBILIDAD DE DISTANCIA	
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**	Cabecera de comarca	Hospital más cercano
Cervera del Río Alhama (C)	Cervera del Río Alhama	1345	-	85,1	48,3	0,1 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	0,5 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	85,1	76,9	30,1 (Alfaro Ac.)	31,9 (La Senda)	46,4 (Centro Comercial Arcca)	-	1,42
Igea	Igea	603	13,8 (Cervera del Río Alhama)	76	50	14 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	29 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	76,1	67,9	31,8 (Alfaro Ac.)	33,6 (La Senda)	48,1 (Centro Comercial Arcca)	1,66	1,84
Rincón de Olivedo O Las Casas	Cervera del Río Alhama	542	9,6 (Cervera del Río Alhama)	79,2	45,9	9,8 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	9,4 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	79,3	71,1	27,6 (Alfaro Ac.)	29,4 (La Senda)	44 (Centro Comercial Arcca)	1,93	1,58
Aguilar del Río Alhama	Aguilar del Río Alhama	417	7,1 (Cervera del Río Alhama)	92,2	55,4	7,3 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	7,6 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	92,3	84	37,2 (Alfaro Ac.)	39 (La Senda)	53,5 (Centro Comercial Arcca)	1,19	1,43
Valverde	Cervera del Río Alhama	205	9,9 (Cervera del Río Alhama)	95	52,1	10 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	9,3 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	95,1	87	23,3 (Alfaro Ac.)	26,8 (La Senda)	51 (Centro Comercial Arcca)	1,25	1,37
Cabretón	Cervera del Río Alhama	180	5,3 (Cervera del Río Alhama)	100,4	57,6	5,4 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	4,7 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	100,5	92,5	28,7 (Alfaro Ac.)	32,3 (La Senda)	54,4 (Centro Comercial Arcca)	1,32	1,62
Inestrillas	Aguilar del Río Alhama	42	6,1 (Cervera del Río Alhama)	91,2	54,4	6,3 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	6,6 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	91,3	83,1	36,3 (Alfaro Ac.)	38,1 (La Senda)	52,5 (Centro Comercial Arcca)	1,26	1,44

ORIGEN			DESTINO										ÍNDICE DE ACCESIBILIDAD DE DISTANCIA	
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**	Cabecera de comarca	Hospital más cercano
Navajún	Navajún	10	19,4 (Cervera del Río Alhama)	104,3	67,7	19,6 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	19,7 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	104,5	96,3	49,3 (Alfaro Ac.)	51,1 (La Senda)	65,8 (Centro Comercial Arcca)	1,50	1,70
Valdemadera	Valdemadera	8	15,9 (Cervera del Río Alhama)	100,8	64,2	16,1 (Centro de Salud de Cervera del Río Alhama)	16,5 (S.I.E.S. del I.E.S. Gonzalo de Berceo - Cervera del Río Alhama)	101,1	92,9	46,1 (Alfaro Ac.)	47,9 (La Senda)	62,3 (Centro Comercial Arcca)	1,54	1,72

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de distancia: kilómetros

Comarca de Ezcaray

ORIGEN			DESTINO										ÍNDICE DE ACCESIBILIDAD DE DISTANCIA	
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**	Cabecera de comarca	Hospital más cercano
Ezcaray (C)	Ezcaray	1951	-	60,9	108,3	13,9 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	0,4 (S.I.E.S. Secc. Ezcaray - Valle del Oja - Ezcaray)	61,8	72,6	31,4 (Haro Ac.)	37 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	56,9 (Centro Comercial Parque Rioja)	-	1,21
Ojacastro	Ojacastro	170	2,8 (Ezcaray)	58,4	105,7	11,4 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	2,9 (S.I.E.S. Secc. Ezcaray - Valle del Oja - Ezcaray)	59,2	70,1	28,7 (Haro Ac.)	34,3 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	54,4 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,21	1,19
Valgañón	Valgañón	130	5 (Ezcaray)	65,5	112,9	18,5 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	4,7 (S.I.E.S. Secc. Ezcaray - Valle del Oja - Ezcaray)	66,4	77,2	35,9 (Haro Ac.)	41,5 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	61,6 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,11	1,20
Zorraquín	Zorraquín	90	2,3 (Ezcaray)	62,9	110,2	15,9 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	2 (S.I.E.S. Secc. Ezcaray - Valle del Oja - Ezcaray)	63,7	74,6	33,3 (Haro Ac.)	38,8 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	58,9 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,11	1,20
Pazuengos	Pazuengos	26	17,6 (Ezcaray)	62	109,3	15 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	17,5 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	62,8	73,7	32,4 (Haro Ac.)	37,9 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	58 (Centro Comercial Parque Rioja)	2,41	1,42
Zaldierna	Ezcaray	25	5,7 (Ezcaray)	66,5	113,8	19,5 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	5,8 (S.I.E.S. Secc. Ezcaray - Valle del Oja - Ezcaray)	67,4	78,2	36,9 (Haro Ac.)	42,5 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	62,5 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,13	1,26

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de distancia: kilómetros

Comarca de Haro

ORIGEN			DESTINO										ÍNDICE DE ACCESIBILIDAD DE DISTANCIA	
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**	Cabecera de comarca	Hospital más cercano
Haro (C)	Haro	11557	-	49,5	93,5	1 (Centro de Salud de Haro)	0,6 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	50,4	61,3	3,5 (Haro Ac.)	1,9 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	44,1 (Centro Comercial Parque Rioja)	-	1,32
San Asensio	San Asensio	1108	15,1 (Haro)	33,4	80,3	14,6 (Centro de Salud de Haro)	14,7 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas - Nájera)	34,3	48	13,3 (Cenicero Ac.)	13,1 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	29,4 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,28	1,24
Casalarreina	Casalarreina	1102	6,2 (Haro)	50,3	94,3	6,8 (Centro de Salud de Haro)	6,6 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	51,1	62	4,3 (Haro Ac.)	9,8 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	47,8 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,11	1,22
San Vicente de La Sonsierra	San Vicente de la Sonsierra	967	12,1 (Haro)	40,6	87,4	12 (Centro de Salud de Haro)	12,1 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	39,9	53,7	17,4 (Haro Ac.)	10,5 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	36,6 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,58	1,36
Briones	Briones	749	7,9 (Haro)	37	83,9	7,5 (Centro de Salud de Haro)	7,6 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	37,9	51,7	12,9 (Haro Ac.)	6 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	33,1 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,25	1,19
Cuzcurrita de Río Tirón	Cuzcurrita de Río Tirón	509	13,2 (Haro)	56	100	13,5 (Centro de Salud de Haro)	17 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	56,9	67,8	10 (Haro Ac.)	15,5 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	53,5 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,33	1,24
Anguciana	Anguciana	425	4,3 (Haro)	52,3	96,3	5 (Centro de Salud de Haro)	4,6 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	53,1	64,1	6,3 (Haro Ac.)	6 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	49,8 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,06	1,27
Ollauri	Ollauri	286	5,8 (Haro)	41,4	88,3	5,7 (Centro de Salud de Haro)	7,4 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	42,3	56,1	9,2 (Haro Ac.)	3,6 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	37,5 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,54	1,18
Zarratón	Zarratón	274	7,2 (Haro)	52,2	95,7	7,4 (Centro de Salud de Haro)	7,5 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	48,7	66,4	9,3 (Haro Ac.)	8,3 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	43,9 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,06	1,37
Ábalos	Ábalos	255	14,8 (Haro)	35,1	82,8	16,5 (Centro de Salud de Haro)	15,4 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	32,1	45,8	17,6 (Haro Ac.)	15,8 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	32,9 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,28	1,31
Rodezno	Rodezno	228	7,8 (Haro)	43,4	90,3	7,7 (Centro de Salud de Haro)	9,3 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	44,3	58,1	11,1 (Haro Ac.)	5,7 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	39,5 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,44	1,23
Briñas	Briñas	190	5,1 (Haro)	47,8	94,7	7,1 (Centro de Salud de Haro)	7 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	48,6	62,4	7,8 (Haro Ac.)	5,6 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	43,8 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,54	1,28

ORIGEN			DESTINO										ÍNDICE DE ACCESIBILIDAD DE DISTANCIA	
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**	Cabecera de comarca	Hospital más cercano
Tirgo	Tirgo	185	10,6 (Haro)	53,4	97,4	10,9 (Centro de Salud de Haro)	18,3 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	54,3	65,2	7,4 (Haro Ac.)	13 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	51 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,24	1,21
Cihuri	Cihuri	177	7,5 (Haro)	52	96	8,1 (Centro de Salud de Haro)	7,3 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	52,9	63,8	6 (Haro Ac.)	11,6 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	49,6 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,27	1,22
Villalba de Rioja	Villalba de Rioja	158	6,3 (Haro)	55,1	99,1	7,3 (Centro de Salud de Haro)	7 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	55,9	66,8	9,1 (Haro Ac.)	9,2 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	52,6 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,30	1,32
Treviana	Treviana	150	19,4 (Haro)	62,2	106,2	19,7 (Centro de Salud de Haro)	19 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	63,1	74	16,2 (Haro Ac.)	21,8 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	59,8 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,19	1,18
Sajazarra	Sajazarra	129	12,7 (Haro)	57,8	101,8	13,2 (Centro de Salud de Haro)	11,9 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	58,7	69,6	11,8 (Haro Ac.)	17,4 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	55,4 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,39	1,24
Gimileo	Gimileo	111	4,3 (Haro)	39,7	86,6	3,9 (Centro de Salud de Haro)	4,1 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	40,6	54,3	9,4 (Haro Ac.)	2,5 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	35,7 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,22	1,16
Foncea	Foncea	94	22,9 (Haro)	65,7	109,7	23,2 (Centro de Salud de Haro)	29,5 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	66,6	77,5	19,7 (Haro Ac.)	25,3 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	63,2 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,44	1,23
Fonzaleche	Fonzaleche	89	18,5 (Haro)	61,3	105,3	18,8 (Centro de Salud de Haro)	25,1 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	62,2	73,1	15,3 (Haro Ac.)	20,8 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	58,9 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,40	1,22
Ochánduri	Ochánduri	71	16,1 (Haro)	58,9	102,9	16,4 (Centro de Salud de Haro)	13,7 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	59,8	70,7	12,9 (Haro Ac.)	18,5 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	56,5 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,18	1,22
San Torcuato	San Torcuato	68	11,5 (Haro)	51,5	96	8,4 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	8,6 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	52,3	63,2	13,6 (Haro Ac.)	12,6 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	47,5 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,07	1,35
Galbárruli	Galbárruli	52	18,2 (Haro)	63,4	107,4	18,8 (Centro de Salud de Haro)	17,4 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	64,3	75,2	17,4 (Haro Ac.)	22,9 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	61 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,74	1,33
Villaseca	Fonzaleche	45	14,5 (Haro)	59,7	103,7	15,1 (Centro de Salud de Haro)	13,7 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	60,6	71,5	13,7 (Haro Ac.)	19,2 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	57,2 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,35	1,24
San Millán de Yécora	San Millán de Yécora	34	24,1 (Haro)	66,9	110,9	24,4 (Centro de Salud de Haro)	22,2 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	67,8	78,7	20,9 (Haro Ac.)	26,4 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	64,4 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,19	1,19

ORIGEN			DESTINO										ÍNDICE DE ACCESIBILIDAD DE DISTANCIA	
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**	Cabecera de comarca	Hospital más cercano
Cidamón	Cidamón	12	9,7 (Haro)	53,1	98,9	9,9 (Centro de Salud de Haro)	10,2 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	49,8	65	11,8 (Haro Ac.)	10,8 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	44,9 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,07	1,42
Cellorigo	Cellorigo	11	20,9 (Haro)	65,9	110,1	21,4 (Centro de Salud de Haro)	20,1 (I.E.S. Ciudad de Haro - Haro)	66,9	77,8	20,1 (Haro Ac.)	25,6 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	63,6 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,54	1,29

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de distancia: kilómetros

Comarca de Logroño

ORIGEN			DESTINO										ÍNDICE DE ACCESIBILIDAD DE DISTANCIA	
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**	Cabecera de comarca	Hospital más cercano
Logroño (C)	Logroño	150354	-	3,9	50,4	0,9 (Centro de Salud Gonzalo de Berceo)	1,2 (I.E.S. Escultor Daniel - Logroño)	3,9	15,9	4,4 (Logroño Ac.)	5 (La Portalada I)	2,8 (Centro Comercial Parque Rioja)	-	1,62
Lardero	Lardero	10813	7,1 (Logroño)	8,4	54,7	3,8 (Centro de Salud de Alberite)	1,9 (I.E.S. La Laboral - Lardero)	9,3	20,1	4,9 (Logroño Ac.)	9,7 (La Portalada I)	7 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,58	1,99
Villamediana de Iregua	Villamediana de Iregua	8151	6,5 (Logroño)	4	49,6	4,2 (Centro de Salud de Alberite)	5,9 (I.E.S. La Laboral - Lardero)	6	15,1	10,6 (Recajo Ac)	4,7 (La Portalada II)	4,8 (Berceo Centro Comercial)	1,32	1,42
Albelda de Iregua	Albelda de Iregua	3481	14,2 (Logroño)	14,2	61,8	6,4 (Centro de Salud de Alberite)	14,8 (I.E.S. La Laboral - Lardero)	16,3	27,3	11,9 (Logroño Ac.)	17,3 (Cantabria I)	14,1 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,20	1,30
Fuenmayor	Fuenmayor	3143	13,1 (Logroño)	14,4	61,5	5 (Centro de Salud de Navarrete)	0,6 (I.E.S. Francisco Tomás y Valiente - Fuenmayor)	15,2	26,1	3,2 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	15,7 (La Portalada I)	10,4 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,41	1,27
Navarrete	Navarrete	2935	13,3 (Logroño)	14,6	61,9	0,2 (Centro de Salud de Navarrete)	5,5 (I.E.S. Francisco Tomás y Valiente - Fuenmayor)	15,4	26,3	3,6 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	15,8 (La Portalada I)	10,6 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,34	1,28
Alberite	Alberite	2457	7,7 (Logroño)	6,9	51,7	0,2 (Centro de Salud de Alberite)	6,5 (I.E.S. La Laboral - Lardero)	8,8	19,6	8,8 (Logroño Ac.)	7,4 (La Portalada II)	7,6 (Berceo Centro Comercial)	1,18	1,36
Cenicero	Cenicero	2086	20,8 (Logroño)	22	70,4	12,6 (Centro de Salud de Navarrete)	11,3 (I.E.S. Francisco Tomás y Valiente - Fuenmayor)	22,9	35,9	3,6 (Cenicero Ac.)	20,2 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	18 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,31	1,22
Varea	Logroño	1901	4,8 (Logroño)	2,5	45,7	2,9 (Centro de Salud Joaquín Elizalde)	3,6 (I.E.S. Práxedes Mateo Sagasta - Logroño)	2	11,2	6,5 (Recajo Ac)	1,7 (La Portalada II)	1,4 (Berceo Centro Comercial)	1,43	1,32
Murillo de Río Leza	Murillo de Río Leza	1652	19,8 (Logroño)	13,4	41,3	0,4 (Centro de Salud de Murillo)	0,5 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	17,5	9,5	7,5 (Agoncillo Ac.)	8,8 (El Sequero)	16,1 (Berceo Centro Comercial)	1,59	1,33
Entrena	Entrena	1545	12,7 (Logroño)	14	60,3	5,4 (Centro de Salud de Navarrete)	11 (I.E.S. Inventor Cosme García - Logroño)	14,9	25,7	10,4 (Logroño Ac.)	15,3 (La Portalada I)	12,6 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,18	1,27

ORIGEN			DESTINO										ÍNDICE DE ACCESIBILIDAD DE DISTANCIA	
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**	Cabecera de comarca	Hospital más cercano
Agoncillo	Agoncillo	976	15 (Logroño)	12,7	36,2	5,9 (Centro de Salud de Murillo)	16,5 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	12,8	4,8	2,4 (Agoncillo Ac.)	3,6 (El Sequero)	11,4 (Berceo Centro Comercial)	1,16	1,16
Ribafrecha	Ribafrecha	958	15,4 (Logroño)	12,9	47,9	8,3 (Centro de Salud de Alberite)	15 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	14,9	20,8	19,6 (Logroño Ac.)	13,8 (La Portalada II)	13,7 (Berceo Centro Comercial)	1,18	1,18
Nalda	Nalda	955	17,6 (Logroño)	18,9	65,2	9,8 (Centro de Salud de Alberite)	19,1 (I.E.S. Inventor Cosme García - Logroño)	19,8	30,6	15,4 (Logroño Ac.)	20,2 (La Portalada I)	17,5 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,20	1,37
Ausejo	Ausejo	808	31,9 (Logroño)	29,6	17,9	22,6 (Centro de Salud de Murillo)	12,9 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano - Pradejón)	29,7	21,5	14 (Lodosa Ac.)	13,6 (El Sequero)	19,5 (Centro Comercial Arcca)	1,19	1,12
Alcanadre	Alcanadre	638	33,8 (Logroño)	31,4	24,5	24,4 (Centro de Salud de Murillo)	15,8 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano - Pradejón)	31,5	23,3	11,3 (Lodosa Ac.)	15,8 (El Sequero)	24,1 (Centro Comercial Arcca)	1,22	1,57
Arrúbal	Arrúbal	516	21,4 (Logroño)	19	31,5	12 (Centro de Salud de Murillo)	12,2 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	19,1	10,9	6,5 (Agoncillo Ac.)	1,3 (El Sequero Ampliación)	17,7 (Berceo Centro Comercial)	1,29	1,31
Galilea	Galilea	366	29,8 (Logroño)	27,5	24,4	10,7 (Centro de Salud de Murillo)	27,9 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	27,6	19,5	17,6 (Agoncillo Ac.)	14,3 (El Sequero)	26,2 (Berceo Centro Comercial)	1,37	1,14
Sojuela	Sojuela	347	15,5 (Logroño)	16,8	63,1	7,9 (Centro de Salud de Navarrete)	12 (I.E.S. Inventor Cosme García - Logroño)	17,6	28,5	11,6 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	18 (La Portalada I)	15,4 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,18	1,26
Medrano	Medrano	325	16,3 (Logroño)	17,6	63,9	5,8 (Centro de Salud de Navarrete)	12,8 (I.E.S. Francisco Tomás y Valiente - Fuenmayor)	18,4	29,3	9,5 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	18,8 (La Portalada I)	16,5 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,31	1,37

ORIGEN			DESTINO										ÍNDICE DE ACCESIBILIDAD DE DISTANCIA	
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**	Cabecera de comarca	Hospital más cercano
Sotés	Sotés	284	17,3 (Logroño)	18,5	65,9	5,6 (Centro de Salud de Navarrete)	9,5 (I.E.S. Francisco Tomás y Valiente - Fuenmayor)	19,4	30,2	7,6 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	19,8 (La Portalada I)	14,6 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,19	1,19
Corera	Corera	256	30 (Logroño)	27,6	22,1	13,1 (Centro de Salud de Murillo)	25,6 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	27,7	19,5	15,1 (Agoncillo Ac.)	11,9 (El Sequero)	26,3 (Berceo Centro Comercial)	1,29	1,10
El Cortijo	Logroño	230	7,6 (Logroño)	11,4	57,6	6,6 (Centro de Salud Gonzalo de Berceo)	7,9 (I.E.S. Batalla de Clavijo - Logroño)	11	23,1	11 (Logroño Ac.)	11 (Cantabria I)	8,7 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,16	1,28
Sorzano	Sorzano	225	18,9 (Logroño)	20,2	66,5	14 (Centro de Salud de Alberite)	17,7 (I.E.S. Inventor Cosme García - Logroño)	21,1	31,9	16,6 (Logroño Ac.)	21,5 (La Portalada I)	18,8 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,25	1,37
Puente Madre	Villamediana de Iregua	208	4,1 (Logroño)	1,6	47,2	5,8 (Centro de Salud de Alberite)	3,4 (I.E.S. Inventor Cosme García - Logroño)	3,6	12,7	8,1 (Recajo Ac)	2,2 (La Portalada II)	2,4 (Berceo Centro Comercial)	1,27	1,94
La Unión de Los Tres Ejércitos	Clavijo	181	13 (Logroño)	11,8	55,2	5 (Centro de Salud de Alberite)	11,8 (I.E.S. La Laboral - Lardero)	13,8	24,4	14,2 (Logroño Ac.)	12,7 (La Portalada II)	12,6 (Berceo Centro Comercial)	1,21	1,30
Ventas Blancas	Lagunilla del Jubera	170	26,7 (Logroño)	19,6	43,5	7,1 (Centro de Salud de Murillo)	7,7 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	24,4	16,4	14,5 (Agoncillo Ac.)	15,7 (El Sequero)	23 (Berceo Centro Comercial)	1,52	1,29
Lagunilla del Jubera	Lagunilla del Jubera	158	29,4 (Logroño)	22,3	46,2	9,8 (Centro de Salud de Murillo)	10,4 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	27,1	19,1	17,2 (Agoncillo Ac.)	18,4 (El Sequero)	25,7 (Berceo Centro Comercial)	1,64	1,43
El Redal	El Redal	152	32,3 (Logroño)	30	20,5	15 (Centro de Salud de Murillo)	15,1 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano - Pradejón)	30	21,5	17,4 (Agoncillo Ac.)	13,6 (El Sequero)	22,1 (Centro Comercial Arcca)	1,31	1,11
Recajo	Agoncillo	120	11,4 (Logroño)	9	39,1	8,4 (Centro de Salud de Murillo)	12,8 (I.E.S. Inventor Cosme García - Logroño)	9,1	4,2	2,1 (Recajo Ac)	6,4 (La Portalada I)	7,7 (Berceo Centro Comercial)	1,20	1,21
Islallana	Nalda	102	17,6 (Logroño)	18,9	65,2	12,6 (Centro de Salud de Alberite)	19 (I.E.S. Inventor Cosme García - Logroño)	19,7	30,6	15,3 (Logroño Ac.)	20,1 (La Portalada I)	17,5 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,08	1,20

ORIGEN			DESTINO										ÍNDICE DE ACCESIBILIDAD DE DISTANCIA	
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**	Cabecera de comarca	Hospital más cercano
Hornos de Moncalvillo	Hornos de Moncalvillo	94	18,2 (Logroño)	19,4	66,8	6,4 (Centro de Salud de Navarrete)	10,3 (I.E.S. Francisco Tomás y Valiente - Fuenmayor)	20,3	31,1	8,4 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	20,6 (La Portalada I)	15,5 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,32	1,33
Clavijo	Clavijo	88	15,8 (Logroño)	14,6	59,1	7,8 (Centro de Salud de Alberite)	14,5 (I.E.S. La Laboral - Lardero)	16,6	27,2	16,8 (Logroño Ac.)	15,4 (La Portalada II)	15,4 (Berceo Centro Comercial)	1,22	1,29
Santa Engracia	Santa Engracia del Jubera	83	32,6 (Logroño)	25,5	49,4	13 (Centro de Salud de Murillo)	13,6 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	30,3	22,3	20,3 (Agoncillo Ac.)	21,6 (El Sequero)	28,9 (Berceo Centro Comercial)	1,61	1,42
La Villa De Ocón	Ocón	82	37,1 (Logroño)	34,8	28	18,4 (Centro de Salud de Murillo)	18,3 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	34,9	26,7	22,1 (Agoncillo Ac.)	18,9 (El Sequero)	29,6 (Centro Comercial Arcca)	1,49	1,29
Santa Lucía	Ocón	74	35,5 (Logroño)	33,1	27,6	16,7 (Centro de Salud de Murillo)	16,8 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	33,2	25	20,6 (Agoncillo Ac.)	17,4 (El Sequero)	31,8 (Berceo Centro Comercial)	1,54	1,19
Jubera	Santa Engracia del Jubera	56	33,8 (Logroño)	26,7	50,6	14,2 (Centro de Salud de Murillo)	14,8 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	31,5	23,5	21,6 (Agoncillo Ac.)	22,8 (El Sequero)	30,1 (Berceo Centro Comercial)	1,52	1,34
Daroca de Rioja	Daroca de Rioja	50	20,5 (Logroño)	21,8	68,6	8,7 (Centro de Salud de Navarrete)	15,7 (I.E.S. Francisco Tomás y Valiente - Fuenmayor)	22,6	33,5	10,8 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	23,1 (La Portalada I)	17,8 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,37	1,40
Pipaona	Ocón	45	36,5 (Logroño)	34,1	24,7	18,8 (Centro de Salud de Murillo)	19,3 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano - Pradejón)	34,2	26	21,6 (Agoncillo Ac.)	18,4 (El Sequero)	26,3 (Centro Comercial Arcca)	1,45	1,24
Los Molinos de Ocón	Ocón	44	35,5 (Logroño)	33,1	23,7	18,5 (Centro de Salud de Murillo)	18,2 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano - Pradejón)	33,2	25	20,5 (Agoncillo Ac.)	17,3 (El Sequero)	25,3 (Centro Comercial Arcca)	1,37	1,25

ORIGEN			DESTINO										ÍNDICE DE ACCESIBILIDAD DE DISTANCIA	
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**	Cabecera de comarca	Hospital más cercano
Aldealobos	Ocón	37	35,8 (Logroño)	33,5	24	18,9 (Centro de Salud de Murillo)	18,7 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano - Pradejón)	33,6	25,4	21 (Agoncillo Ac.)	17,8 (El Sequero)	25,6 (Centro Comercial Arcca)	1,35	1,31
Las Ruedas de Ocón	Ocón	35	38,2 (Logroño)	35,9	26,4	20,8 (Centro de Salud de Murillo)	21,1 (S.I.E.S. del I.E.S. Marco Fabio Quintiliano - Pradejón)	36	27,7	23,4 (Agoncillo Ac.)	20,2 (El Sequero)	28 (Centro Comercial Arcca)	1,43	1,32
Torremontalbo	Torremontalbo	10	28,1 (Logroño)	26,4	73,4	17 (Centro de Salud de Haro)	26,1 (I.E.S. Francisco Tomás y Valiente - Fuenmayor)	27,4	41,2	6,4 (Cenicero Ac.)	15,5 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	22,6 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,42	1,20
Robres del Castillo	Robres del Castillo	8	37,9 (Logroño)	33,2	54,7	18,3 (Centro de Salud de Murillo)	18,9 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	35,6	27,6	25,7 (Agoncillo Ac.)	27 (El Sequero)	34,2 (Berceo Centro Comercial)	1,53	1,47

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de distancia: kilómetros

Comarca de Nájera

ORIGEN			DESTINO										ÍNDICE DE ACCESIBILIDAD DE DISTANCIA	
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**	Cabecera de comarca	Hospital más cercano
Nájera (C)	Nájera	8072	-	29,1	76,4	0,4 (Centro de Salud de Nájera)	0,9 (I.E.S. Rey Don García - Nájera)	29,9	40,8	18 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	30,2 (La Portalada I)	25,1 (Centro Comercial Parque Rioja)	-	1,16
Uruñuela	Uruñuela	967	3,7 (Nájera)	29,4	76,7	3,7 (Centro de Salud de Nájera)	3,6 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas - Nájera)	30,2	41,1	11,2 (Cenicero Ac.)	30,7 (La Portalada I)	25,4 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,12	1,27
Huércanos	Huércanos	846	3,5 (Nájera)	26	73,4	3,8 (Centro de Salud de Nájera)	3,3 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas - Nájera)	26,9	37,7	9,4 (Cenicero Ac.)	26,7 (La Portalada I)	22,1 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,14	1,18
Alesanco	Alesanco	504	11 (Nájera)	37,2	84,5	11,5 (Centro de Salud de Nájera)	14 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas - Nájera)	38	48,9	26,2 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	22,3 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	33,2 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,53	1,15
Badarán	Badarán	477	10,7 (Nájera)	37,1	86,5	11,2 (Centro de Salud de Nájera)	7,3 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	38	48,8	26,1 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	28,8 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	33,2 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,25	1,13
Hormilla	Hormilla	418	6,3 (Nájera)	33	80,4	6,1 (Centro de Salud de Nájera)	5,9 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas - Nájera)	33,9	44,7	21,9 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	19,4 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	29,1 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,41	1,15
Tricio	Tricio	374	3,7 (Nájera)	28,1	75,4	4,2 (Centro de Salud de Nájera)	3,7 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas - Nájera)	28,9	39,8	16,8 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	29 (La Portalada I)	24,1 (Centro Comercial Parque Rioja)	2,00	1,14
Arenzana de Abajo	Arenzana de Abajo	237	4,6 (Nájera)	29,6	76,9	5,1 (Centro de Salud de Nájera)	5,6 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas - Nájera)	30,4	41,3	18,6 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	30,8 (La Portalada I)	25,6 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,30	1,18

ORIGEN			DESTINO										ÍNDICE DE ACCESIBILIDAD DE DISTANCIA	
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**	Cabecera de comarca	Hospital más cercano
Azofra	Azofra	219	9,5 (Nájera)	35,6	83	10 (Centro de Salud de Nájera)	15,9 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas - Nájera)	36,5	47,3	24,6 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	20,8 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	31,7 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,60	1,15
Camprovín	Camprovín	165	9 (Nájera)	35,4	82,8	9,5 (Centro de Salud de Nájera)	10 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas - Nájera)	36,3	47,1	24,5 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	36,7 (La Portalada I)	31,5 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,29	1,33
Villar de Torre	Villar de Torre	160	15,6 (Nájera)	44,1	92,4	16,1 (Centro de Salud de Nájera)	12,1 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	45	55,8	29,3 (Haro Ac.)	29,2 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	40,1 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,28	1,19
Cordovín	Cordovín	153	13,2 (Nájera)	41,2	88,6	14,6 (Centro de Salud de Nájera)	9,8 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	42,1	52,9	30,2 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	26,3 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	37,2 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,67	1,26
Hormilleja	Hormilleja	134	7 (Nájera)	35,2	82,6	6,7 (Centro de Salud de Nájera)	6,8 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas - Nájera)	36,1	46,9	18,9 (Cenicero Ac.)	18,8 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	31,3 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,64	1,41
Cárdenas	Cárdenas	124	7 (Nájera)	33,4	80,8	7,5 (Centro de Salud de Nájera)	7,9 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	34,3	45,1	22,4 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	34,7 (La Portalada I)	29,5 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,23	1,14
Manjarrés	Manjarrés	119	7,1 (Nájera)	27,1	74,4	7,3 (Centro de Salud de Nájera)	6,1 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas - Nájera)	28	38,8	16,1 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	28,4 (La Portalada I)	23,1 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,38	1,26
Bobadilla	Bobadilla	96	11,9 (Nájera)	38,3	87,7	12,4 (Centro de Salud de Nájera)	1,5 (S.I.E.S. del I.E.S. Rey Don García - Baños del Río Tobía)	39,2	50	27,3 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	39,6 (La Portalada I)	34,4 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,06	1,23
Alesón	Alesón	94	5,2 (Nájera)	25,2	72,5	5,4 (Centro de Salud de Nájera)	4,2 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas - Nájera)	26	36,9	14,2 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	26,4 (La Portalada I)	21,2 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,53	1,13

ORIGEN			DESTINO										ÍNDICE DE ACCESIBILIDAD DE DISTANCIA	
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**	Cabecera de comarca	Hospital más cercano
Cañas	Cañas	93	14,4 (Nájera)	40,5	87,9	13,9 (Centro de Salud de Nájera)	13,9 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas - Nájera)	41,4	52,2	29,5 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	25,7 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	36,6 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,44	1,15
Santa Coloma	Santa Coloma	91	10,5 (Nájera)	31,5	78,8	11 (Centro de Salud de Nájera)	10,2 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas - Nájera)	32,3	43,2	20,5 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	32,7 (La Portalada I)	27,5 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,30	1,50
Castroviejo	Castroviejo	47	15,4 (Nájera)	36,2	83,6	16,7 (Centro de Salud de Nájera)	15,2 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas - Nájera)	37,1	47,9	25,2 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	37,5 (La Portalada I)	32,2 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,38	1,54
Canillas de Río Tuerto	Canillas de Río Tuerto	43	13,8 (Nájera)	40	87,3	13,3 (Centro de Salud de Nájera)	14,9 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas - Nájera)	40,8	51,7	28,9 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	25 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	36 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,46	1,16
Torrecilla Sobre Alesanco	Torrecilla sobre Alesanco	34	12,9 (Nájera)	39,1	86,4	12,4 (Centro de Salud de Nájera)	16,3 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas - Nájera)	39,9	50,8	28,3 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	24,5 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	35,1 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,50	1,16
Arenzana de Arriba	Arenzana de Arriba	29	6,3 (Nájera)	30	77,4	6,8 (Centro de Salud de Nájera)	5,8 (I.E.S. Esteban Manuel Villegas - Nájera)	30,9	41,7	18,9 (Navarrete Ac. (Fuenmayor))	31,1 (La Portalada I)	26,1 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,47	1,30
Villarejo	Villarejo	26	19,2 (Nájera)	48,1	94,6	19,4 (Centro de Salud de Nájera)	15,7 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	48,9	59,8	29,7 (Haro Ac.)	31,4 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	44,1 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,37	1,23

NOTA:

* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

(C) Cabecera de comarca

Unidades de distancia: kilómetros

Comarca de Santo Domingo de La Calzada

ORIGEN			DESTINO										ÍNDICE DE ACCESIBILIDAD DE DISTANCIA	
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud	Instituto de Educación Secundaria Público	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista	Polígonos industriales	Superficies comerciales	Cabecera de comarca	Hospital más cercano
Santo Domingo De La Calzada (C)	Santo Domingo de la Calzada	6276	0 (Santo Domingo de la Calzada)	46,9	94,3	0,5 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	0,4 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	47,8	58,6	17,3 (Haro Ac.)	22,9 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	42,9 (Centro Comercial Parque Rioja)	-	1,08
Castañares De Rioja	Castañares de Rioja	404	8,8 (Santo Domingo de la Calzada)	53,7	98,9	9 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	11,1 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	54,6	65,4	8,8 (Haro Ac.)	14,4 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	49,8 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,11	1,28
Santurde	Santurde de Rioja	275	6,7 (Santo Domingo de la Calzada)	53,6	101	6,6 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	8,8 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	54,5	65,3	24 (Haro Ac.)	29,6 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	49,7 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,13	1,16
Grañón	Grañón	247	6,9 (Santo Domingo de la Calzada)	54,5	101,8	7,4 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	6,9 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	55,3	66,2	22,1 (Haro Ac.)	27,6 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	50,5 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,12	1,10
Leiva	Leiva	236	11,7 (Santo Domingo de la Calzada)	58,8	106,1	12,3 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	12,1 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	59,6	70,5	18,1 (Haro Ac.)	23,6 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	54,8 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,13	1,15
Bañares	Bañares	230	5,5 (Santo Domingo de la Calzada)	46	93,4	5,7 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	5,9 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	46,9	57,7	14,9 (Haro Ac.)	15,2 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	42,1 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,18	1,15
Hervías	Hervías	126	6,3 (Santo Domingo de la Calzada)	42,8	90,2	6,3 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	6,9 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	43,7	54,5	21,6 (Haro Ac.)	22,1 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	38,9 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,15	1,13
Cirueña	Cirueña	120	6,6 (Santo Domingo de la Calzada)	45,6	92,9	6,6 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	7 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	46,4	57,3	24 (Haro Ac.)	25,7 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	41,6 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,18	1,17
Tormantos	Tormantos	117	14,2 (Santo Domingo de la Calzada)	61,2	108,6	14,7 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	14,6 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	62,1	72,9	20,6 (Haro Ac.)	26,1 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	57,3 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,22	1,15

ORIGEN			DESTINO										ÍNDICE DE ACCESIBILIDAD DE DISTANCIA	
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud	Instituto de Educación Secundaria Público	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista	Polígonos industriales	Superficies comerciales	Cabecera de comarca	Hospital más cercano
Santurdejo	Santurdejo	102	7,6 (Santo Domingo de la Calzada)	54,5	101,9	7,5 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	10,2 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	55,4	66,2	24,9 (Haro Ac.)	30,5 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	50,6 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,10	1,24
Herramélluri	Herramélluri	101	9,6 (Santo Domingo de la Calzada)	56,6	104	10,1 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	10 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	57,5	68,3	15,8 (Haro Ac.)	21,3 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	52,7 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,09	1,15
Villarta-Quintana	Villarta-Quintana	95	10,4 (Santo Domingo de la Calzada)	58	105,3	10,9 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	10,3 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	58,8	69,7	25,4 (Haro Ac.)	31 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	54 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,32	1,13
Baños De Rioja	Baños de Rioja	83	9,9 (Santo Domingo de la Calzada)	54,9	99,6	10,2 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	11,9 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	55,7	66,6	9,6 (Haro Ac.)	15,1 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	50,9 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,23	1,27
Villalobar De Rioja	Villalobar de Rioja	55	8,5 (Santo Domingo de la Calzada)	53,3	100,7	9 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	8,8 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	54,2	65	13,5 (Haro Ac.)	19 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	49,4 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,47	1,20
Ciriñuela	Cirueña	48	5,7 (Santo Domingo de la Calzada)	44,7	92,1	5,7 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	6,1 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	45,6	56,4	23,1 (Haro Ac.)	24,8 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	40,7 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,07	1,16
Corporales	Corporales	41	4,3 (Santo Domingo de la Calzada)	54	101,5	4,8 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	4,7 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	55	65,8	22 (Haro Ac.)	27,6 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	50,1 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,23	1,15
Manzanares De Rioja	Manzanares de Rioja	37	8,5 (Santo Domingo de la Calzada)	47,5	94,9	8,2 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	8,9 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	48,4	59,2	25,9 (Haro Ac.)	27,6 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	43,6 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,25	1,22
Gallinero De Rioja	Manzanares de Rioja	28	5,5 (Santo Domingo de la Calzada)	49,7	97,1	5,4 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	5,1 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	50,6	61,4	22,7 (Haro Ac.)	29,8 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	45,7 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,06	1,21
Quintanar De Rioja	Villarta-Quintana	26	15,4 (Santo Domingo de la Calzada)	62,9	110,3	15,9 (Centro de Salud de Santo Domingo de la Calzada)	15,7 (I.E.S. Valle del Oja - Santo Domingo de la Calzada)	63,8	74,6	30,9 (Haro Ac.)	36,4 (Sectores B-1, B-2 y B-3)	59 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,28	1,14

Comarca de Tierra de Cameros

ORIGEN			DESTINO										ÍNDICE DE ACCESIBILIDAD DE DISTANCIA	
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**	Cabecera de comarca	Hospital más cercano
Torrecilla en Cameros (C)	Torrecilla en Cameros	453	-	32,6	78,9	0,1 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	32,7 (I.E.S. Inventor Cosme García - Logroño)	33,4	44,3	29 (Logroño Ac.)	33,8 (La Portalada I)	31,2 (Centro Comercial Parque Rioja)	-	1,19
Viguera	Viguera	361	11,8 (Torrecilla en Cameros)	23,5	69,9	17,3 (Centro de Salud de Alberite)	23,4 (I.E.S. Inventor Cosme García - Logroño)	24,4	35,2	19,7 (Logroño Ac.)	24,6 (La Portalada I)	22,2 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,20	1,30
Villoslada de Cameros	Villoslada de Cameros	327	25,2 (Torrecilla en Cameros)	56,2	102,5	25,6 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	51,6 (I.E.S. Inventor Cosme García - Logroño)	57	67,9	47,9 (Logroño Ac.)	52,7 (La Portalada I)	54,8 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,55	1,32
Ortigosa	Ortigosa de Cameros	200	18 (Torrecilla en Cameros)	49,2	95,5	18,6 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	49,3 (I.E.S. Inventor Cosme García - Logroño)	50,1	60,9	45,6 (Logroño Ac.)	50,5 (La Portalada I)	47,8 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,68	1,29
El Rasillo	El Rasillo de Cameros	145	13,8 (Torrecilla en Cameros)	44,8	91,1	14,2 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	44,8 (I.E.S. Inventor Cosme García - Logroño)	45,6	56,5	41,1 (Logroño Ac.)	45,9 (La Portalada I)	43,4 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,57	1,24
Lumbreras	Lumbreras de Cameros	120	23,1 (Torrecilla en Cameros)	54,1	100,4	23,5 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	54,1 (I.E.S. Inventor Cosme García - Logroño)	54,9	65,8	50,5 (Logroño Ac.)	55,3 (La Portalada I)	52,7 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,38	1,30
Laguna de Cameros	Laguna de Cameros	106	31,5 (Torrecilla en Cameros)	43,6	82,9	9,1 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	48,4 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	45,5	52	50,2 (Logroño Ac.)	44,4 (La Portalada II)	44,3 (Berceo Centro Comercial)	2,72	1,36
San Román de Cameros	San Román de Cameros	102	27,4 (Torrecilla en Cameros)	34,6	73,9	0,1 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	39,4 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	36,5	43	41,2 (Logroño Ac.)	35,4 (La Portalada II)	35,3 (Berceo Centro Comercial)	2,09	1,40

ORIGEN			DESTINO										ÍNDICE DE ACCESIBILIDAD DE DISTANCIA	
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**	Cabecera de comarca	Hospital más cercano
Nestares	Nestares	80	4,6 (Torrecilla en Cameros)	32,1	78,4	4,4 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	32,2 (I.E.S. Inventor Cosme García - Logroño)	33	43,8	28,5 (Logroño Ac.)	33,4 (La Portalada I)	30,7 (Centro Comercial Parque Rioja)	2,53	1,26
Pradillo	Pradillo	69	11,1 (Torrecilla en Cameros)	42,1	88,4	11,5 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	42,2 (I.E.S. Inventor Cosme García - Logroño)	42,9	53,8	38,5 (Logroño Ac.)	43,3 (La Portalada I)	40,7 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,27	1,20
Nieva de Cameros	Nieva de Cameros	67	11,6 (Torrecilla en Cameros)	42,6	88,9	12 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	42,7 (I.E.S. Inventor Cosme García - Logroño)	43,4	54,3	39 (Logroño Ac.)	43,8 (La Portalada I)	41,2 (Centro Comercial Parque Rioja)	2,27	1,31
Soto en Cameros	Soto en Cameros	66	36,2 (Torrecilla en Cameros)	25,5	64,9	9,1 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	30,4 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	27,5	34,3	32,2 (Logroño Ac.)	26,3 (La Portalada II)	26,3 (Berceo Centro Comercial)	2,11	1,40
Villanueva de Cameros	Villanueva de Cameros	59	12,6 (Torrecilla en Cameros)	43,5	89,8	12,9 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	43,6 (I.E.S. Inventor Cosme García - Logroño)	44,4	55,2	39,9 (Logroño Ac.)	44,7 (La Portalada I)	42,1 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,26	1,19
Ajamil	Ajamil de Cameros	50	32,4 (Torrecilla en Cameros)	42,4	86,8	7,9 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	47,3 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	44,3	50,8	49,1 (Logroño Ac.)	43,2 (La Portalada II)	43,1 (Berceo Centro Comercial)	2,11	1,33
Leza de Río Leza	Leza de Río Leza	41	42,8 (Torrecilla en Cameros)	18,6	58	14 (Centro de Salud de Alberite)	23,6 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	20,6	27,4	25,4 (Logroño Ac.)	19,5 (La Portalada II)	19,4 (Berceo Centro Comercial)	2,12	1,37
Muro en Cameros	Muro en Cameros	35	20,3 (Torrecilla en Cameros)	41,4	86,7	6,9 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	43,4 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	47,7	50,1	47,5 (Logroño Ac.)	42,2 (La Portalada II)	42,1 (Berceo Centro Comercial)	2,25	1,56

ORIGEN			DESTINO										ÍNDICE DE ACCESIBILIDAD DE DISTANCIA	
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**	Cabecera de comarca	Hospital más cercano
Terroba	Terroba	34	31,8 (Torrecilla en Cameros)	29,9	69,3	4,7 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	34,8 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	31,9	38,3	36,6 (Logroño Ac.)	30,8 (La Portalada II)	30,7 (Berceo Centro Comercial)	2,07	1,40
Almarza de Cameros	Almarza de Cameros	32	11 (Torrecilla en Cameros)	41,9	88,2	11,4 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	42 (I.E.S. Inventor Cosme García - Logroño)	42,8	53,6	38,3 (Logroño Ac.)	43,2 (La Portalada I)	40,5 (Centro Comercial Parque Rioja)	2,14	1,42
Rabanera	Rabanera	32	30,7 (Torrecilla en Cameros)	40,6	80	6,2 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	45,6 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	42,6	49,1	47,4 (Logroño Ac.)	41,5 (La Portalada II)	41,4 (Berceo Centro Comercial)	2,20	1,38
San Andrés	Lumbreras de Cameros	31	29,4 (Torrecilla en Cameros)	60,4	106,7	29,8 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	89,1 (I.E.S. Inventor Cosme García - Logroño)	61,2	72,1	57,6 (Logroño Ac.)	62,5 (La Portalada I)	59 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,60	1,45
Jalón de Cameros	Jalón de Cameros	21	24,9 (Torrecilla en Cameros)	36,7	76,2	2,4 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	41,8 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	38,8	45,2	43,6 (Logroño Ac.)	37,7 (La Portalada II)	37,6 (Berceo Centro Comercial)	2,02	1,39
Gallinero de Cameros	Gallinero de Cameros	20	14,1 (Torrecilla en Cameros)	44,9	91,4	14,5 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	45,1 (I.E.S. Inventor Cosme García - Logroño)	45,9	56,7	41,4 (Logroño Ac.)	46,3 (La Portalada I)	43,7 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,51	1,29
Pinillos	Pinillos	19	10,5 (Torrecilla en Cameros)	41,3	87,8	10,5 (Centro de Salud de Torrecilla en Cameros)	41,7 (I.E.S. Inventor Cosme García - Logroño)	42,4	53,2	38 (Logroño Ac.)	42,8 (La Portalada I)	40,1 (Centro Comercial Parque Rioja)	1,54	1,32
Hornillos de Cameros	Hornillos de Cameros	16	33 (Torrecilla en Cameros)	42,8	87,4	8,5 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	47,8 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	44,9	51,3	49,6 (Logroño Ac.)	43,7 (La Portalada II)	43,7 (Berceo Centro Comercial)	1,81	1,60

ORIGEN			DESTINO										ÍNDICE DE ACCESIBILIDAD DE DISTANCIA	
Núcleo de Población	Municipio	Población*	Cabecera Comarca	Hospital San Pedro (Logroño)	Fundación Hospital de Calahorra	Centro de Salud**	Instituto de Educación Secundaria Público**	Universidad de La Rioja (Logroño)	Aeropuerto de Logroño-Agoncillo	Enlace Autopista**	Polígonos industriales**	Superficies comerciales**	Cabecera de comarca	Hospital más cercano
Cabezón de Cameros	Cabezón de Cameros	14	28,3 (Torrecilla en Cameros)	40,3	79,8	6 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	45,3 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	42,4	48,8	47,1 (Logroño Ac.)	41,2 (La Portalada II)	41,2 (Berceo Centro Comercial)	2,52	1,38
Torre en Cameros	Torre en Cameros	10	27,2 (Torrecilla en Cameros)	47,3	86,8	13 (Centro de Salud de San Román de Cameros)	49,5 (S.I.E.S. Secc. Murillo de Río Leza - La Laboral - Murillo de Río Leza)	49,4	56,2	54,6 (Logroño Ac.)	48,3 (La Portalada II)	48,2 (Berceo Centro Comercial)	2,90	1,94

NOTA:

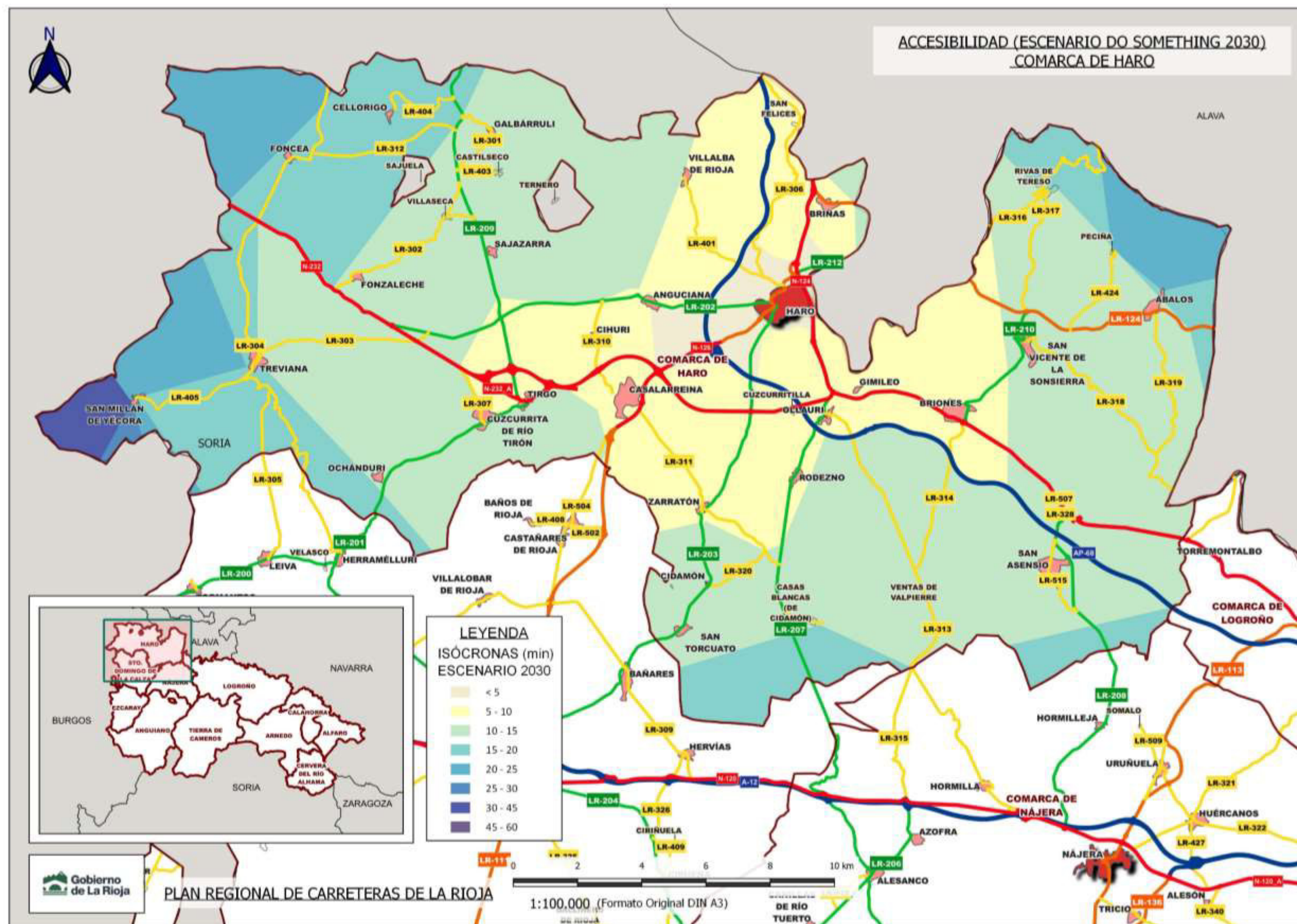
* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

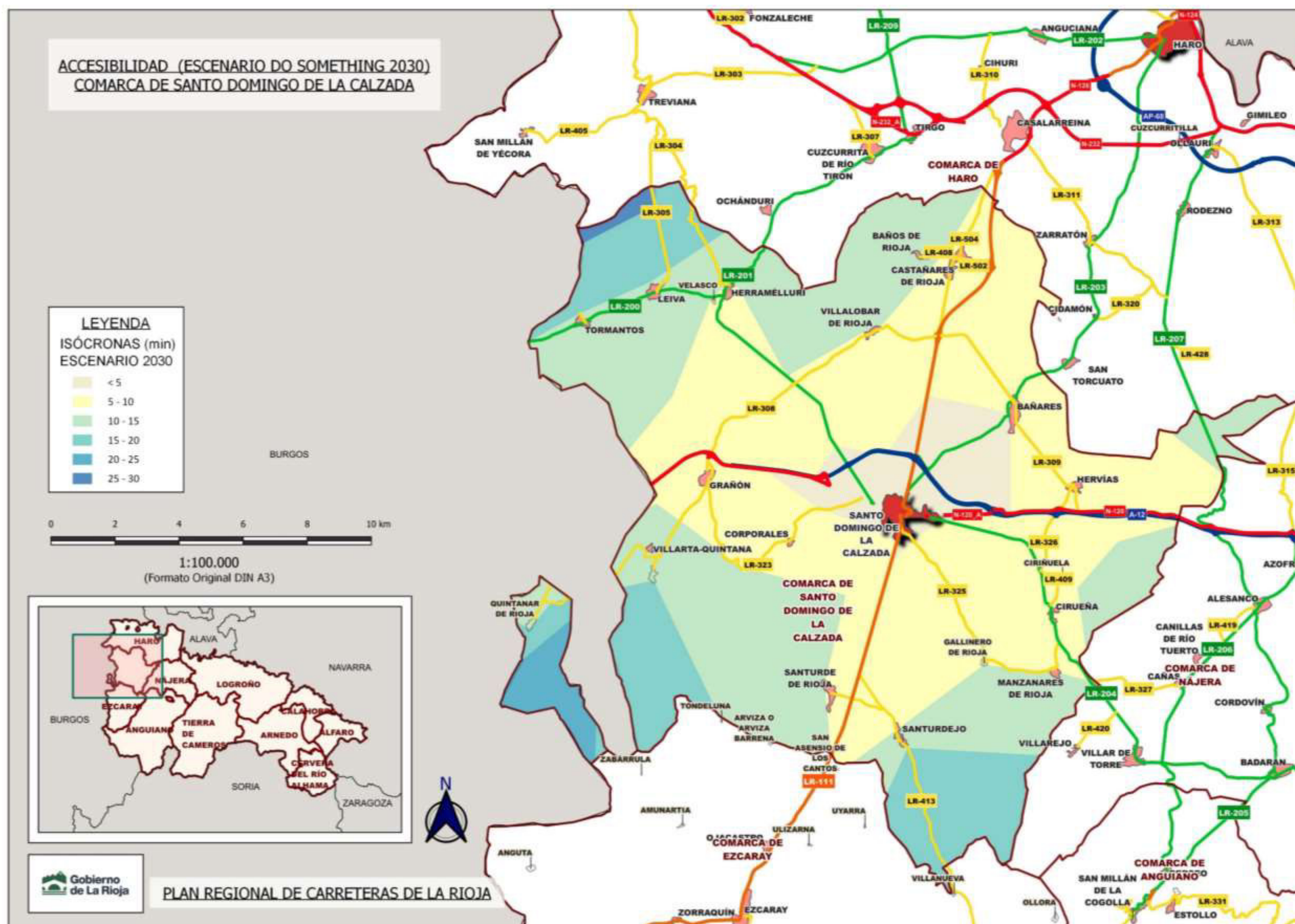
** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

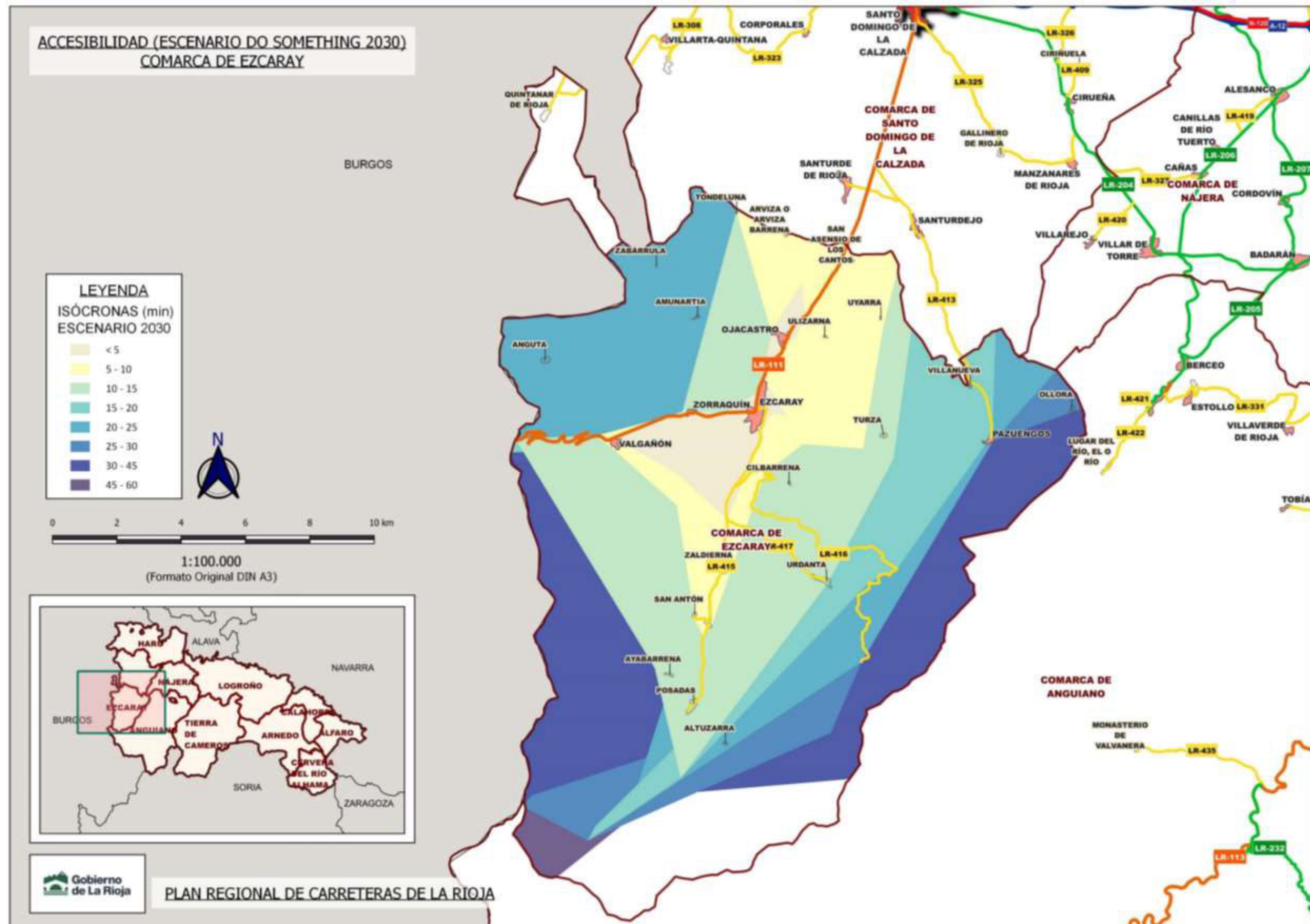
(C) Cabecera de comarca

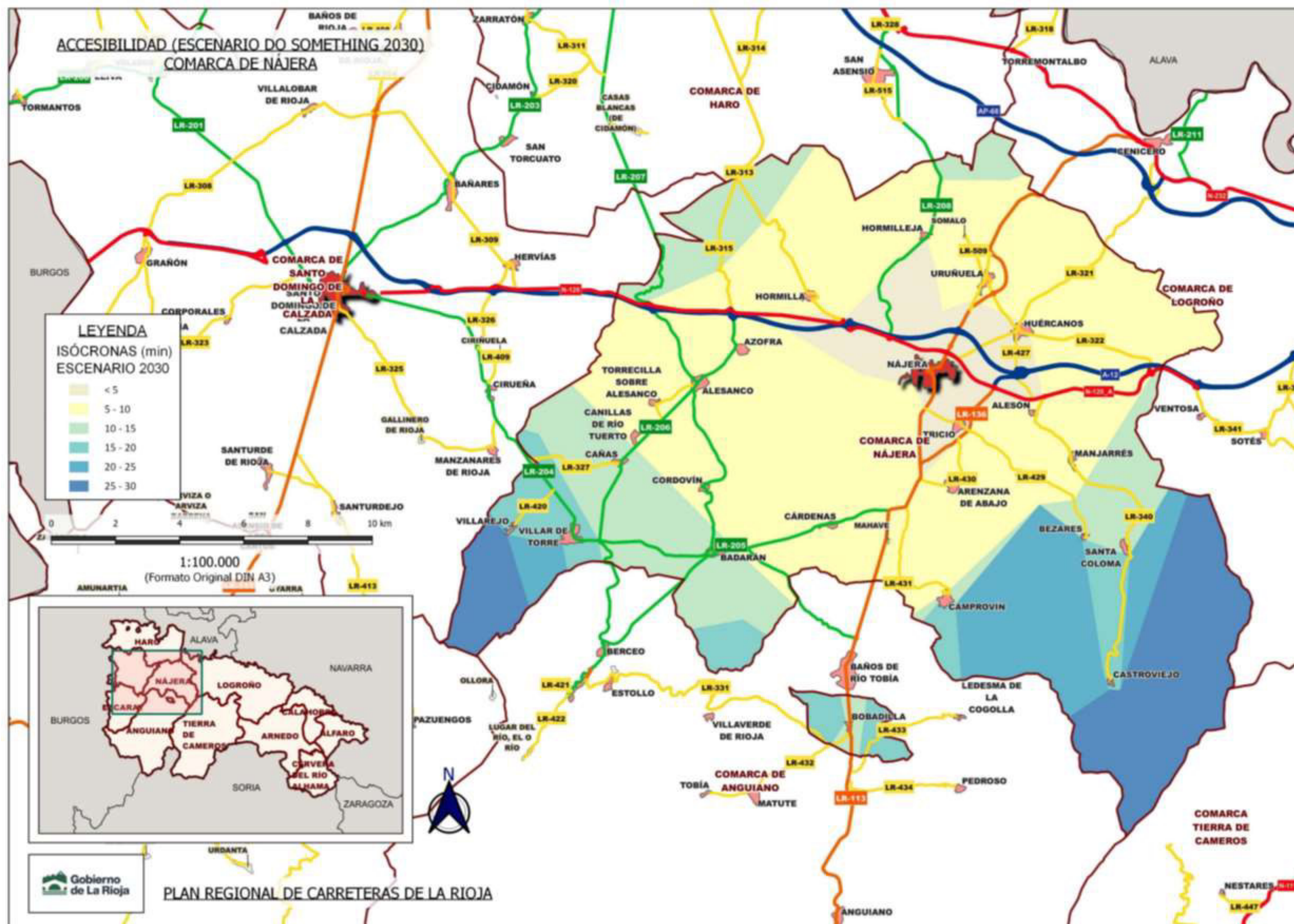
Unidades de distancia: kilómetros

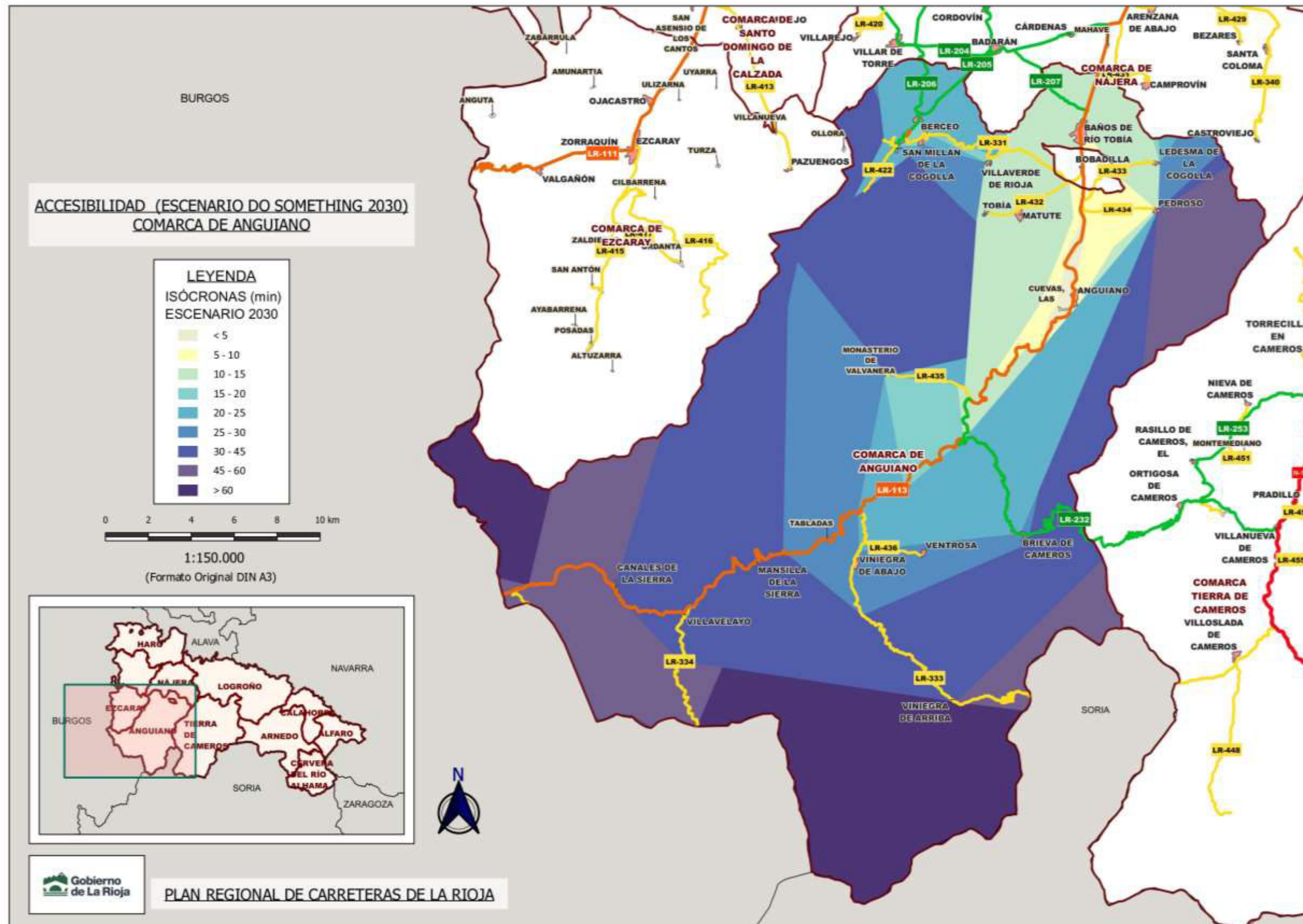
Apéndice K – Accesibilidad comarcal futura (Mapas de isócronas de tiempo)

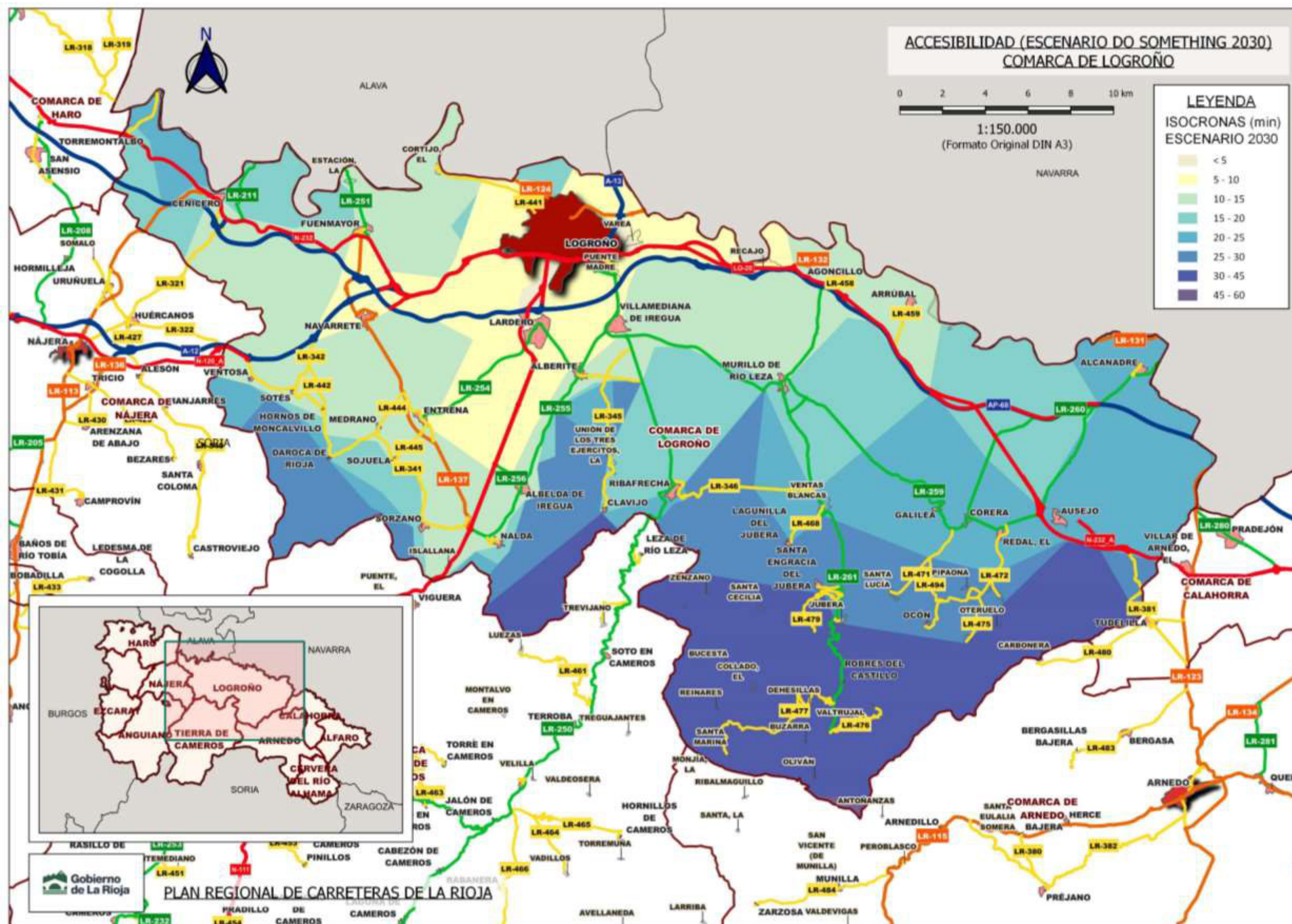


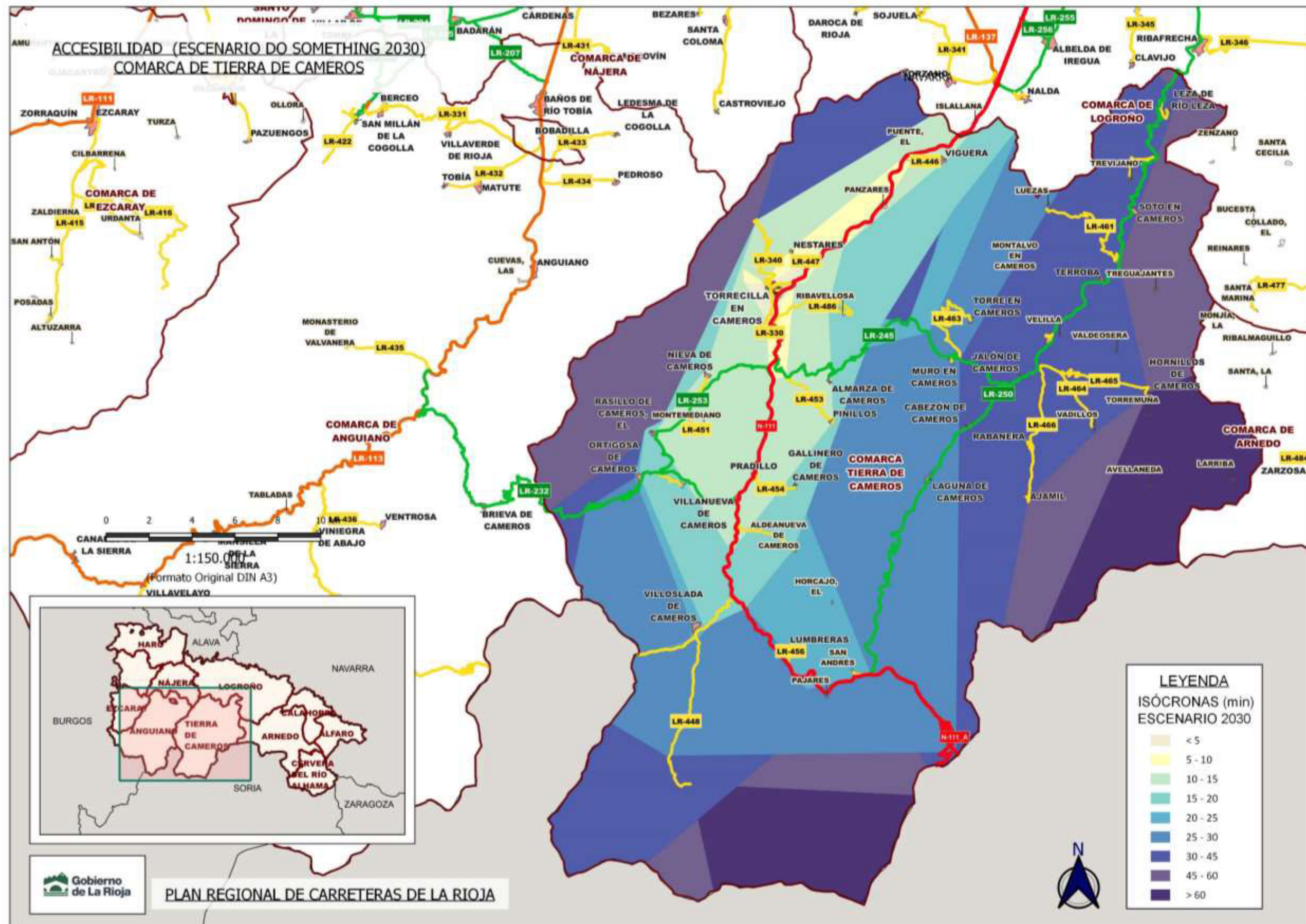


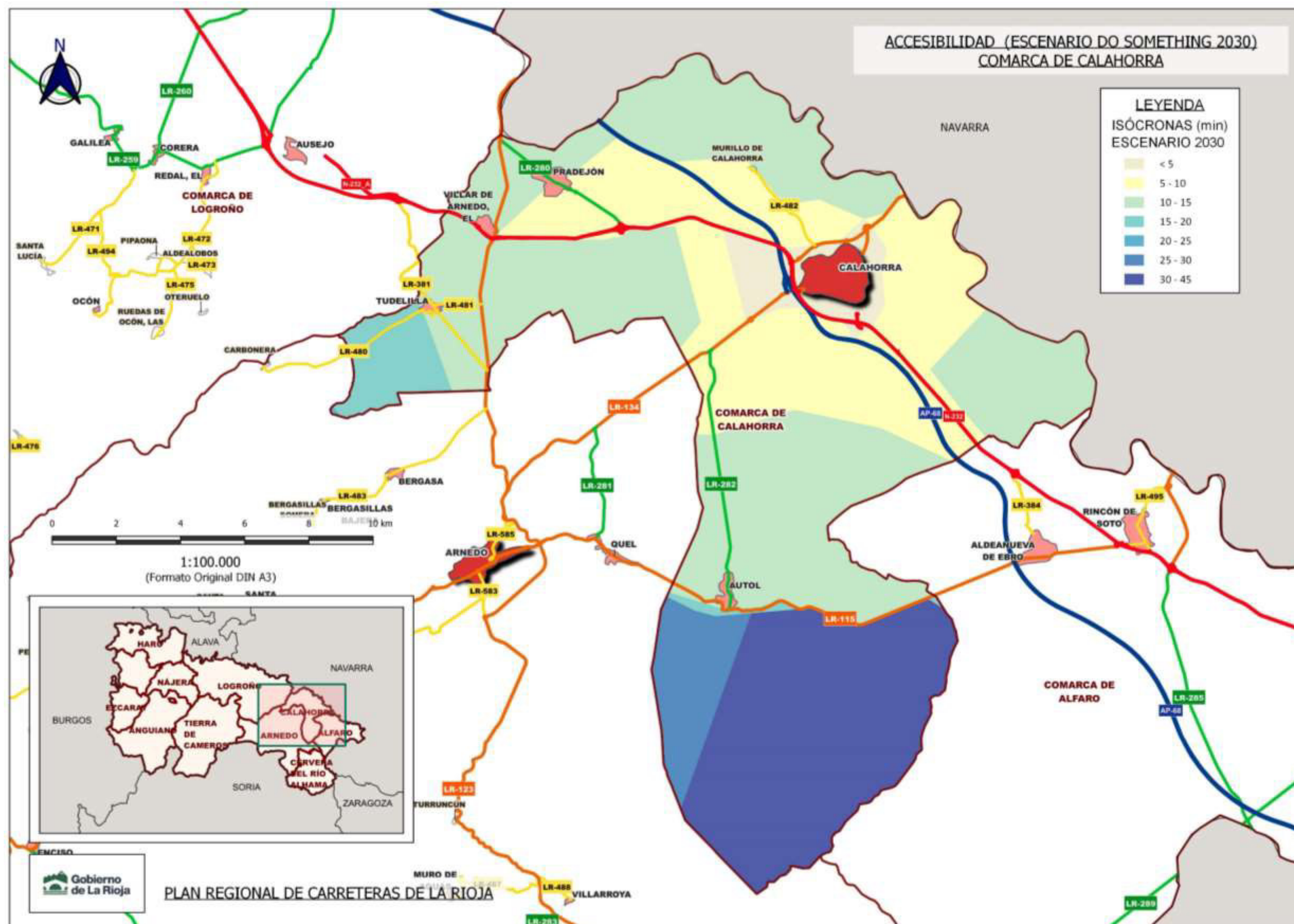


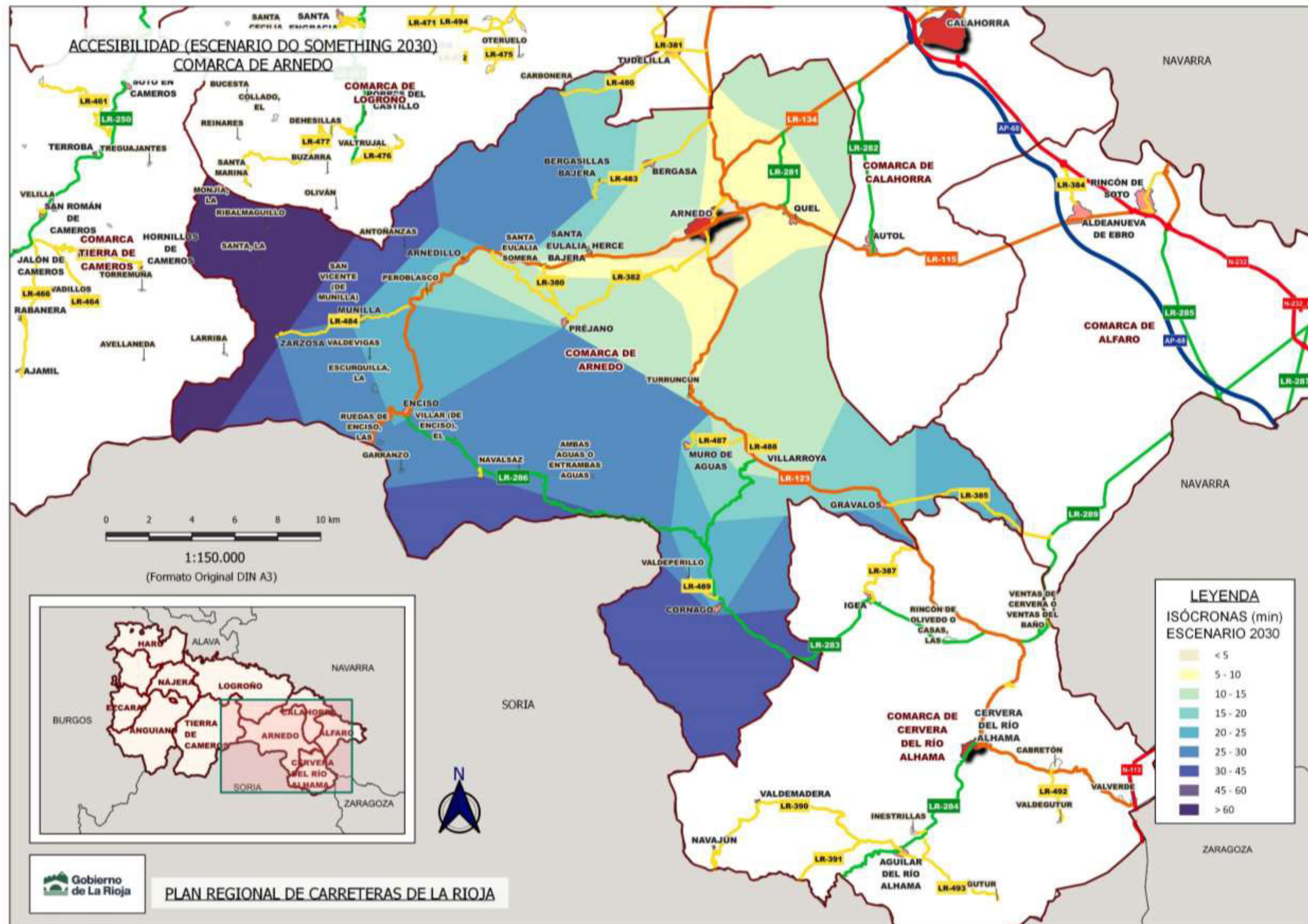


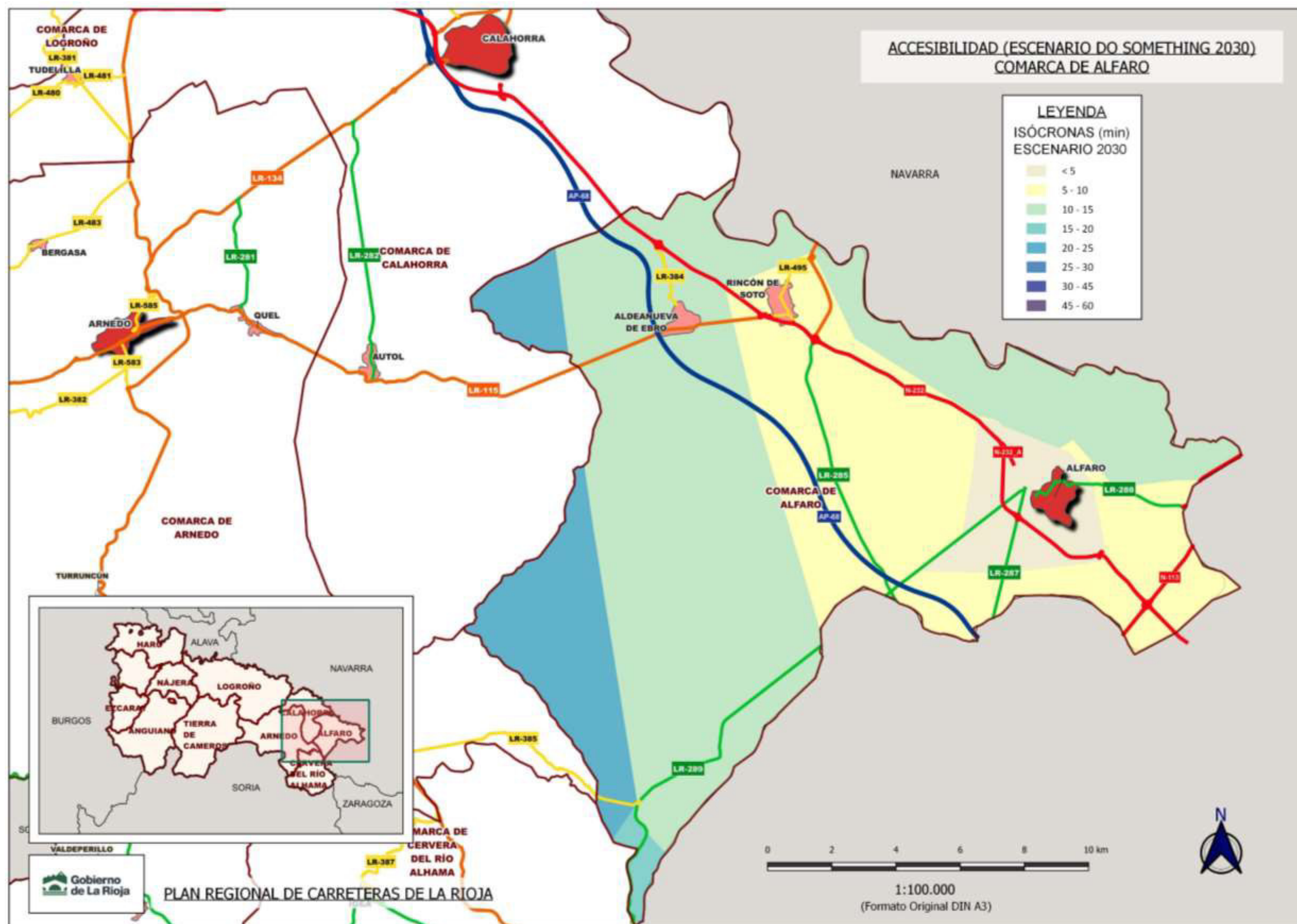


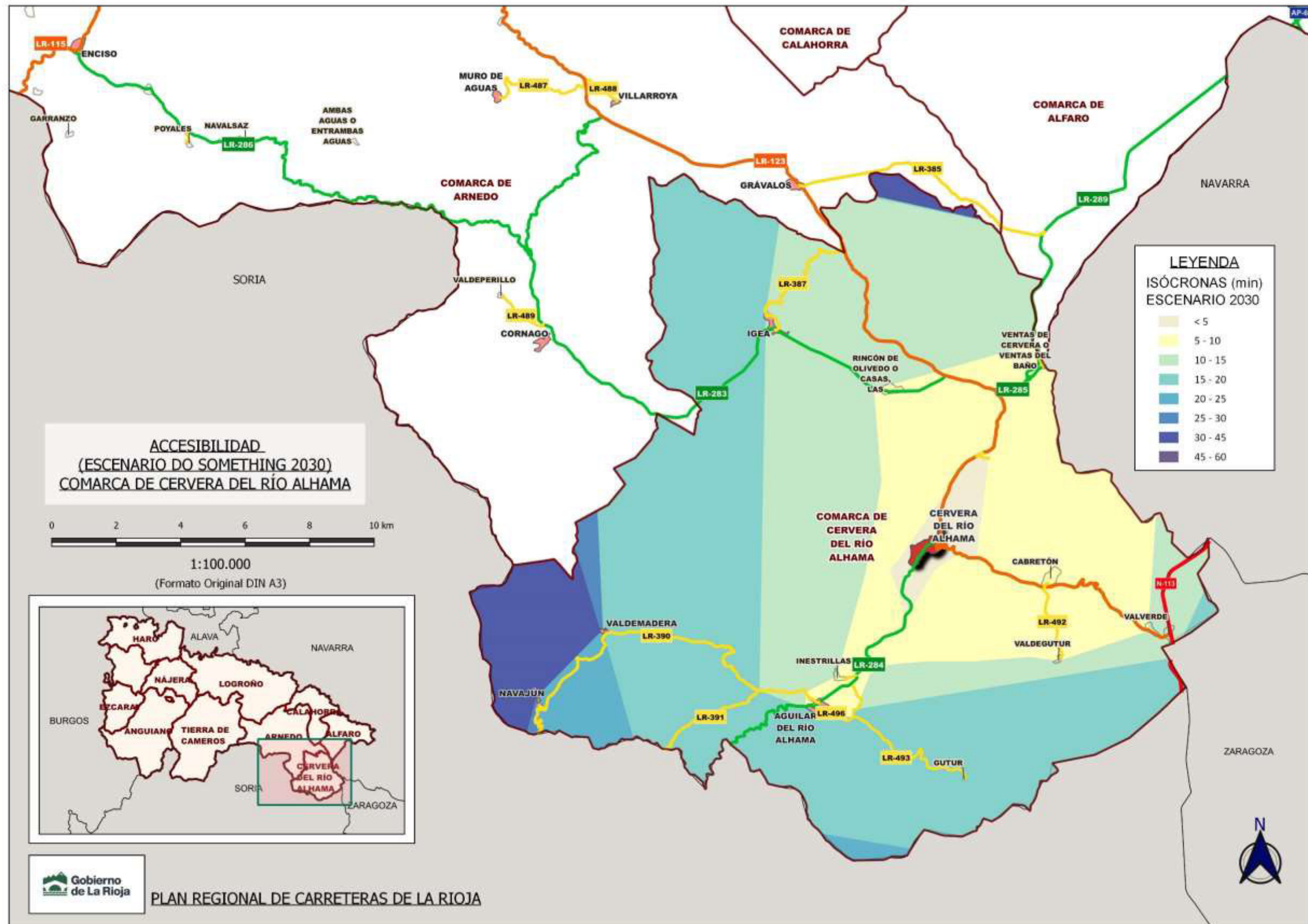




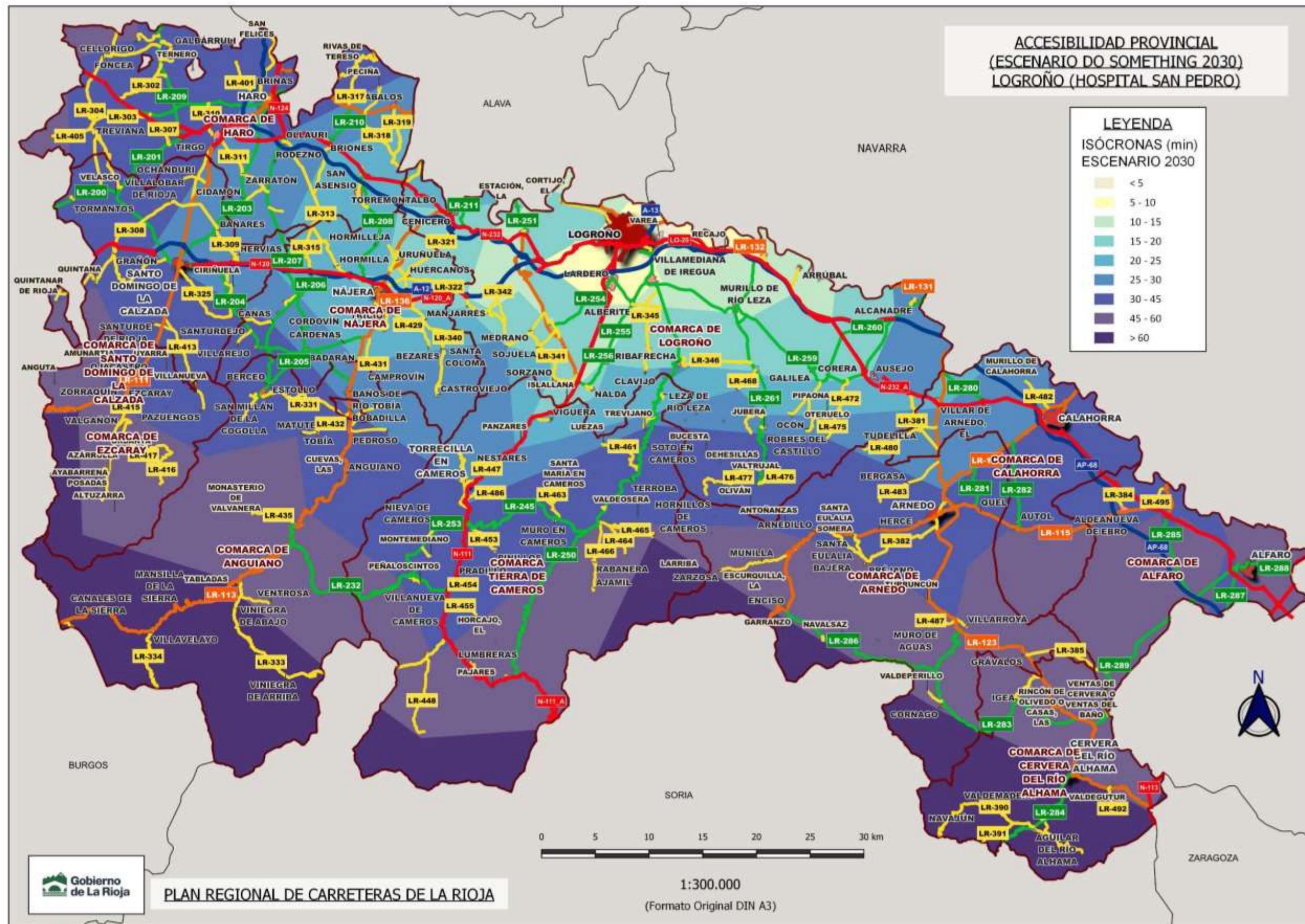


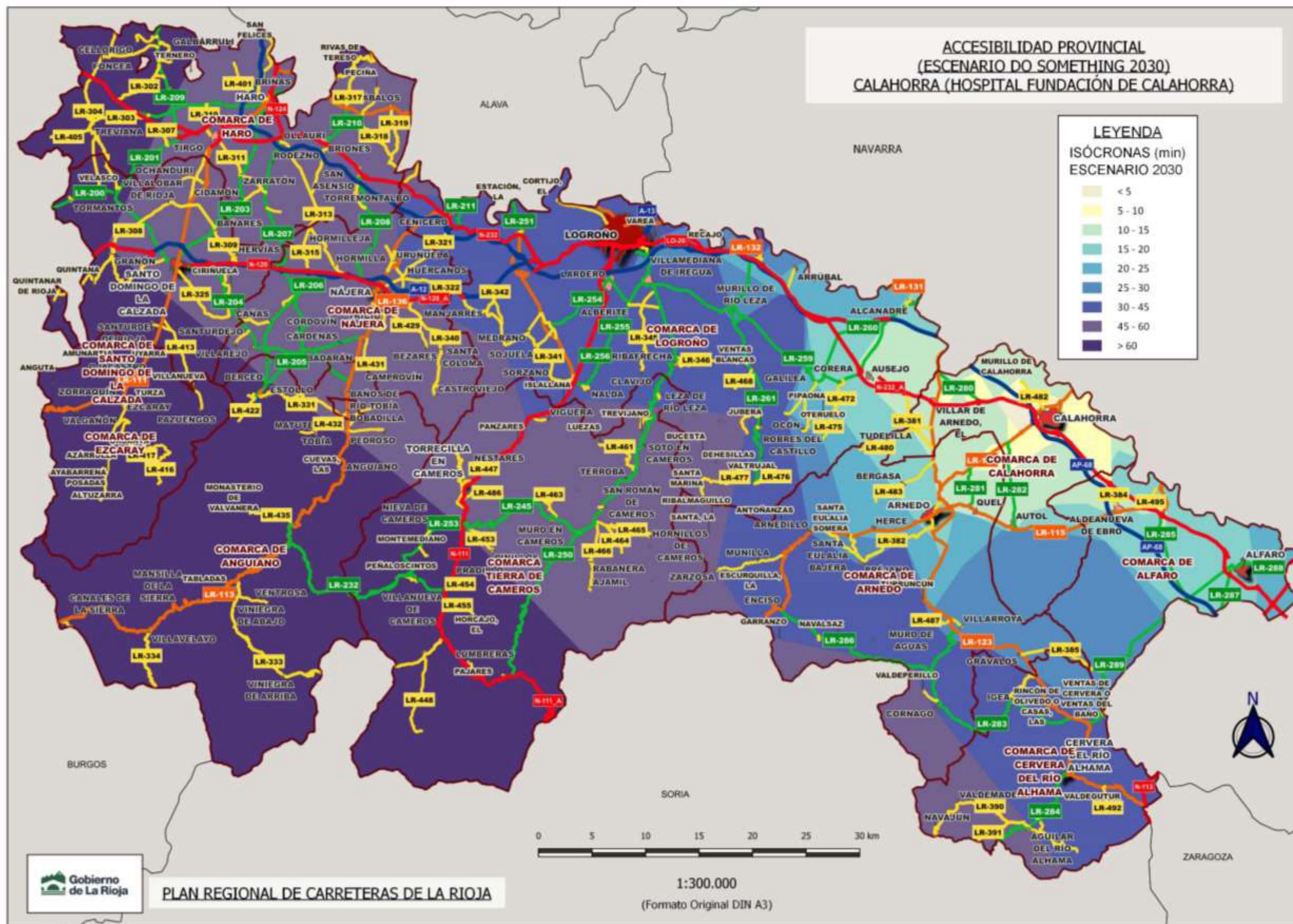






Apéndice L – Accesibilidad provincial futura (Mapas de isócronas de tiempo)





**PLAN REGIONAL DE CARRETERAS
DE LA RIOJA 2022-2030**

ANEJO 13. RED OBJETIVO





ANEJO 13. RED OBJETIVO

ÍNDICE

ANEJO 13. OBJETIVO.....	1		
1 INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS.....	1		
2 CLASIFICACIÓN DE LA RED DE CARRETERAS DE LA RIOJA	1		
3 CONDICIONANTES Y NECESIDADES DETECTADOS EN EL ANÁLISIS.....	2		
3.1 MARCO LEGISLATIVO Y ESTRATÉGICO	2		
3.2 GRADO DE EJECUCIÓN DEL PLAN VIGENTE Y REPERCUSIÓN DE LAS ACTUACIONES PENDIENTES..	2		
3.3 INVENTARIO Y ESTADO DE CONSERVACIÓN DE LA RED	3		
3.4 ANÁLISIS DE TRAVESÍAS	5		
3.5 PLANEAMIENTO URBANÍSTICO Y PLANES DE DESARROLLO.....	6		
3.6 NIVELES DE SERVICIO	6		
3.7 ACCESIBILIDAD Y TERRITORIO.....	7		
3.7.1 Mejora de las carreteras existentes	8		
3.7.2 Nuevas carreteras y desdoblamientos	10		
3.8 SEGURIDAD VIAL.....	10		
3.9 MOVILIDAD CICLISTA	10		
3.10 CONCLUSIÓN	11		
4 PROPUESTAS DERIVADAS DEL ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL.....	11		
4.1.1 Actuaciones en carreteras existentes	11		
4.1.2 Variantes de población	12		
4.1.3 Nuevas carreteras y desdoblamientos	12		
4.1.4 Otras actuaciones.....	12		
5 CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN Y DISEÑO DE LA RED OBJETIVO	13		
5.1 CONSIDERACIONES GENERALES	13		
5.2 ÁMBITO DE APLICACIÓN.....	14		
5.3 RESUMEN DE LAS CONDICIONES DE PLANIFICACIÓN.....	14		
5.3.1 Criterios de diseño.....	14		
5.3.2 Criterios de servicio y ambientales.....	17		
5.4 NECESIDADES ACTUALES Y FUTURAS	19		
		5.4.1 Estado y geometría.....	19
		5.4.2 Niveles de servicio.....	19
		5.4.3 Travesías y variantes.....	19
		5.4.4 Accesibilidad y territorio	19
		5.4.5 Seguridad vial.....	19
6 ACTUACIONES NECESARIAS.....	20		
6.1 DETERMINACIÓN DE NECESIDADES EN TRAMOS DE LA RED EXISTENTE.....	20		
6.2 VALORACIÓN MULTICRITERIO Y PRIORIZACIÓN DE TRAMOS CON NECESIDADES	20		
6.3 CRITERIOS DE ASIGNACIÓN DE ACTUACIONES EN FUNCIÓN DE LAS NECESIDADES	22		
6.4 NECESIDADES DE ACTUACIONES DE NUEVAS CARRETERAS EN LA RED	22		
6.5 VALORACIÓN ECONÓMICA DE ACTUACIONES	22		
7 RED OBJETIVO	22		
8 MODIFICACIONES TITULARIDAD, JERARQUÍA Y ORDENACIÓN DE LA RED EXISTENTE 24			
8.1 CAMBIOS DE TITULARIDAD	24		
8.2 CAMBIOS DE JERARQUÍA Y REORDENACIONES.....	25		
APÉNDICE A – NECESIDADES DETECTADAS EN CADA TRAMO DE LA RED DE CARRETERAS EXISTENTE.....	26		
APÉNDICE B – ACTUACIONES DE LA RED OBJETIVO	37		
APÉNDICE C – PLANOS: ACTUACIONES PREVISTAS PARA ALCANZAR LA RED OBJETIVO			
	61		

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1– Población beneficiada con mejoras en los tramos que afectan a núcleos con deficiencias de accesibilidad a centros sanitarios (CS y hospital más cercano)	9
Ilustración 2 – Tramos con insuficiencia de plataforma y núcleos con deficiencias de accesibilidad	9

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 - Tramos de carreteras que requieren actuaciones de ensanche y mejora según inspección visual 2021	4
Tabla 2 - Necesidad de mejora y/o nueva variante en travesías conflictivas de La Rioja	6
Tabla 3 - Tramos de la red de carreteras de La Rioja con nivel de servicio C y D.	7
Tabla 4 - Exceso de tiempo de los recorridos con deficiencias de accesibilidad.....	8
Tabla 5 - Posibles rutas ciclistas de la red de Carreteras de La Rioja	11
Tabla 6 - Secciones tipo. Características mínimas deseables.	14
Tabla 7 - Secciones tipo. Características mínimas tolerables.	15
Tabla 8 - Velocidades específicas por tipo de vía (km/h)	15
Tabla 9 - Características mínimas para carreteras de la Red Básica	16
Tabla 10 - Características mínimas para carreteras de la Red Comarcal	16
Tabla 11 - Características mínimas para carreras de la Red Local	17
Tabla 12 - Valoración multicriterio por estado	20
Tabla 13 - Valoración multicriterio por geometría – NO Calzada / NO Plataforma	21
Tabla 14. Valoración multicriterio por geometría – Sí Calzada / NO Plataforma	21
Tabla 15 - Valoración multicriterio por trazado	21
Tabla 16 - Valoración multicriterio por travesías y variantes	21
Tabla 17 - Valoración multicriterio por niveles de servicio	21
Tabla 18 - Valoración multicriterio por accesibilidad	22
Tabla 19 - Valoración de las actuaciones	22

1 INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS

En el presente anejo se propone una Red Objetivo de la Comunidad Autónoma de La Rioja, que ha sido definida tras una evaluación de los problemas y necesidades detectados en la fase de análisis y diagnóstico, tanto en la situación actual como para la futura. A través de esta red se satisfarán los siguientes objetivos, los cuáles han sido definidos teniendo en cuenta los objetivos que dispone la ONU en la Agenda del 2030 sobre el desarrollo sostenible en materia medioambiental (ODS), las disposiciones de Planes superiores y aplicables al ámbito de estudio, en materia de movilidad, ordenación del territorio, infraestructuras del transporte, etc.:

- **Eficiencia económica:** Mejorar la accesibilidad y reducir los costes de transporte, lo que favorece la actividad económica y el desarrollo regional.
- **Equidad social:** Aproximando la sociedad rural a la urbana e intentando cambiar la tendencia de la evolución de la población en los últimos lustros.
- **Desarrollo armónico del territorio:** Organizar el espacio físico regional por medio de la malla vial autonómica y corregir la descompensación que existe en La Rioja, en donde tanto la Autopista AP-68 como las carreteras A-12, N-120 y N-232 potencian el Valle del Ebro en sentido Este-Oeste.
- **Uso del territorio:** Mejorar los accesos a todo tipo de áreas para utilizar sus recursos naturales bien en procesos productivos o en descanso y recreo.
- **Calidad de vida:** Favorecer el que los recursos de la población, tales como esfuerzo, tiempo y dinero se desvíen a usos personales más satisfactorios, ocio y disfrute, y reducir los impactos negativos que produce el tráfico y la carretera.
- **Integración nacional:** Mejorar y aumentar el número de puntos de unión con la Red de carreteras del Estado, lo que integra la región en el conjunto territorial nacional.
- **Organización y gestión:** Elaborar un instrumento de gestión que permita a la Administración Regional, ordenar, planificar actuaciones y programar inversiones, es decir, gestionar la totalidad de su Red viaria.
- **Desarrollo sostenible:** Contribuir al desarrollo de un modelo territorial equilibrado donde se analice la movilidad desde el punto de vista de la sostenibilidad, evaluando las tendencias respecto a su consumo energético e incorporando las variables ambientales en el proceso de selección de alternativas.
- **Movilidad sostenible:** Contribuir al fomento y promoción de los modos de transporte sostenibles, en especial la bicicleta, considerando los itinerarios ciclo peatonales en las actuaciones del Plan sobre la red viaria.
- **Movilidad segura:** Reducir los niveles de accidentalidad en la red realizando mejoras de seguridad vial en tramos de alta concentración de accidentes.

Se realiza pues, una propuesta de Red Objetivo, estableciendo umbrales mínimos para cada una de las necesidades en base a lo analizado en los anejos correspondientes y fijando criterios técnicos para la definición de características tipo de la Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja en base a su categoría, tráfico, orografía, funcionalidad y entorno.

2 CLASIFICACIÓN DE LA RED DE CARRETERAS DE LA RIOJA

La Red de Carreteras de La Rioja cuenta con **1.881,51** km de longitud en la actualidad, teniendo en cuenta tanto las carreteras de titularidad estatal como las de competencia autonómica. Sin embargo, el Plan Regional de Carreteras de La Rioja centra su estudio en la Red cuya titularidad corresponde al Gobierno de La Rioja.

En cumplimiento de la Ley 2/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja, Título I, Artículo 4º de la Red Autonómica se estructura en tres niveles jerárquicos: Red Regional Básica, Red Comarcal y Red Local.

Por lo tanto, analizando la **Red de carreteras competencia del Gobierno de La Rioja**, en base al “Inventario de carreteras de La Rioja” actualizado a fecha de abril de 2021, se obtienen **1.448,28 kilómetros** de carreteras, de las cuales casi el 47% forman parte de la Red Local, suponiendo **674,41** kilómetros, aproximadamente el 33% corresponde a la Red Comarcal, **483,05** kilómetros, y el 20% restante pertenece a Red Regional Básica, con **290,82** kilómetros.

A continuación, se incluyen varias tablas en las que se clasifican las diferentes vías de la Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja competencia del Gobierno de La Rioja, según su funcionalidad:

- La **Red Regional Básica**, que junto con la Red del Estado constituye el primer nivel dentro de la jerarquía actual y su misión fundamental es la de canalizar los principales flujos de tráfico de largo y medio recorrido, ofreciendo un alto nivel de servicio y unas conexiones lo más directas posible. En este nivel de la Red estarán incluidas las carreteras que canalicen los principales flujos interregionales y las que conecten los centros básicos de la región, entre ellos y con el exterior, y para finalizar aquellos itinerarios que canalicen importantes flujos de vehículos pesados. Supone un **20,08 %** de la Red autonómica y es la estructura principal sobre la que se diseña el resto de la Red regional.
- La **Red Comarcal** es el segundo nivel dentro de la jerarquía propuesta en la actualidad y permite la comunicación de los mayores núcleos de población y centros de actividad de cada comarca con sus centros comarcales y con los más próximos de otras comarcas. Constituye el **33,35%** de la Red regional.
- La **Red Local** es el tercer y último nivel dentro de la jerarquía propuesta e incluye los tramos de carretera de la Red de la comunidad no incluidos en las redes básica y comarcal. Su funcionalidad reside en comunicar los centros de población menores, entre sí, con los núcleos intermedios de apoyo y a través de éstos con la cabecera comarcal. Aporta el **46,57%** de los kilómetros del total de Red de la comunidad.

La Red Regional Básica, junto con la Red del Estado, tendrá un carácter estructurante del territorio potenciando el equilibrio territorial, canalizando los principales flujos de las relaciones intrarregionales y de ésta hacia el exterior, y recogiendo los tráficos de tránsito que atraviesan la región. Serán las que soporten mayores intensidades de circulación.

Las redes Comarcal y Local garantizarán las dotaciones mínimas de accesibilidad al espacio microrregional, siendo el soporte de las relaciones de corto recorrido y estableciendo la conectividad de enlace de puntos interiores con la Red de mayor nivel jerárquico.

3 CONDICIONANTES Y NECESIDADES DETECTADOS EN EL ANÁLISIS

En primer lugar, se recogen las principales conclusiones obtenidas en la fase de análisis y diagnóstico, cuyas necesidades deberán ser satisfechas en la situación futura por medio de las actuaciones previstas en el Plan y que por tanto definirán la Red Objetivo.

3.1 Marco legislativo y estratégico

El análisis del marco legislativo y estratégico recoge aquellas normas de aplicación sobre la redacción del Plan. Las de mayor relevancia, en cuanto a la definición de la Red Objetivo, son principalmente la Ley 2/1991 de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja, las Normas 3.1-IC de Trazado y 6.1-IC de Secciones de firme. En base a estas normas se establecen las características tipo de la Red Objetivo.

Por su parte, el análisis del marco competencial identifica aquellas Carreteras sobre las que la Dirección General de Infraestructuras del Gobierno de La Rioja tiene competencia.

De la totalidad de la Red, por un lado, la Administración General del Estado tiene la competencia exclusiva en el diseño, planificación y ejecución de las **infraestructuras de comunicación que discurren por más de una comunidad autónoma**. Esta competencia se ejerce por medio del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana y los organismos o empresas de él dependientes directa o indirectamente (SEITT, AENA, RENFE, ADIF, etc.). En el caso de La Rioja, las infraestructuras de competencia estatal agrupan a las **principales carreteras** (las cuales comprenden la autopista de peaje AP-68, vía rápida que comunica Bilbao con Zaragoza y articula la zona del alto Ebro, las autovías LO-20, A-12 y A-13, y las carreteras convencionales de titularidad estatal (**N-111, N-113, N-120, N-124, N-126 y N-232**), la **totalidad del transporte ferroviario** (alta velocidad y servicios regionales) y el transporte aéreo (Aeropuerto de Logroño-Agoncillo).

El Gobierno de La Rioja colabora con la Administración General del Estado en el desarrollo y planificación de las infraestructuras en el marco de la necesaria coordinación de los esfuerzos de ambas administraciones con el objetivo de que las infraestructuras de competencia estatal y autonómica sean complementarias y sirvan al fin último para el que son concebidas: la mejora de la movilidad sostenible de los ciudadanos a través de infraestructuras modernas, eficaces y seguras.

Por otro lado, la **Dirección General de Infraestructuras del Gobierno de La Rioja** es el órgano competente en materia de carreteras en la Comunidad Autónoma. La **Red Autonómica de Carreteras de La Rioja** está regulada por la Ley 2/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

Finalmente, en lo que respecta al marco estratégico, se ha realizado un análisis de los planes y estrategias regionales vigentes de mayor, igual o menor rango que el presente Plan. La estrategia establecida en la actualidad establece que no se centre la planificación en la creación de nuevas vías, sino que se apueste por el acondicionamiento y la modernización de la infraestructura existente. Es por ello que, la Red Objetivo se basará principalmente en la adecuación de la red actual cumpliendo una serie de características mínimas. No obstante, en caso de que así se detecte y se considere necesario, podrán planificarse nuevas vías para satisfacer los umbrales de accesibilidad que se exponen en los siguientes epígrafes.

Los criterios más importantes que se han adoptado para definir la Red objetivo 2030 es la consecución de infraestructuras en las que dos vehículos puedan cruzarse en todas las vías de la Comunidad Autónoma, y en las que la circulación de los vehículos pueda realizarse en condiciones homogéneas durante todo el recorrido, así como que todos los municipios de la Comunidad Autónoma tengan un acceso por carretera en condiciones adecuadas a su hospital de referencia en un tiempo inferior a una hora.

3.2 Grado de ejecución del Plan vigente y repercusión de las actuaciones pendientes

Como ya se ha mencionado, el Plan actualmente vigente fue aprobado en el año 2010 y su horizonte temporal llegaba hasta 2021. Como cabía esperar, una parte de las actuaciones recogidas en este Plan han sido ya ejecutadas y puestas en servicio (variantes de población, ensanches y mejoras en la Red de Carreteras, mejoras en travesías, conservación y mejoras de la seguridad vial etc.). No obstante, se han identificado y analizado aquellas actuaciones que no se han ejecutado hasta el momento y se encuentran planificadas, así como aquellas que se encuentran en ejecución o en fase de actuaciones preparatorias (estudios de alternativas, anteproyectos, proyectos, etc.) y las que se prevé ejecutar durante el año 2021 y siguientes.

Además, se han analizado las inversiones económicas realizadas en relación a la ejecución de actuaciones del Plan de carreteras y a la previsión de gasto, incluyendo tanto obras de nueva ejecución como aquellas referentes a la conservación de infraestructuras y a la proyección de mejoras en la Red de carreteras de La Rioja.

Por último, se ha llevado a cabo el análisis de la repercusión que tienen las actuaciones pendientes sobre la Red de Carreteras, en función del tipo de obra o actuación sin ejecutar, para lo que se consideran los siguientes casos: acondicionamientos, ensanches y mejoras, nuevas carreteras, variantes y tramos de autovía sin ejecutar, refuerzos de firme y labores de conservación pendientes, tramos urbanos de carreteras no cedidos a los ayuntamientos, actuaciones de seguridad vial no ejecutadas y proyectos y estudios previos sin redactar.

Así, podemos concluir las siguientes **repercusiones generales de las actuaciones pendientes**, previstas por el Plan vigente, **sobre las carreteras autonómicas de La Rioja**:

1. Existencia de deficiencias de conservación en ciertos puntos de la red, sobre todo en sus vías menos transitadas, por una menor frecuencia de mantenimiento que la prevista o por menores recursos que los previstos.
2. Variantes de carreteras a su paso por municipios no ejecutadas.
3. Tramos urbanos de carreteras sin mejoras de seguridad vial o sin ceder a los Ayuntamientos.
4. Núcleos de actividad en desarrollo con vías obsoletas.
5. Actuaciones de obra nueva, de gran calado, sin ejecutar.
6. Estudios de viabilidad y proyectos sin redactar, que perjudican el desarrollo y ejecución de mejoras sobre la Red autonómica de carreteras de La Rioja.

Por último, quedan inventariadas y catalogadas todas las actuaciones previstas y realizadas en la Red Regional de Carreteras de La Rioja, desde el año 2010 a la actualidad, para lo que se tienen en cuenta las actuaciones previstas en el Plan con vigencia hasta 2021, las que han sido realmente ejecutadas al margen de si estaban o no previstas y aquellas que han sido anunciadas por el Gobierno de La Rioja para su ejecución a corto plazo. También se indican en el mismo las actuaciones cuyas vías han sido cedidas a los Ayuntamientos u otras administraciones, no correspondiendo al Gobierno de La Rioja la realización de actuaciones futuras en las mismas, salvo acuerdo expreso por ambas partes.

3.3 Inventario y estado de conservación de la red

Con el objeto de conocer el estado actual de las carreteras, se ha realizado un inventario de la Red de Carreteras de La Rioja, en las que se detallan las principales características físicas y funcionales de cada tramo en los que se han **tramificado** las carreteras, en función de los siguientes parámetros:

a) Identificación:

- Código y nombre de la carretera
- Código y denominación del tramo
- Puntos kilométricos inicial y final del tramo
- Distancia a origen del punto inicial y final del tramo
- Longitud total del tramo

b) Del entorno:

- Tipo de terreno (llano, ondulado, accidentado y muy accidentado)
- Litología, tectónica, geología y geotecnia
- Bienes culturales

- Reserva Biosfera
- Espacios protegidos por la Red Natura 2000
- Clase del tramo (Urbano e Interurbano)
- Planeamiento urbanístico (Clasificación y categoría del suelo)
- Instrumentos de ordenación (Lugar y categoría de ordenación)

c) Físicas y geométricas:

- Tipos de firme
- Número de carriles
- Tipo de carretera (convencional o desdoblada)
- Sección transversal (ancho de calzada y arcenes)
- Trazado (pendiente media)

d) De equipamiento de la carretera

- Estado de conservación de la señalización y balizamiento
- Iluminación.
- Equipamientos urbanos

e) Superficiales:

- Estado de conservación del firme

f) Funcionales:

- Intensidad de vehículos (IMD y % de pesados)
- Velocidad máxima del tramo
- Velocidad media del tramo
- Nivel de servicio
- Accidentalidad

En cuanto al análisis de la sección de la **plataforma**, se han identificado 125,61 km de las redes Regional Básica y Comarcal con una anchura de plataforma inferior a 6 metros, mientras que de la red Local se han identificado 153,2 km con una anchura de plataforma inferior a 5 metros.

Es indudable que, en una primera aproximación, es imprescindible una actuación de acondicionamiento en aquellas carreteras cuya plataforma es inferior a 5,00 m.; al contrario, puede no ser necesario más que un posible refuerzo, por las condiciones del firme, en aquellas carreteras que disponen de una plataforma mayor de 7,00 m.

Si bien es cierto que las características de la mejora deben establecerse para cada tramo concreto de carretera, teniendo en cuenta las condiciones del terreno, ambientales, de tráfico y de uniformidad con el resto del itinerario, en principio será necesario actuar sobre aquellas carreteras que no superen unos determinados umbrales que se definirán más adelante.

Por otra parte, se ha llevado a cabo un análisis complementario del **estado de conservación** de la red actual de carreteras de La Rioja, identificando aquellos tramos en los que el estado del firme y de la señalización no sea el requerido para permitir una circulación adecuada en condiciones de confort y seguridad y en los que se deba actuar de forma inmediata mediante actuaciones de mantenimiento y conservación, u obras de mayor envergadura, priorizando dichas actuaciones en función de la IMD y de la peligrosidad del tramo.

De este análisis se extrae que, aproximadamente, un 12% de la red presenta un firme en muy mal estado y un 13% en mal estado. Asimismo, un el 77,49% de la red de carreteras de La Rioja tiene una señalización en mal o muy mal estado, siendo un porcentaje muy elevado.

Los **principales problemas** que se han detectado en el análisis y que deberán ser corregidos en la Red Objetivo son los siguientes:

- Fisuración del firme
- Rotura del firme
- Exudaciones
- Roturas por cizalladura
- Rodadura incomoda e irregular
- Sin pintura
- Deformaciones de la calzada
- Calzada bacheada
- Pérdida de material del firme
- Falta de señalización en zona peligrosa
- Roderas en el firme
- Blandón en el firme
- Falta de paneles direccionales
- Cruces peligrosos
- Parcheo en mal estado
- Firme muy deteriorado
- Falta de barrera
- Señalización vieja o inexistente
- Firme envejecido
- Cazuelas en el firme

Del análisis de conservación se obtienen aproximadamente 350 km de la Red con los problemas identificados anteriormente, por lo que se considera la necesidad de llevar a cabo con prioridad actuaciones de mantenimiento y conservación de las carreteras para reparar las fisuras, bacheos del firme y reposición de la señalización, y así evitar que con el paso del tiempo se necesiten obras de mayor calado.

Además, a partir de la última Campaña Visual, realizada en 2021, se han identificado una serie de tramos en los que se requieren diferentes actuaciones de mayor envergadura, y que se incluirán en el Plan de Carreteras dentro de cada una de las partidas correspondientes:

ENSANCHES Y MEJORAS	TIPO DE ACTUACIÓN
LR-113. Mansilla (Tramo De LR-334 a Pk-20+250) 8,9 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-113 (Tramo Canales a Villavelayo) 3,5 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-115. (Enciso al Pk-7+360) 4,1 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR 207. Badarán (Tramo de LR-205 al Pk-19+100) 4,1 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-232 (De Ortigosa al Pk-11+500) 5,9 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-250. (Tramo Jalón a Laguna de Cameros) 6,3 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-250 (Tramo Terroba a Jalón) 6,7 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-259. Ausejo (Tramo N-232 a LR-260) 5,3 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-301. Galbarruli (Tramo Galbarruli a la LR-403) 1,6 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-304 y LR-305. Treviana 13,4 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-308. Grañón- Villalobar (Tramo N-120 a Pk-10) 5,7 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-312. Foncea-Cellórigo 4,7 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-315. Hormilla 4,6 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-323 (Tramo LR-308 a Morales) 3,6 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-344. Alberite 1,3 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-448. Lomos de Orio 8,5 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-454. Gallinero de Cameros (puente a Gallinero) 2,5 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-455. Aldeanueva de Cameros 3,6 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-115 (Travesía de Aldeanueva hasta N-232). 5,5 Km.	REFUERZO DE FIRME
LR-115 (Tramo de Arnedillo a LR-484). 4,4 Km.	REFUERZO DE FIRME
LR-115 (Travesía de Enciso). 0,7 Km.	REFUERZO DE FIRME
LR-115 (Travesía de Quel hasta Autol). 5,1 Km.	REFUERZO DE FIRME
LR-123 (Tramo LR-115 a N-232) 10,8 Km.	REFUERZO DE FIRME
LR-123 (Tramo Villarroya al Puente del Pk-39+400). 4,4 Km.	REFUERZO DE FIRME
LR-123 (Travesía de Cervera). 0,6 Km.	REFUERZO DE FIRME
LR-260 (Tramo N-232 a Alcanadre) 8,1 Km.	REFUERZO DE FIRME
LR-308 (Travesía de Villalobar) 0,7 Km.	REFUERZO DE FIRME
LR-313 (Tramo A-12 a final Hormilla) 1,8 Km.	REFUERZO DE FIRME
LR-313 (Tramo Pk-8+500 a la LR-314) 1,8 Km.	REFUERZO DE FIRME
LR-321 (Tramo Huércanos a Pk-8+000) 5,5 Km.	REFUERZO DE FIRME
LR-463 Torre en Cameros 6,5 Km.	REFUERZO DE FIRME
LR-465 Hornillos de Cameros 5,8 Km.	REFUERZO DE FIRME
LR-482 Murillo de Calahorra 3,1 Km.	REFUERZO DE FIRME
LR-504 Castañares de Rioja 5,6 Km.	REFUERZO DE FIRME
LR-286 (Tramo LR-115 a la LR-283) 19,2 Km.	REHABILITACIÓN CARRETERAS

Tabla 1 - Tramos de carreteras que requieren actuaciones de ensanche y mejora según inspección visual 2021

Fuente: Elaboración propia

3.4 Análisis de travesías

El análisis recoge un total de 295 núcleos urbanos, respecto a los 174 términos municipales existentes en La Rioja, según el INE a 1 de enero de 2021.

En primer lugar, se realiza un breve análisis de los núcleos urbanos y municipios de La Rioja, así como del planeamiento existente en relación a su influencia sobre los tramos urbanos de carreteras y/o travesías.

Posteriormente, se identifican los tramos urbanos de carreteras y/o travesías existentes pertenecientes a la Red Regional de carreteras de La Rioja y, por lo tanto, aquellos que quedan pendientes de cesión a sus correspondientes Ayuntamientos, en el momento que esto sea acordado por las administraciones afectadas, mediante la confección del correspondiente “Inventario de Travesías de la Red Regional de Carreteras de La Rioja”.

En este inventario se estudian un total de 200 tramos, a los que se les asocia una serie de parámetros que posteriormente ayudarán a clasificar y analizar las mismas. Estos parámetros son, entre otros: su longitud, el número de habitantes registrados según el INE 2019, el IMD y % de pesados del año 2019, la velocidad media de los vehículos, el estado actual de la señalización y el firme, el tipo de red y de terreno en el que se desarrolla, el nivel de servicio y sus anchuras de sección.

Partiendo de este inventario, se lleva a cabo la categorización de las travesías existentes en La Rioja, en base a una serie de parámetros asociados, y se puntúan en función de aquellas que suponen un mayor riesgo para sus usuarios/as, para posteriormente determinar qué travesías requieren de actuaciones prioritarias de mejora o de variante. Los parámetros y los pesos asociados son los siguientes:

- Intensidad Media Diaria (IMD) 2019 (peso = 5)
- Porcentaje de vehículos pesados 2019 (peso = 5)
- Velocidad media (peso = 1)
- Categoría geométrica de la calzada (peso = 1)
- Radio medio (peso = 1)
- Iluminación (peso = 1)
- Estado de la señalización (peso = 1)
- Estado del firme (peso = 1)
- Accidentalidad (peso = 5)
- Acción contra el ruido (peso = 1)
- Número de habitantes 2019 (peso = 4)
- Condiciones de Seguridad Vial (peso = 4)

En base a dicho análisis y su nivel de conflictividad, se lleva a cabo un estudio pormenorizado de las travesías más conflictivas de La Rioja (48 travesías) y se determinan las necesidades de mejora y de ejecución de nuevas variantes.

Por otro lado, se realiza un análisis de las variantes programadas en el Plan de Carreteras 2010-2021, identificando aquellas actuaciones que se han llevado a cabo en el Plan anterior y aquellas que siguen pendientes de ejecución. El proyecto de las variantes restantes se deberá ejecutar teniendo en cuenta el planeamiento urbano de cada núcleo, con un trazado suficientemente alejado del mismo como para lograr su permanencia en el medio rural a muy largo plazo, limitando totalmente los accesos a las mismas, y manteniendo un aceptable nivel de servicio y evitando en lo posible su conversión, de nuevo, en travesía.

En función de su conflictividad y de la categoría de la red a que pertenezcan, se la asignará, para su ejecución, una mayor o menor prioridad de ejecución de forma que, en el período de vigencia del Plan se hayan suprimido las travesías más conflictivas de la Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

Por último, se incluye el inventario y caracterización de los “Tramos Urbanos de la Red Local de La Rioja” y de los “Accesos de la Red Local” y se catalogan los “Tramos Principales de la Red Local de La Rioja”.

Todos los parámetros recogidos y analizados se compararán con los criterios que recoja la Red Objetivo, de modo que se concluya si es necesaria una actuación y se recoja en la programación de actuación del presente Plan.

En la siguiente tabla, quedan recogidas las necesidades de ejecución de mejoras y/o nuevas variantes resultantes del análisis pormenorizado realizado para aquellas que contaban con un mayor nivel de conflictividad, ya que es el mismo el que nos ayuda a determinar también el nivel de prioridad de ejecución de las diferentes actuaciones previstas para la Red Regional de Carreteras de La Rioja.

En ella se indica el ID de la travesía, el tramo de carretera al que pertenece la misma, el municipio, el nivel de conflictividad y la previsión de necesidad o no de mejoras y nuevas variantes.

ID TRAVESÍA	TRAMO (ID)	NÚCLEO URBANO ASOCIADO	NIVEL CONFLICTIVIDAD TRAVESÍAS	¿NECESIDAD MEJORA DE TRAVESÍA?	¿NECESIDAD DE VARIANTE?
T006	LR-111_16	HARO	175,77	NO	SI
T077	LR-254_06	ALBERITE	150,12	SI	NO
T030	LR-131_1_01	LOGROÑO	148,09	NO	NO
T027	LR-124_1_01	LOGROÑO (TR1)	144,77	SI	NO
T080	LR-256_02	ALBELDA DE IREGUA	142,92	NO	NO
T018	LR-115_13	ARNEDO	142,59	NO	SI
-	LR-134_05 ¹	CALAHORRA L.P. NAVARRA	124,79	NO	SI
T005	LR-111_12	SANTO DOMINGO DE LA CALZADA	121,10	NO	SI
T019	LR-115_16	QUEL	118,12	NO	SI
T073	LR-251_01	FUENMAYOR	117,99	NO	NO ²
T091	LR-282_01	AUTOL	117,57	NO	NO ³
T089	LR-280_02	PRADEJON	116,98	NO	SI

ID TRAVESÍA	TRAMO (ID)	NÚCLEO URBANO ASOCIADO	NIVEL CONFLICTIVIDAD TRAVESÍAS	¿NECESIDAD MEJORA DE TRAVESÍA?	¿NECESIDAD DE VARIANTE?
T076	LR-254_04	LARDERO	109,61	SI	SI
T020	LR-115_18	AUTOL	109,39	SI	SI
T045	LR-203_13	SANTO DOMINGO DE LA CALZADA	101,93	NO	NO ⁴
T031	LR-137_06	NAVARRETE	100,19	SI	SI
T032	LR-137_10	FUENMAYOR	99,87	SI	SI
T064	LR-210_03	SAN VICENTE DE LA SONSIERRA	92,46	NO	SI
T200	LR-584_01	ARNEDO	89,37	NO	NO
T017	LR-115_11	HERCE	89,09	SI	NO
T041	LR-203_01	HARO	88,77	SI	NO ⁴
T081	LR-259_1_02	MURILLO RIO DE LEZA	87,22	SI	SI
T021	LR-115_20	ALDEANUEVA DE EBRO	83,50	SI	NO
T075	LR-254_01	ENTRENA	80,88	SI	NO
T057	LR-207_02	OLLAURI	79,85	SI	SI
T106	LR-306_01	HARO	79,68	SI	NO ⁴
T090	LR-281_01	QUEL	79,12	NO	NO ³
T042	LR-203_04	ZARRATON	78,13	NO	SI
T013	LR-113_30	NAJERA	77,51	NO	NO
T199	LR-583_01	TRAVESIA DE ARNEDO	76,27	SI	NO
T024	LR-123_05	CERVERA DEL RIO ALHAMA	75,43	SI	NO
T015	LR-115_06	ARNEDILLO	74,87	SI	NO
T016	LR-115_09	SANTA EULALIA SOMERA BAJERA	74,20	NO	NO
T004	LR-111_08	OJACASTRO	73,47	NO	NO
T053	LR-206_04	ALESANCO	71,43	SI	NO
T134	LR-340_1_02	ALESON	69,30	NO	NO
T074	LR-251_03	BARRIO ESTACION (FUENMAYOR)	67,37	NO	NO
T012	LR-113_21	BAÑOS DE RIO TOBIA	67,16	NO	NO
T117	LR-318_04	SAN VICENTE DE LA SONSIERRA	66,79	NO	NO
T146	LR-344_02	ALBERITE	65,51	NO	NO
T135	LR-340_1_04	MANJARRES	65,02	NO	SI
T023	LR-123_03	CABRETON	63,59	NO	NO
T039	LR-202_01	HARO	62,65	SI	NO ⁴
T003	LR-111_06	EZCARAY	61,38	NO	NO
T152	LR-384_02	ALDEANUEVA DE EBRO	56,39	NO	NO
T079	LR-255_04	ALBELDA DE IREGUA	56,17	NO	SI
T147	LR-345_02	ALBERITE	55,10	NO	SI
T026	LR-123_23	EL VILLAR DE ARNEDO	53,98	SI	NO ⁵

Notas:

¹: Variante saturada

²: Su problemática se resolverá de manera conjunta con la variante de la carretera LR-137.

³: Su problemática se resolverá de manera conjunta con la variante de la carretera LR-115.

⁴: Su problemática se resolverá de manera conjunta con la variante de la carretera LR-111.

⁵: Su problemática se resolverá de manera conjunta con la variante de la carretera LR-280.

Tabla 2 - Necesidad de mejora y/o nueva variante en travesías conflictivas de La Rioja

Fuente: Elaboración propia.

3.5 Planeamiento urbanístico y planes de desarrollo

Se ha llevado a cabo un análisis del planeamiento urbanístico vigente e identificado los futuros desarrollos urbanos en el horizonte del Plan (año 2030). Con ello, se conoce como los nuevos desarrollos pueden influenciar al crecimiento futuro del tráfico, tanto por el número de viajes como por el incremento del parque móvil en la región, y como estas variaciones pueden afectar a la red de carreteras autonómicas.

El análisis identifica una serie de nuevos desarrollos que tendrán afecciones sobre la demanda y la oferta de tráfico en La Rioja, destacando ciudades como Logroño, Calahorra o Lardero, y posiblemente, debido a la nueva conexión con la autopista AP-68, Villamediana de Iregua. A continuación, se destacan algunas de las actuaciones o propuestas urbanísticas que pueden tener una mayor repercusión en la configuración y funcionalidad de la Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

- **Conexión de las avenidas Sonsierra y Mendavia**, en Logroño, tiene como objetivo generar un nuevo vial para descongestionar el tráfico que genera la LR-131, entre el Puente de Piedra y el polígono de Cantabria, ya que en horas punta provoca ralentizaciones del tráfico y retenciones, mediante la generación de una doble calzada con dos carriles por sentido.
- **Quinto Puente Sobre el Rio Ebro**, el cual conectará el núcleo de Logroño, mediante el alargamiento de la calle San Millán, con la otra orilla del rio, Avd. Mendavia, hasta generar una nueva conexión con la **LR-131** mediante una glorieta.
- **Nuevo acceso desde a N-232 al polígono del “Recuenco”** localizado al sureste de Calahorra.
- **Remodelación de la Autovía A-12** en el Tramo de **Santo Domingo de la Calzada – Villamayor del Río**. En este tramo se prevé la ejecución de tres enlaces, tres viaductos, seis pasos superiores y seis inferiores, por lo que se producirá una variación en la oferta del tráfico en esta zona.
- **Liberalización de la circunvalación de Logroño**, tramo Arrúbal - Navarrete. De esta manera se va a proceder a la liberalización de unos 29,2 km de longitud, incluyendo la creación de nuevos enlaces, lo cual implica una mayor capacidad de captación de tráfico.

3.6 Niveles de servicio

Se han analizado también los niveles de servicios de los diferentes tramos de carretera. Para ello, a partir de los datos de intensidad, el porcentaje de pesados y las velocidades de cada una de las secciones obtenidas del escenario base del modelo de transportes calibrado, y con las características geométricas, se determinan los niveles de servicio de cada sección de acuerdo con el Highway Capacity Manual (HCM) 2016.

Todos los tramos e itinerarios de la red de carreteras deben adecuarse para la velocidad media de circulación, considerando un vehículo ligero medio del parque nacional. Esta velocidad mejorará tanto más el nivel de servicio cuantas menos oscilaciones sufra a lo largo del itinerario, permitiendo lo más posible el mantenimiento de una conducción homogénea y sin sobresaltos.

El concepto de Nivel de Servicio utiliza medidas cualitativas que caracterizan las condiciones de explotación del tráfico vial y la percepción de los conductores y pasajeros. La descripción de los niveles de servicio individuales caracteriza estas condiciones en términos de factores tales como la velocidad y el tiempo recorrido, la libertad de maniobra, las interrupciones a la circulación y el confort y la conveniencia. Para cada tipo de infraestructura se definen 6 Niveles de Servicio (NS)

- Nivel de servicio A

Describe el funcionamiento a flujo libre. La circulación de los vehículos no se encuentra perturbada por la presencia de otros vehículos ni restringida por las condiciones geométricas. Los efectos de incidentes menores o averías son fácilmente absorbidos en este nivel sin cambiar la velocidad.

- Nivel de servicio B

Este nivel de servicio indica el flujo libre, aunque se vuelve notable la presencia de otros vehículos. Las velocidades medias de viaje son iguales a las del nivel de servicio A, pero los conductores tienen menos libertad para maniobrar. Todavía se absorben fácilmente los incidentes menores o colapsos.

- Nivel de servicio C

El nivel de servicio C marca la influencia de densidad de tráfico en el funcionamiento de la vía. La habilidad de maniobrar dentro de la corriente de tráfico está claramente afectada por la presencia de otros vehículos.

- Nivel de servicio D

En el nivel de servicio D, la habilidad de maniobrar se restringe severamente por la congestión de tráfico. La velocidad de viaje está reducida por el aumento del volumen creciente. Sólo pueden absorberse rupturas menores sin que se formen colas extensas; el servicio se deteriora seriamente.

- Nivel de servicio E

Este nivel de servicio representa el funcionamiento cercano de la capacidad de la vía; es un nivel inestable. Las densidades varían, mientras dependan de la velocidad a flujo libre que experimenta la corriente de tráfico. Los vehículos se encuentran operando con un mínimo espaciamiento. Los incidentes no pueden disiparse rápidamente, causando colas que llegan a deteriorar al nivel de servicio a F.

- Nivel de servicio F

Representa condiciones de flujo forzado o de colapso. Ocurre cuando el volumen de vehículos que entra es mayor que el volumen de vehículos que sale o cuando la demanda de previsión excede la capacidad planificada. Aunque los funcionamientos en estos puntos y en las secciones inmediatas

corriente arriba parecen estar dentro de la capacidad, las colas de retención se forman tras estas secciones.

Se han analizado un total de 726 tramos de la actual red de carreteras de la Rioja, de los cuales un 95% corresponde al nivel de servicio A y un 4% al nivel B, lo cual implica una red poco congestionada. Únicamente 5 tramos tienen un nivel de servicio C y 2 un nivel de servicio D:

CARRETERA	TRAMO	TIPO CARRETERA	INTENSIDAD TOTAL 24H	IH-100	NIVEL SERVICIO
LR-115	LR-115_13	Convencional	10.078	712	C
LR-115	LR-115_14	Convencional	11.241	794	C
LR-134	LR-134_03	Convencional	9.936	702	C
LR-134	LR-134_04	Convencional	18.607	1.314	D
LR-134	LR-134_05	Convencional	15.728	1.111	C
LR-250	LR-250_02	Convencional	19.503	1.378	D
LR-443	LR-443_01	Convencional	9.862	697	C

Tabla 3 - Tramos de la red de carreteras de La Rioja con nivel de servicio C y D.

Fuente: Elaboración propia

3.7 Accesibilidad y territorio

Se ha realizado un estudio de accesibilidad de núcleos urbanos con respecto a los centros atractores seleccionados (polígonos industriales, centros de asistencia sanitaria, centros educativos, superficies comerciales, instalaciones deportivas, bienes de interés culturales, aeropuertos y universidades).

En primer lugar, se han confeccionado **mapas de isócronas** con respecto a los principales centros de atracción de viajes para mostrar el coste total en unidades de tiempo de acceso por carretera a los mismos. En segundo lugar, con la finalidad de estudiar la accesibilidad por carretera de cada uno de los núcleos de población estudiados con respecto a categorías de servicios, se ha generado una **tabla** para cada comarca donde se observa el tiempo de recorrido por carretera en minutos desde cada núcleo a diferentes servicios.

Para determinar si la accesibilidad de un núcleo con respecto a un centro atractor es deficiente se han establecido unos umbrales máximos siguiendo el documento *Modelo de Desarrollo de la España Vacía*. En él se propone garantizar el acceso a los servicios sanitarios, educativos, sociales,

culturales, de ocio y de seguridad ciudadana en un desplazamiento que conlleve un tiempo igual o inferior a 30 minutos.

Es por ello, que en el presente estudio se haya establecido como umbral máximo tiempos de 30 minutos en relación de los núcleos urbanos con las cabeceras de comarca y los diferentes centros atractores relacionados con los servicios básicos, como son: centros de salud, institutos de educación secundaria y redes viarias de alta capacidad. Por otra parte, se ha considerado como umbral máximo tiempos de 60 minutos para el resto de centros atractores, como son los dos hospitales principales de la Comunidad Autónoma (Hospital San Pedro y Fundación Hospital de Calahorra), la Universidad de La Rioja, el Aeropuerto Logroño-Agoncillo y los polígonos industriales y centros comerciales más próximos.

Como resultado de los análisis realizados, se presentan las necesidades de actuación detectadas para mejorar los problemas de accesibilidad, conectividad, estructuración y mallado de la red. Se describan posibles actuaciones que se podrían hacer para solucionar estos problemas Esas pueden ser de mejora en las carreteras actuales o nuevas carreteras.

3.7.1 Mejora de las carreteras existentes

La Comunidad Autónoma de La Rioja cuenta con dos partes muy diferenciadas. Por una parte, las zonas del Norte, además de ser las más pobladas cuenta con amplios valles aptos para la agricultura y el transporte debido a la orografía de la zona. Por otro lado, se encuentra la zona de sierra al Sur, que cuentan con un relieve montañoso y están formados por diversos municipios poco poblados, donde la actividad principal es el aprovechamiento forestal y la ganadería.

Poniendo el foco de atención en la **accesibilidad** de cada núcleo con respecto a su **centro de salud** más cercano y con respecto al **hospital** que tenga más próximo y establecemos los umbrales máximos de 30 y 60 minutos respectivamente, se observan 19 relaciones con deficiencias de accesibilidad concentradas en 12 los núcleos urbanos (de los 199 considerados en total). El listado de núcleos de población con deficiencias de accesibilidad con respecto a su hospital (10 núcleos de población) y centro de salud más próximo (9 núcleos) se muestra a continuación, indicando el porcentaje de tiempo en exceso con respecto a los límites establecidos:

Núcleo urbano	Hospital más cercano	Centro de salud más cercano	Población	Tiempo (min)	Tiempo en exceso*
Canales de la Sierra	Hospital San Pedro	-	86	89	48,3%
Canales de la Sierra	-	Centro de Salud de Nájera	86	70	133,3%
Viniegra de Abajo	Hospital San Pedro	-	75	70	16,7%
Viniegra de Abajo	-	Centro de Salud de Nájera	75	50	66,7%
Mansilla	Hospital San Pedro	-	48	76	26,7%
Mansilla	-	Centro de Salud de Nájera	48	57	90%
Ventrosa	Hospital San Pedro	-	48	71	18,3%
Ventrosa	-	Centro de Salud de Nájera	48	52	73,3%
Villavelayo	Hospital San Pedro	-	45	84	40%

Núcleo urbano	Hospital más cercano	Centro de salud más cercano	Población	Tiempo (min)	Tiempo en exceso*
Villavelayo	-	Centro de Salud de Nájera	45	65	116,7%
Brieva de Cameros	Hospital San Pedro	-	38	66	10%
Brieva de Cameros	-	Centro de Salud de Nájera	38	47	56,7%
Viniegra de Arriba	Hospital San Pedro	-	36	79	31,7%
Viniegra de Arriba	-	Centro de Salud de Nájera	36	65	116,7%
Navajún	Hospital Fundación de Calahorra	-	68	68	13,3%
Valdemadera	Hospital Fundación de Calahorra	-	64	64	6,7%
Torre en Cameros	Hospital San Pedro	-	62	62	3,3%
Zarzosa	-	Centro de Salud de Atención Primaria de Arnedo	15	32	6,7%
San Andrés	-	Centro de Salud de Torrecilla en Cameros	31	31	3,3%

NOTA:

* Porcentaje calculado a partir de los tiempos de recorrido obtenidos en el modelo con respecto a los límites máximos de los umbrales definidos: hospitales (60 min) y centros de salud (30 min)

Tabla 4 - Exceso de tiempo de los recorridos con deficiencias de accesibilidad

Fuente: Elaboración propia

Tras presentar las 19 relaciones de movilidad que no satisfacen el criterio de umbrales máximos de tiempo mencionados en apartados anteriores, se ha estudiado qué tramos de la Red de Carreteras autonómica dan servicio a estas relaciones de movilidad, un total de 104. Una actuación sobre estos tramos de la Red de Carreteras autonómica mejoraría los tiempos de recorrido en estas relaciones de movilidad consideradas como deficientes en términos de accesibilidad.

A partir de ellos se ha calculado la longitud total de aquellos trayectos desde los núcleos urbanos con deficiencias hacia su centro de salud asignado u hospital más cercano, categorizado según el número de población que se vería beneficiada con la mejora de los mismos, como se puede ver en la siguiente imagen:

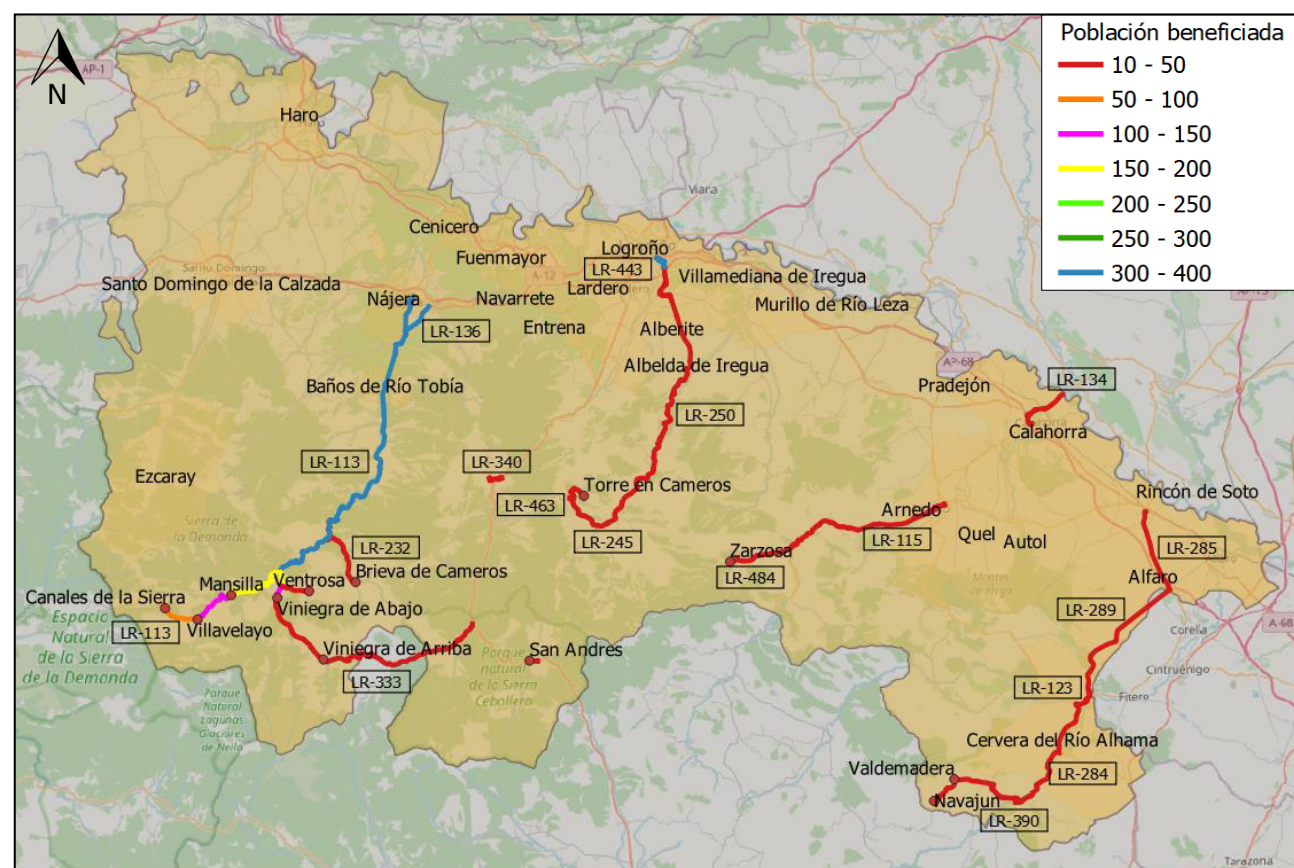


Ilustración 1– Población beneficiada con mejoras en los tramos que afectan a núcleos con deficiencias de accesibilidad a centros sanitarios (CS y hospital más cercano)

Fuente: Elaboración propia

Tras el análisis de los resultados, se observa cómo los núcleos con peor accesibilidad son además los menos poblados y situados al sur de La Rioja. La viabilidad socioeconómica de la construcción de nuevas carreteras o variantes en esta zona es baja, debido a los condicionantes orográficos, geológicos y ambientales que hacen inviable la ejecución de obras de remodelación muy ambiciosas, máxime teniendo en cuenta el escaso flujo vehicular. Es por ello que se propone la mejora y el acondicionamiento de todos aquellos tramos de carreteras que no alcanzan unas determinadas características mínimas tolerables (**Ilustración 2**), al tratarse de actuaciones más asumibles desde un punto de vista presupuestario y que permitirían alcanzar una mayor velocidad de circulación en estas vías mejoradas, a la vez que se mejoran las condiciones de seguridad.

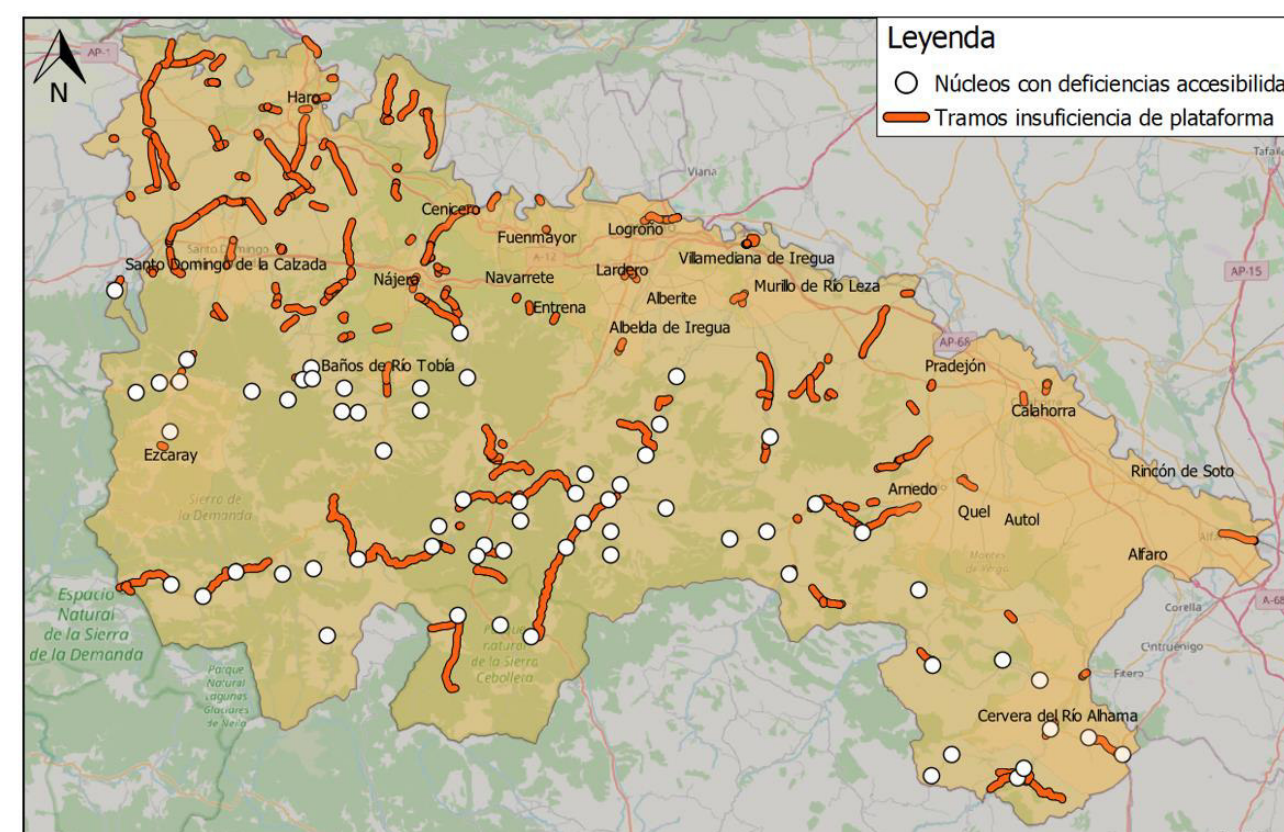


Ilustración 2 – Tramos con insuficiencia de plataforma y núcleos con deficiencias de accesibilidad

Fuente: Elaboración propia

A pesar de que en la **Ilustración 2** se observen tramos de carretera en la zona noroeste de la comunidad, no existen núcleos urbanos que presenten problemas de accesibilidad. Esto se debe a que las carreteras con más capacidad y con mejores prestaciones se encuentran en la zona Norte de La Rioja (AP-68, A-12, N-232).

Además, debe destacarse que, en el caso de los municipios de Santa Coloma con Bezares, se da la situación excepcional de ser los dos únicos municipios diferentes unidos actualmente por un camino vecinal sin conexión de la Red Autonómica. LR-429. Prolongación desde Bezares a Santa Coloma. Por tanto, se ha propuesto la incorporación del camino existente como mejora de la Red:

- LR-429. Prolongación desde Bezares a Santa Coloma

3.7.2 Nuevas carreteras y desdoblamientos

Se han analizado también las propuestas de nuevas carreteras (NC) y desdoblamientos (DU) propuestos en el Plan Regional de Carreteras de La Rioja vigente, solicitadas por ayuntamientos y organismos en las consultas previas o propuestas por el propio estudio de accesibilidad.

En el anejo “Análisis territorial de la red y de accesibilidad” se ha analizado cada una de ellas con detalle, explicando porque muchas de ellas finalmente no serán consideradas para la priorización de actuaciones de la Red Objetivo.

Finalmente, las nuevas carreteras o desdoblamientos que sí se tendrán en cuenta serán los siguientes:

- NC_LR-340. Tramo entre Castroviejo y Torrecilla en Cameros
- NC_LR-438 de la LR-232 Brieva de Cameros a Ventrosa
- NC_LR-465 Tramo entre Hornillos de Cameros y LR-261
- DU_LR-123. Desdoblamiento del tramo LR-115 - LR-134
- DU_LR-134 Desdoblamiento del tramo LR-123 a Calahorra (AP-68)
- DU_LR-111. Desdoblamiento del tramo entre Haro y Santo Domingo de la Calzada
- DU_LR-250. Desdoblamiento del tramo entre Logroño y Villamediana de Iregua

3.8 Seguridad vial

En el año 2019 se llevó a cabo un estudio de los tramos de concentración de accidentes (TCA), definidos como aquéllos con longitud aproximada de 1 km (puede aumentar en función de los accidentes que se registran en sus cercanías) en los que se han registrado un número mayor de accidentes con víctimas en los tres últimos años, teniendo en cuenta para ello el número de accidentes con víctimas y el índice de peligrosidad.

En efecto, se localizaron un total de nueve TCA's en 2019, cinco de ellos ya identificados en campañas anteriores (dos en el año 2018), para los que se propusieron diferentes actuaciones de mejora. Las actuaciones que requieren mayor inversión consisten en la construcción de caminos o vías de servicio que limiten y ordenen el acceso a las carreteras. Entre ellas cabe destacar las siguientes:

- LR-136. PK 0.4 a 2.7. Tricio
- LR-134. PK 13.9 a 15.9 Calahorra
- LR-250. PK 2.0 a 3.9 Villamediana de Iregua

Además, se han identificado tramos de travesías en los que se proponen diversas actuaciones de mejora para separar y encauzar los tráficos rodado y peatonal, aunque la solución definitiva se alcanzaría, si se construyera una variante de población:

- LR-282. PK 0.0 a 1.0 Autol
- LR-115. PK 29.2 a 30.2 Quel
- LR-280. PK 2.0 a 3.6 Pradejón

Por último, la zona industrial de Logroño, requiere la remodelación de un tramo urbano de la carretera LR-131, polígono industrial Cantabria, eliminando los giros a la izquierda y construyendo una nueva glorieta que facilite los cambios de sentido entre los puntos kilométricos 2+400 y 3+400.

3.9 Movilidad ciclista

Se han estudiado, por una parte, las rutas situadas en las carreteras de conexión entre municipios y que, desde un punto de vista teórico, pueden realizarse en bicicleta. Estas posibles rutas estarían mayoritariamente motivadas por una demanda de movilidad que responde a la necesidad de realizar desplazamientos obligados, tales como desplazamiento al centro de trabajo, por motivo de estudio, etc.

Para ello, a partir de los datos de población municipal, la demanda de movilidad y las distancias entre núcleos de población, se han establecido las relaciones de movilidad en aquellos municipios que generan una demanda global de viajes mayor a 50 viajes diarios y en un radio de distancia entre ellos menor a 5 kilómetros. Igualmente, se han incorporado tramos que, aunque no cumplan con estos criterios, se consideran relevantes en este estudio, ya sea por tener gran demanda o por encontrarse la ruta ciclista en proyecto.

En la siguiente tabla muestra: la demanda global, calculada en base a los viajes origen – destino; la distancia en kilómetros entre los dos municipios en cuestión; la ID de la carretera y la IMD del tramo. Cabe mencionar que aquellos tramos en los que no se especifica la IMD, es debido a que no pertenecen a la Red de Carreteras de La Rioja, pudiendo tratarse de infraestructuras viarias de titularidad municipal o estatal.

ORIGEN - DESTINO		DEMANDA GLOBAL	DISTANCIA (KM)	ID CARRETERA	IMD TRAMO	CARRIL BICI EXISTENTE	COMENTARIOS
MUNICIPIO 1	MUNICIPIO 2						
Albelda de Iregua	Alberite	865,97	6,50	LR-255_03	4.052	NO	
Albelda de Iregua	Nalda	947,01	4,72	LR-255_05	3.297	NO	
Alberite	Lardero	3.859,43	3,40	LR-254_05	4.618	NO	
				LR-254_06	4.618	NO	
Alberite	Logroño	6.601,41	8,20	Vía Romana del Iregua	-	NO	*
Alberite	Villamediana de Iregua	2.740,90	3,00	LR-255_01	4.052	NO	
Aldeanueva de Ebro	Rincón de Soto	3.465,53	4,33	LR-115_21	3.818	NO	
Alesón	Nájera	177,11	4,78	N-120a, Calle San Fernando		SI	Titularidad municipal
Alesón	Huércanos	122,64	4,38	LR-427_01	766	NO	

				LR-427_02	2.329	NO	
Arnedo	Quel	1.072,27	4,32	LR-115_15	8.170	SI	
Baños del Río Tobía	Bobadilla	-	1,90	113_20	2.107	NO	En proyecto
Briñas	Haro	134,73	4,99	N-124		SI	Titularidad municipal y estatal
Briones	Gimileo	145,00	4,08	N-232		NO	
Casalarreina	Tirgo	275,07	3,05	Av. La Paz		NO	
Cuzcurrita de Río Tirón	Tirgo	299,00	2,44	LR-201_07	1.191	NO	
Gimileo	Ollauri	112,80	2,25	LR-207_01	1.737	SI	Titularidad municipal
Haro	Gimileo	463,92	4,69	N-124		NO	
Huércanos	Uruñuela	299,47	3,55	LR-322_03	1.125	NO	
Huércanos	Tricio	398,53	4,90	LR-427_02	2.329	NO	
				LR-136_01	5.206	NO	
Huércanos	Nájera	1.933,72	4,41	LR-321_01	1.012	NO	
Lardero	Logroño	4.336,22	3,46	Av. Madrid		NO	
				LR-250_01	4.302	NO	
Logroño	Villamediana de Iregua	1.266,33	4,22	LR-250_02	19.503	NO	
				LR-137_08	2.136	NO	
Navarrete	Fuenmayor	2.844,60	5,00	LR-137_09	2.136	NO	
				LR-113_29	2.954	NO	
Nájera	Tricio	2.059,80	3,76	LR-429_01	879	NO	
				LR-123_24	662	PARCIAL	Titularidad municipal y regional
Pradejón	Villar de Arnedo, EI	1.739,19	3,87				
Sotés	Ventosa	157,53	2,58	LR-341_03	317	NO	
				LR-123_22	3.810	NO	
Tudelilla	Villar de Arnedo, EI	574,80	4,62	LR-481_01	262	NO	

*: la mejor forma de transitar entre Logroño y Alberite sería utilizar la Vía Romana del Iregua, una pista sin pavimentar que discurre por la orilla izquierda del río y ofrece la ruta más corta y más atractiva. Sin embargo, también sería una opción la ruta Logroño-Lardero-Alberite o Logroño-Villamediana de Iregua-Alberite.

** En el origen – destino Pradejón y El Villar de Arnedo existe un tramo con titularidad municipal y otro tramo estimado de un kilómetro titularidad del gobierno de La Rioja.

Tabla 5 - Posibles rutas ciclistas de la red de Carreteras de La Rioja

Fuente: Elaboración propia

3.10 Conclusión

A modo de resumen, las principales necesidades a satisfacer por la Red Objetivo del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030 son:

- Garantizar que todos los núcleos de población de La Rioja tengan acceso por carretera y en condiciones de seguridad a su hospital de referencia y a su centro de salud más cercano en un tiempo inferior a 60 y 30 minutos respectivamente.

- Promover la movilidad sostenible en la Comunidad actuando sobre las vías más empleadas por los usuarios vulnerables y garantizando sus desplazamientos en condiciones de seguridad.
- Garantizar que 2 vehículos puedan cruzarse en todas las vías de la provincia de La Rioja en condiciones de seguridad.
- Garantizar la circulación de los vehículos en condiciones homogéneas durante todo su recorrido.
- Garantizar, por medio de los programas de actuaciones para la modernización de la Red, que se cumplan todas las características tipo dispuestas en el presente documento.
- Llevar a cabo las actuaciones necesarias para prevenir y reducir el número de accidentes con víctimas, en respuesta a los estudios de accidentalidad y los TCAs detectados en las diferentes campañas de identificación.

4 PROPUESTAS DERIVADAS DEL ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

Una vez resumidos los problemas funcionales de la red de carreteras en la situación actual, se proponen diversas tipologías de actuación para solucionarlos o reducirlos.

4.1.1 Actuaciones en carreteras existentes

Uno de los objetivos del Plan es dotar al conjunto de la red de carreteras de las condiciones que garantizan el confort y la seguridad en los desplazamientos, en función de las características del tráfico y del entorno, homogeneizando los tramos pertenecientes a un mismo itinerario y a una misma categoría de red. Para ello se propone la mejora de todos aquellos tramos de carretera que no alcanzan unas determinadas características mínimas tolerables (estado, geometría, trazado, niveles de servicio...) hasta alcanzar unos valores deseables que se definen más adelante. Se dividirán en diferentes tipos de actuación:

- Ensanches y mejoras de trazado:** el objetivo principal de estos tipos de actuación es conseguir una sección transversal y unas características de trazado homogéneas a lo largo del itinerario considerado, para conseguir una conducción más eficiente, segura, y reducir los tiempos de recorrido.
- Mejoras en travesías:** después del análisis de travesías, se propone la ordenación y acondicionamiento de aquellas travesías que presente un mayor nivel de conflictividad, mejorando el entorno urbano y la confluencia entre tráfico rodado y el peatonal.
- Refuerzos de firme (primer, segundo y tercer orden):** el objetivo de esta actuación es recuperar las características superficiales del firme.

Dada la singular configuración geomorfológica y ambiental de la región, la propuesta de estándares mínimos se realiza por debajo de los parámetros establecidos en la norma 3.1.-IC (Trazado),

habiéndose optado en general por la remodelación de los viales existentes frente a la creación de nuevas infraestructuras.

4.1.2 Variantes de población

Se propone la ejecución de una variante en aquellas poblaciones que, tras el análisis de travesías, presenten una travesía con niveles alto de conflictividad, es decir, represente un mayor grado de conflicto latente. Tienen como objeto absorber parte del tráfico de ellas para, entre otros aspectos, hacerlas más seguras.

4.1.3 Nuevas carreteras y desdoblamientos

Después del análisis exhaustivo sobre accesibilidad y territorio, se ha determinado la necesidad de nuevas carreteras y desdoblamientos de calzada, con el objeto de mejorar la accesibilidad a aquellas poblaciones que no cumplen los umbrales máximo establecidos. Se han tenido en cuenta, por una parte, algunas actuaciones ya consideradas en el Plan Regional de Carreteras vigente y, por otra, las diferentes observaciones recibidas en el marco del proceso de consultas previas a la emisión del documento de alcance.

En el anejo “Análisis territorial de la red y de accesibilidad” se ha analizado cada una de ellas con detalle, explicando porque muchas de ellas finalmente no serán consideradas para la priorización de actuaciones de la Red Objetivo.

Estas actuaciones tienen como objetivo la mejora de las condiciones generales de circulación del tráfico, la seguridad vial y simultáneamente la capacidad de aquellas carreteras autonómicas que sirven de comunicación entre grandes núcleos de población.

La construcción de carreteras de doble calzada no sólo supone un aumento en la capacidad de la vía y por tanto en la mejora del nivel de servicio, sino que produce efectos inmediatos sobre la seguridad vial al evitarse los choques frontales.

El desdoblamiento supone también una apuesta de futuro en la estrategia de ordenación del territorio regional, conectando entre sí y con la red de alta capacidad los municipios situados en los corredores. No obstante, el desdoblamiento o transformación en autovías de las carreteras requiere de la elaboración previa de estudios de viabilidad en los que se determine tanto su trazado idóneo como su viabilidad considerando los factores técnicos, ambientales y económicos.

4.1.4 Otras actuaciones

4.1.4.1 Actuaciones de mejora de la seguridad vial

En cuanto a seguridad vial se prevé necesario llevar a cabo las actuaciones en todos los TCAs y TAPMs identificados en los informes anuales de Seguridad Vial, especialmente en los TCAs ya identificados en informes anteriores.

Se trata de actuaciones tanto reactivas como preventivas de mejora de la seguridad vial de la Red, tales como:

- Acondicionamientos de intersecciones
- Construcción de glorietas
- Canalización de accesos
- Actuaciones en travesías
- Ensanchamientos de calzada
- Variantes de población
- Desdoblamientos
- Mejoras de trazado
- Etc.

Por otro lado, se prevén actuaciones sistémicas de mejora de la seguridad vial que incluyen la instalación de equipamientos, señalización y balizamiento en diversas intersecciones y puntos singulares, el acondicionamiento y protección de accesos, la instalación de sistemas continuos de protección de motoristas SPM, la instalación de señales y carteles indicadores de presencia de fauna silvestre, etc. y actuaciones derivadas igualmente de informes trimestrales e informes anuales de seguridad vial para la mejora de la seguridad vial.

Por último, se prevén actuaciones destinadas a resolver los problemas detectados en el Estudio de “Auscultación, valoración y planificación de las actuaciones de conservación en la Red de carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja” llevado a cabo en 2014 por la Dirección General de Infraestructuras, como son:

- Rehabilitación y refuerzos de firme
- Instalación de sistemas de contención
- Instalación de señalización horizontal, señalización vertical y balizamiento

4.1.4.2 Medidas para fomentar la movilidad sostenible

Aquí se proponen actuaciones para fomentar la movilidad ciclista, especialmente por desplazamientos obligados (trabajo, estudios, etc). Se proponen rutas ciclistas, en especial carriles bici anexos a calzadas de carreteras autonómicas, entre aquellos municipios que actualmente no disponen de carril bici y que generan una demanda global de viajes mayor a 50 viajes diarios, en un radio de distancia entre ellos menor a 5 kilómetros.

4.1.4.3 Medidas de acción contra el ruido

Se proponen aquellas medidas definidas en los Planes de Acción contra el Ruido (PAR) de los grandes ejes viarios de La Rioja Fase III (noviembre 2021). Algunos ejemplos de estas actuaciones son:

- Limitar velocidad de circulación.
- Construcción de glorietas como elemento inductor a reducción de velocidad.
- Colocación de elementos de control y paneles de aviso de velocidad.

- Desviación de tráfico ligero por polígonos.
- Colocación de asfalto fonoreductor.
- Colocación pantalla acústica.

Las revisiones de los planes de acción en materia de contaminación acústica deben revisarse y, en su caso, modificarse, cada cinco años a partir de la fecha de su aprobación. Por tanto, durante el periodo de vigencia del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030, habrá que tener en cuenta dos de estas revisiones.

4.1.4.4 Conservación ordinaria y vialidad invernal

Se incluyen también las operaciones periódicas de mantenimiento de carreteras como por ejemplo la reposición de señalización horizontal y vertical, desbroces, bacheos, etc., considerando además la reposición de los diversos vehículos y maquinaria utilizada para las operaciones de conservación y explotación de obras.

5 CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN Y DISEÑO DE LA RED OBJETIVO

5.1 Consideraciones generales

En este capítulo se definen las características geométricas y tipo de firme que deben tener las carreteras en función de su categoría, tráfico y tipo de terreno (orografía) por el que discurren. Estas características se basan en la normativa de diseño vigente y se ajustan a la realidad y necesidades de la Red de Carreteras en estudio y de la movilidad de La Rioja.

Teniendo en cuenta la Norma 3.1-IC. Trazado de la Instrucción de Carreteras, normativa técnica publicada por el Ministerio de Fomento, el Plan Regional adopta, para las actuaciones de modernización de la Red, unas condiciones de planificación determinadas en base a las siguientes consideraciones:

1. A efectos de **planeamiento** se consideran los tres tipos de red: Regional Básica, Comarcal y Local.
2. Con carácter general, se reducen los parámetros en lo que se refiere a **sección tipo** para terrenos ondulados, accidentados y muy accidentados. Esta reducción se realiza en aplicación del artículo 1.2 de la Norma 3.1-IC., teniendo en cuenta las especiales condiciones orográficas y medioambientales de amplias zonas de la Comunidad Autónoma.
3. La **velocidad de proyecto** se determina en función del tipo de red y características del terreno, de manera que:
 - En autovías o carreteras de doble calzada la velocidad de proyecto será mayor de 80 km/h y hasta 120 km/h.
 - En la Red Regional Básica será como mínimo de 60 km/h y máximo 90 km/h, pudiéndose adoptar, con carácter excepcional, en terrenos muy accidentados una velocidad de 50 km/h.
 - En la Red Comarcal, la velocidad de proyecto se fija entre 40 km/h y 80 km/h, según el tipo de terreno y la IMD.
 - En la Red Local, la velocidad de proyecto se fija entre 40 km/h y 60 km/h, según el tipo de terreno.
4. El **ancho de calzada** se establece en función de la velocidad del proyecto y de la categoría del tráfico:
 - Para autovías, carreteras de doble calzada y carreteras convencionales con velocidades de proyecto superiores a 60 km/h e IMD >1.000 vehículos, la calzada será de 7,00 metros.
 - Para velocidades de proyecto inferiores a 60 km/h y una IMD <1.000 vehículos, la calzada será de 6,00 m.
 - Para carreteras de la Red Local y velocidades de proyecto inferiores a 50 km/h la calzada mínima será de 5,00 m.
5. El **ancho de los arcenes** variará entre:
 - En autovías el arcén derecho será de 2,50 m y el izquierdo de 1,0 m o 1,5 m. En carreteras de doble calzada se procurará alcanzar estos parámetros.
 - Máximo de 1,50 m. en carreteras de la Red Regional Básica, IMD >1.000 vehículos y terreno llano.
 - Mínimo de 0,50 m en carreteras de la Red Regional Básica.
 - Secciones sin arcén en carreteras de la Red Local cuya IMD inferior a 250 vehículos.
 - En todos los casos, salvo justificación expresa relativa al coste, se dispondrán bermas.
6. En los tramos urbanos, en particular travesías, la **sección transversal** se adaptará a los condicionantes del entorno.
7. El **radio** mínimo se fijará en función del tipo de vía y del tipo de terreno. En autovías y carreteras de doble calzada con velocidad específica de 120 km/h el radio mínimo será de 700 m, pudiéndose reducir el mismo para velocidades específicas menores en aplicación de la Norma 3.1-I.C. En la Red Regional Básica oscila, entre los 350 m en terreno llano con IMD superior a 1.000 y los 85 m en terreno muy accidentado con IMD inferior a 1.000. Para la Red Comarcal estos valores son 265 m para terreno llano y cualquier IMD y 50 m para terreno muy accidentado con IMD menor de 500. De la misma manera para la Red Local estos valores van de 130 en terreno llano a 40 m para terreno muy accidentado, en ambos casos para cualquier nivel de tráfico.

8. La **pendiente** máxima podrá oscilar entre el 4% y el 10% en función del tipo de carretera, tipo de terreno e IMD. En el caso de autovías y carreteras de doble calzada, el valor máximo de la pendiente será del 6%.
9. Las características de los **firmes** se han establecido de acuerdo a lo especificado en la Instrucción de Carreteras, Norma 6.1-IC de Sección de firmes.
10. En los puentes y pasos superiores se mantendrá el **ancho** de la **plataforma** disponiéndose aceras en el caso de que la estructura esté situada en una zona de importante tráfico peatonal o sean necesarias para operaciones de mantenimiento.
11. En los puentes de longitud superior a 100 metros el **ancho mínimo** de los arcones será de 1,00 metros, cuando la sección normal sea 7/10 m y de 0,50 m para el resto de las secciones.
12. En cualquier caso, se deberá prever un **ancho adicional** que permita la correcta implantación de los sistemas de contención de vehículos.
13. El tipo de **pavimento** será, con carácter general, de mezcla bituminosa, preferiblemente en caliente siempre que técnicamente sea aceptable. En las carreteras pertenecientes a las redes comarcal y local, con una IMD<250 vehículos, podrá adoptarse un pavimento con tratamientos superficiales.

5.2 Ámbito de aplicación

Las condiciones de planificación, en lo que respecta a las características geométricas, que se establecen en la propuesta para el Plan Regional de Carreteras de La Rioja se aplicarán a las actuaciones que en el mismo se incluyen dentro de los programas de modernización de la red.

Excepcionalmente podrán disminuirse las características fijadas por motivos justificados, entre otros, para lograr una homogeneidad con otros tramos de una misma carretera que, aunque no cumplan las condiciones de planificación y a efectos del Plan se consideran ya modernizados. También podrán disminuirse estas características por motivos medioambientales.

5.3 Resumen de las condiciones de planificación

5.3.1 Criterios de diseño

En base a la clasificación jerárquica de las diferentes carreteras que componen la Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja, se propone una serie de características geométricas tipo que deberán cumplirse para toda la Red y que apoyan a la consecución de los objetivos del Plan. A continuación, se detallan las características más importantes que se han considerado:

Terreno

Se ha dividido en los cuatro grupos comúnmente aceptados: terreno llano, ondulado, accidentado y muy accidentado.

Trazado geométrico

Para establecer la geometría en planta y alzado y fijar los parámetros que caracterizan el trazado (radios mínimos, pendientes máximas, peraltes, etc.) se toma como base la Velocidad de Proyecto, que deberá mantenerse a lo largo de los tramos completos, evitando en lo posible frecuentes cambios de velocidad para obtener unos trayectos homogéneos que sean cómodos y seguros para los usuarios.

Sección transversal

La definición de la sección transversal de las carreteras de la Red es función de la jerarquía y del tipo del terreno.

A continuación, se adjuntan el cuadro y los esquemas que especifican las características adoptadas.

JERARQUÍA CLAVE		TRÁFICO		SECCIÓN TIPO FUNCIÓN DEL TIPO DE TERRENO			
		IMD	CAT. PESADO	LLANO (L)	ONDULAD (S)	ACCIDENTAD(A)	MUY ACCID. (M)
CLASIFICACIÓN	REGIONAL BÁSICA	>5000	T-1	2x7/10,5	2x7/10,5	-	-
		>2000	T-2	7/10	7/10	7/9	7/8
		>1000	T-31	7/10	7/9	7/8	6/8
		<1000	T-32	7/9	7/8	6/7	6/7
	COMARCAL	>5000	T-2	2x7/10,5	-	-	-
		>1000	T-31	7/9	7/9	7/8	6/7
		>500	T-32	7/8	7/8	6/7	6/7
		<500	T-41	6/7	6/7	6/7	6/7
	LOCAL	>250	T-41	6/7	6/7	6/6	6/6
		<250	T-42	6/6	6/6	5/5	5/5

Tabla 6 - Secciones tipo. Características mínimas deseables.

Fuente: Elaboración propia

JERARQUÍA CLAVE		TRÁFICO		SECCIÓN DE FIRME	SECCIÓN TIPO EN FUNCIÓN DEL TIPO DE TERRENO			
		IMD	CAT. PESADO		LLANO (L)	ONDULAD(S)	ACCIDENTAD(A)	MUY ACCID. (M)
CLASIFICACIÓN	REGIONAL BÁSICA	>2000	T-2	231	7/9	7/9	7/8	7/8
		>1000	T-31	3111	7/9	7/9	7/9	6/7
		<1000	T-32	3211	6/8	6/8	6/7	6/6
	COMARCAL	>1000	T-31	3111	6/8	6/8	6/7	6/6
		>500	T-32	3211	6/7	6/7	6/6	6/6
		<500	T-41	4111	6/7	6/6	6/6	6/6
	LOCAL	>250	T-41	4111	6/7	6/6	6/6	6/6
		<250	T-42	4211	6/6	6/6	5/5	5/5

Tabla 7 - Secciones tipo. Características mínimas tolerables.

Fuente: Elaboración propia

Velocidad específica

Se ha establecido entre 120 y 80 km/h para las autovías y carreteras de doble calzada y entre 90 y 50 km/h para la Red Regional Básica. Para la Red Comarcal se establece entre 80 y 40 km/h y entre 60 y 40 km/h para la Red Local. No se han utilizado velocidades inferiores porque a menos de 40 km/h el concepto de velocidad específica pierde su sentido.

JERARQUÍA CLAVE		TRÁFICO	SECCIÓN TIPO FUNCIÓN DEL TIPO DE TERRENO			
			LLANO (L)	ONDULADO (S)	ACCIDENTADO (A)	MUY ACCID. (M)
CLASIFICACIÓN	BÁSICA	>5000	120	120	-	-
		>2000	90	80	70	60
		>1000	90	80	60	50
		<1000	80	70	50	50
	COMARCAL	>5000	120	100	-	-
		>1000	80	70	50	50
		>500	80	60	50	50
		<500	80	60	40	40
	LOCAL	>250	60	60	60	40
		<250	60	50	40	40

Tabla 8 - Velocidades específicas por tipo de vía (km/h)

Fuente: Elaboración propia

Radio mínimo

De acuerdo con la velocidad específica de diseño propuesta, resultan los siguientes valores para el radio mínimo para cada tipo de Red.

En autovías y carreteras de doble calzada con velocidad específica de 120 km/h el radio mínimo será de 700 m, pudiéndose reducir el mismo para velocidades específicas menores en aplicación de la Norma 3.1-I.C.

En la Red Regional Básica oscila, entre los 350 m en terreno llano con IMD superior a 1.000 y los 85 m en terreno muy accidentado con IMD inferior a 1.000. Para la Red Comarcal estos valores son 265 m para terreno llano y cualquier IMD y 50 m para terreno muy accidentado con IMD menor de 500. De la misma manera para la Red Local estos valores van de 130 en terreno llano a 40 m para terreno muy accidentado, en ambos casos para cualquier nivel de tráfico.

Pendiente máxima

Los valores oscilan entre el 4% y el 10% en función del tipo de carretera, tipo de terreno e IMD según se puede observar en el cuadro adjunto. Estos valores que hasta hace pocos años se podían considerar excesivos, no lo son en la actualidad debido al aumento de potencia de los motores, tanto en vehículos ligeros como pesados.

En el caso de autovías y carreteras de doble calzada, el valor máximo de la inclinación será el 6%.

Calzada mínima

La anchura de la calzada mínima es de 7 m salvo para terrenos muy accidentados en la Red Regional Básica y Comarcal y de 6 m para IMD>500 vehículos en la Comarcal. Esta anchura mínima se reduce a 5 m en la Red Local en terreno accidentado y muy accidentado.

Arcén mínimo

Será de 0.50 m en la Red Regional Básica, pudiendo no existir en el resto de las categorías, dependiendo de las características del terreno y la intensidad de tráfico.

En las autovías el arcén derecho será de 2,50 m y el izquierdo de 1,00 m o 1,50 m según determine el estudio de visibilidad.

Firmes

La sección de firme está acorde con lo especificado para el resto de las características en la Instrucción de Carreteras Norma 6.1-IC, Firmes.

Limitación de carga

No existe limitación de carga en ningún tipo de red e independientemente del tipo de terreno o el nivel de tráfico.

Resumen de los criterios de diseño:

CARACTERÍSTICAS	Ud.	CLASIFICACIÓN DE LA RED												
		REGIONAL BÁSICA												
IMD	vh/día	IMD>5000	5000>IMD>2000				2000>IMD>1000				IMD<1000			
TERRENO	-	LL/S	LL	S	A	M	LL	S	A	M	LL	S	A	M
VELOCIDAD ESPECÍFICA	km/h	>80	90	80	70	60	90	80	60	50	80	70	50	50
RADIO MÍNIMO EN PLANTA	m	700	350	265	190	130	350	265	150	90	265	190	85	85
PENDIENTE MÁXIMA	%	6	3	4	6	6	3	4	6	7	4	5	7	9
CALZADA MÍNIMA	m	7	7	7	7	7	7	7	7	6	7	7	6	6
ARCENES MÍNIMOS	m	2,50 y 1,00	1,5	1,5	1	0,5	1,5	1	0,5	1	1	0,5	1	1
PLATAF. ESTRUCTURAS	m	10,5	10	10	9	8	10	9	8	8	9	8	7	7
SECCIÓN DE FIRME	nº	131	231				3111				3211			
LIMITACIÓN CARGA	t	NO	NO				NO				NO			

Tabla 9 - Características mínimas para carreteras de la Red Básica

Fuente: Elaboración propia

CARACTERÍSTICAS	Ud	CLASIFICACIÓN DE LA RED												
		COMARCAL												
IMD	vh/día	IMD>5000	5000>IMD>1000				1000>IMD>500				IMD<500			
TERRENO	-	LL/S	LL	S	A	M	LL	S	A	M	LL	S	A	M
VELOCIDAD ESPECÍFICA	km/h	>80	80	70	60	50	80	60	50	50	80	60	40	40
RADIO MÍNIMO EN PLANTA	m	700	265	190	90	60	265	130	85	60	265	130	60	50
PENDIENTE MÁXIMA	%	6	4	5	6	7	4	6	8	8	5	6	8	10
CALZADA MÍNIMA	m	7	7	7	7	6	7	7	6	6	6	6	6	6
ARCENES MÍNIMOS	m	2,50 y 1,00	1	1	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	1	0,5	0,5	0	0
PLATAF. ESTRUCTURAS	m	10,5	9	9	8	7	8	8	7	7	7	7	7	7
SECCIÓN DE FIRME	nº	131	3111				3211				4111			
LIMITACIÓN CARGA	t	NO	NO				NO				NO			

Tabla 10 - Características mínimas para carreteras de la Red Comarcal

Fuente: Elaboración propia

CARACTERÍSTICAS	Ud	CLASIFICACIÓN DE LA RED							
		LOCAL							
IMD	vh/día	IMD>250				IMD<250			
TERRENO	-	LL	S	A	M	LL	S	A	M
VELOCIDAD ESPECÍFICA	km/h	60	60	40	40	60	50	40	40
RADIO MÍNIMO EN PLANTA	m	130	130	50	50	130	85	40	40
PENDIENTE MÁXIMA	%	5	7	8	10	6	8	10	10
CALZADA MÍNIMA	m	6	6	5	5	6	6	5	5
ARCENES MÍNIMOS	m	0,5	0,5	0,5	0	0	0	0	0
PLATAF. ESTRUCTURAS	m	7	7	7	7	7	7	7	7
SECCIÓN DE FIRME	nº	4111				4211			
LIMITACIÓN CARGA	t	16t				16t			

Tabla 11 - Características mínimas para carreras de la Red Local

Fuente: Elaboración propia

5.3.2 Criterios de servicio y ambientales

Todas las categorías de la Red deben proporcionar al usuario el más alto grado de seguridad y confort dentro de las características geométricas recomendadas, e integrarse en un entorno ambiental sin perturbarlo. Para ello se aconsejan una serie de normas y criterios, siempre recomendables en el proyecto y construcción de cualquier tramo de carretera, que se pueden agrupar atendiendo a los siguientes aspectos:

5.3.2.1 Seguridad

Señalización y protección

Como norma básica de seguridad se procurará el mantenimiento y renovación de la señalización existente, disponiendo la colocación de barreras de seguridad y balizamiento en cuantos puntos se considere necesarios.

El diseño de los elementos de señalización, balizamiento, drenaje y otras obras complementarias se realizará teniendo en cuenta sus posibles efectos sobre los usuarios de la carretera en caso de accidente, con especial atención a la existencia de elementos que pudieran producir lesiones graves

a ciclistas y motoristas. No obstante, deberá adaptarse a la normativa en materia de seguridad vial que se encuentre vigente en cada momento.

Control y señalización de accesos

Las incorporaciones de las carreteras se dotarán con las reglamentarias vías de aceleración y deceleración, conforme a la Norma 3.1 IC (Trazado) de la Instrucción de Carreteras, que permitan la incorporación o salida de la misma con la mínima perturbación del tráfico. Como parte de las obras de acondicionamiento, se procederá a la reordenación de los accesos, eliminando los innecesarios.

Supresión de pasos a nivel

Ninguna carretera de nueva construcción cruzará a nivel el ferrocarril, y se suprimirán los antiguos pasos fuera de uso.

Estudio de Tramos de Concentración de Accidentes (TCA)

Cuando exista la posibilidad de que las características de la carretera hayan causado la ocurrencia de dos o más accidentes con víctimas, se estudiará modificar las características de la misma para mejorar el índice de seguridad de los tramos peligrosos.

Tramos deslizantes

Se tratará o renovará el pavimento con bajo coeficiente de rozamiento.

Iluminación

Se iluminarán las travesías y los tramos de carretera que acceden a núcleos de población donde la Dirección General de Infraestructuras considere necesario, así como los de alto índice de peligrosidad nocturna, para ello se promoverán acuerdos para la conservación, mantenimiento y explotación de dichas obras con los Ayuntamientos afectados.

Zonas de descanso

Se promoverá la implantación de áreas de recreo, parada y reposo en espacios utilizables y adecuados en todos los itinerarios de la red básica, con una cadencia que dependerá del nivel de servicio de cada carretera.

5.3.2.2 Niveles de servicio

Velocidad media de la circulación

Todos los tramos e itinerarios de la red de carreteras deben adecuarse para la velocidad media de circulación, considerando un vehículo ligero medio del parque nacional. Esta velocidad mejorará tanto más el nivel de servicio cuantas menos oscilaciones sufra a lo largo del itinerario, permitiendo lo más posible el mantenimiento de una conducción homogénea y sin sobresaltos.

Variantes de población

El proyecto de estas variantes se ejecutará teniendo en cuenta el planeamiento urbano de cada núcleo, con un trazado lo suficientemente alejado del mismo como para lograr su permanencia en el medio rural a muy largo plazo, limitando totalmente los accesos a las mismas, manteniendo un aceptable nivel de servicio y evitando en lo posible su conversión, de nuevo, en travesía. En función de su conflictividad y de la categoría de la red a que pertenezcan, se la asignará, para su ejecución, una mayor o menor prioridad de ejecución de forma que, en el período de vigencia del Plan se hayan suprimido las travesías más conflictivas de la Red.

Intersecciones

Todas las intersecciones de la Red de Carreteras se proyectarán con las características funcionales y geométricas aconsejadas en la Norma 3.1 IC (Trazado) de la Instrucción de Carreteras. En la Red Regional Básica, las intersecciones serán en “T” o “Y” canalizadas, y las actualmente en servicio, que no cumplen estas condiciones, se procurará su remodelación hasta adaptarlas a los tipos mencionados.

En proyectos de autovías, carreteras de doble calzada o carreteras convencionales con IMD superiores a 5.000 vehículos se estudiará la sustitución de las intersecciones por enlaces a distinto nivel, o por gloriets a nivel (cuando éstas mejoren las condiciones actuales de seguridad en la vía, conforme a los estudios técnicos elaborados por la Dirección General de Infraestructuras).

En zonas urbanas se permitirá la construcción de gloriets para la ordenación del tráfico por motivos de accidentalidad.

En los casos en que sea necesario por motivos de seguridad vial, las intersecciones en cruz y, excepcionalmente, las intersecciones en T se sustituirán por gloriets, proyectándose con las características funcionales y geométricas aconsejadas en las “Recomendaciones sobre gloriets” del Ministerio de Fomento.

5.3.2.3 Vías singulares

Carriles para vehículos lentos

Se preverán vías lentas en los tramos de la Red Regional Básica que, con una longitud mayor de 500 m, tengan rampas con pendiente superior al 6% e IMD mayor de 3.000 vehículos. Estos carriles tendrán una anchura de 3,50m, con arcén de 1,00 m.

Vías de servicio

Cuando exista la posibilidad de circulación de un número importante de vehículos agrícolas, aunque sea de forma estacional, se estudiará la viabilidad de construir carriles o vías especiales independientes de la calzada, de 3,00 m de anchura mínima.

Tercer carril

En ningún caso se dispondrá de tercer carril central como vía de adelantamiento común a ambas direcciones.

Carril ciclista

Se podrá disponer de varias maneras:

- *Carril bici bidireccional separado con cuneta:* En una calzada de doble sentido y con dos carriles de circulación. En uno de los márgenes de la calzada se encuentra el carril bici, separado del resto de tráfico rodado por una cuneta, pero sin presencia de elementos de contención. Ancho del carril bici de al menos 3 metros.
- *Carril bici bidireccional segregado* en calzada de doble sentido y dos carriles de circulación. En la misma plataforma se encuentra el carril bici segregado del resto de tráfico rodado y protegido mediante elementos de contención (bordillo elevado o bionda). Ancho del carril bici de al menos 3 metros.

5.3.2.4 Medio ambiente

Integración paisajística

El acondicionamiento de carreteras que discurran por alguno de los espacios naturales protegidos pertenecientes a la Red Natura 2000 declarados en La Rioja, deberá proyectarse realizando una evaluación de las repercusiones medioambientales de la actuación e incluyendo en el proyecto el diseño de las medidas correctoras o compensatorias.

Con carácter general se utilizará en la mayor medida posible las infraestructuras preexistentes, adaptando los parámetros de diseño al entorno y a los valores ambientales de la zona de actuación.

Tanto las carreteras de nueva construcción como las variantes de población se diseñarán de forma que queden integradas en el paisaje y reduzcan al mínimo la intrusión visual. Además, se promoverá realizar actuaciones puntuales en aquellas carreteras que tienen un atractivo especial en cuanto a contemplación del paisaje circundante, fundamentalmente situadas en los espacios naturales, en áreas de alta calidad paisajística o en zonas con presencia de elementos del patrimonio histórico-artístico que fomenten el uso de la carretera como atractivo turístico: realización de miradores, pequeñas áreas de descanso o recreativas, restauración de fuentes, señalización de itinerarios, etc.

Travesías

Todas las carreteras de nueva construcción, en general, no atravesarán poblaciones salvo justificación socioeconómica; éstas, junto con las travesías existentes, se acondicionarán de forma que las perturbaciones acústicas, vibraciones y contaminación atmosférica sean mínimas.

Mercancías peligrosas

Los itinerarios por los que circulan frecuentemente mercancías peligrosas serán sometidos a un meticuloso estudio en cuanto a sus características de trazado, estado del firme y seguridad vial.

5.4 NECESIDADES ACTUALES Y FUTURAS

Para poder valorar las actuaciones, se han tenido en cuenta tanto las necesidades en el escenario actual como en el escenario futuro (Do Nothing 2030), según diferentes criterios. Se explican a continuación que aspectos se han considerado.

5.4.1 Estado y geometría

Se han identificado aquellos tramos que no cumplen con unas características mínimas considerables, ya sea según el estado del firme, de la señalización, o las características geométricas.

Para el análisis del estado del firme, se diferenciarán tramos urbanos e interurbanos. Para el análisis geométrico, se estudiará según la calzada, la plataforma y el trazado. Este aspecto se ha tenido en cuenta solo en el escenario actual, ya que no variará en un futuro.

5.4.2 Niveles de servicio

Se han considerado aquellos tramos que presentan niveles de servicio D y C, tanto en el escenario actual como en el futuro. Para valorarlo, se diferenciará si el tramo es urbano o interurbano.

5.4.3 Travesías y variantes

Se ha incluido el análisis pormenorizado de las travesías con peor puntuación en cuanto a conflictividad se refiere y, por lo tanto, de las travesías que peores condiciones de seguridad vial presentan en función de la categorización realizada.

La valoración de las travesías y variantes de los tramos existentes analizados se ha asignado de acuerdo con el nivel de conflictividad (NC) obtenido, tanto en el escenario actual como en el futuro (2030). En cuanto a los umbrales establecidos para este bloque, se han distinguido tres categorías graduadas: por encima de 140, entre 140-100 y por debajo de 100.

5.4.4 Accesibilidad y territorio

En base a los resultados obtenidos en la fase de diagnóstico y las necesidades detectadas, se han considerado 19 relaciones de movilidad que no satisfacen el criterio de umbrales máximos de tiempo establecidos, es decir, que desde un núcleo no se superen los 30 minutos hasta su centro de salud asignado y los 60 minutos a su hospital de referencia. Estas 19 relaciones de movilidad se traducen en 104 tramos de carretera afectados.

Para valorarlo, tanto en el escenario actual como en el futuro, se ha considerado el tiempo perdido por el total de viajes diarios, la población afectada y el número de núcleos afectados por tiempo en exceso. Además, se diferenciará entre tramo urbano e interurbano.

Por otra parte, el tiempo perdido por el total de viajes diarios también se ha tenido en cuenta dentro de otros aspectos, como es el estado del firme, la geometría o el trazado.

5.4.5 Seguridad vial

Se establece como criterio la necesidad de actuar en los TCAs y TAPMs identificados en los informes anuales de Seguridad Vial, especialmente en los TCAs ya identificados en informes anteriores, para reducir el número de accidentes, así como conseguir reducir los índices de peligrosidad y mortalidad de éstos.

Por otro lado, se tendrán en cuenta actuaciones destinadas a resolver los problemas detectados en el Estudio de "Auscultación, valoración y planificación de las actuaciones de conservación en la Red de carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja" llevado a cabo en 2014 por la Dirección General de Infraestructuras

Este aspecto solo se considerará en el escenario actual.

6 ACTUACIONES NECESARIAS.

6.1 Determinación de necesidades en tramos de la red existente

En el **Apéndice A** aparece una tabla con las necesidades detectadas en cada tramo de la red existente y su valoración.

6.2 Valoración multicriterio y priorización de tramos con necesidades

Se ha realizado un análisis multicriterio para evaluar las actuaciones necesarias de la Red de Carreteras existente, de acuerdo a una valoración asignada por parte del Consultor:

- 0: Necesidad detectada Prescindible
- 1: Necesidad detectada Básica
- 2: Necesidad detectada Necesaria
- 3: Necesidad detectada Urgente

Los pesos para la valoración multicriterio para cada necesidad actual y futura se asignan en función de las siguientes necesidades:

• Estado

La priorización con respecto al estado del firme, se ha categorizado principalmente diferenciando dos tipos de tramos, interurbanos y urbanos. La actuación asociada a esta necesidad es el refuerzo del firme.

La valoración asignada a los tramos interurbanos se ha realizado en referencia al tiempo perdido por el total de viajes diarios efectuados (t) mientras que, para los tramos urbanos, en función del tipo de carretera a la que pertenece y la intensidad de tráfico (IT) que transcurre por el tramo.

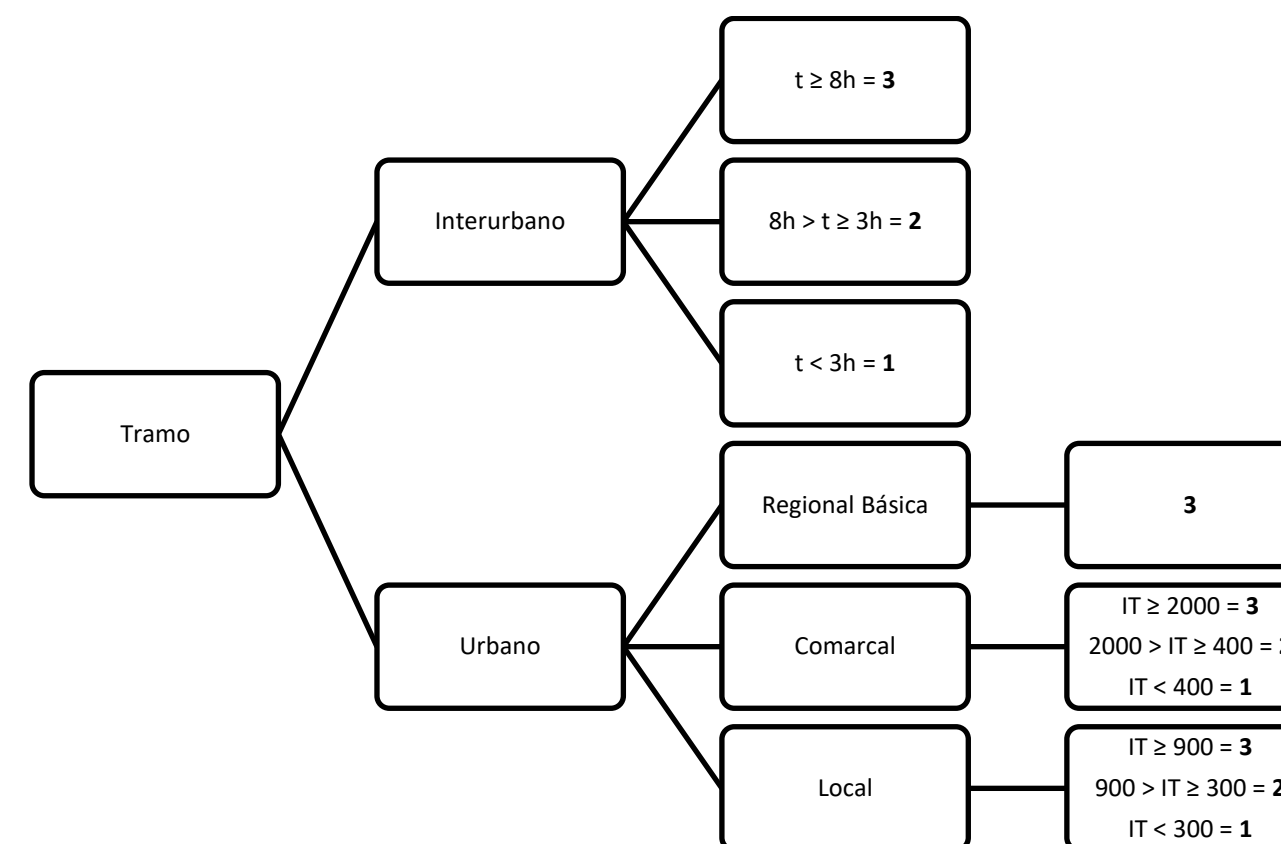


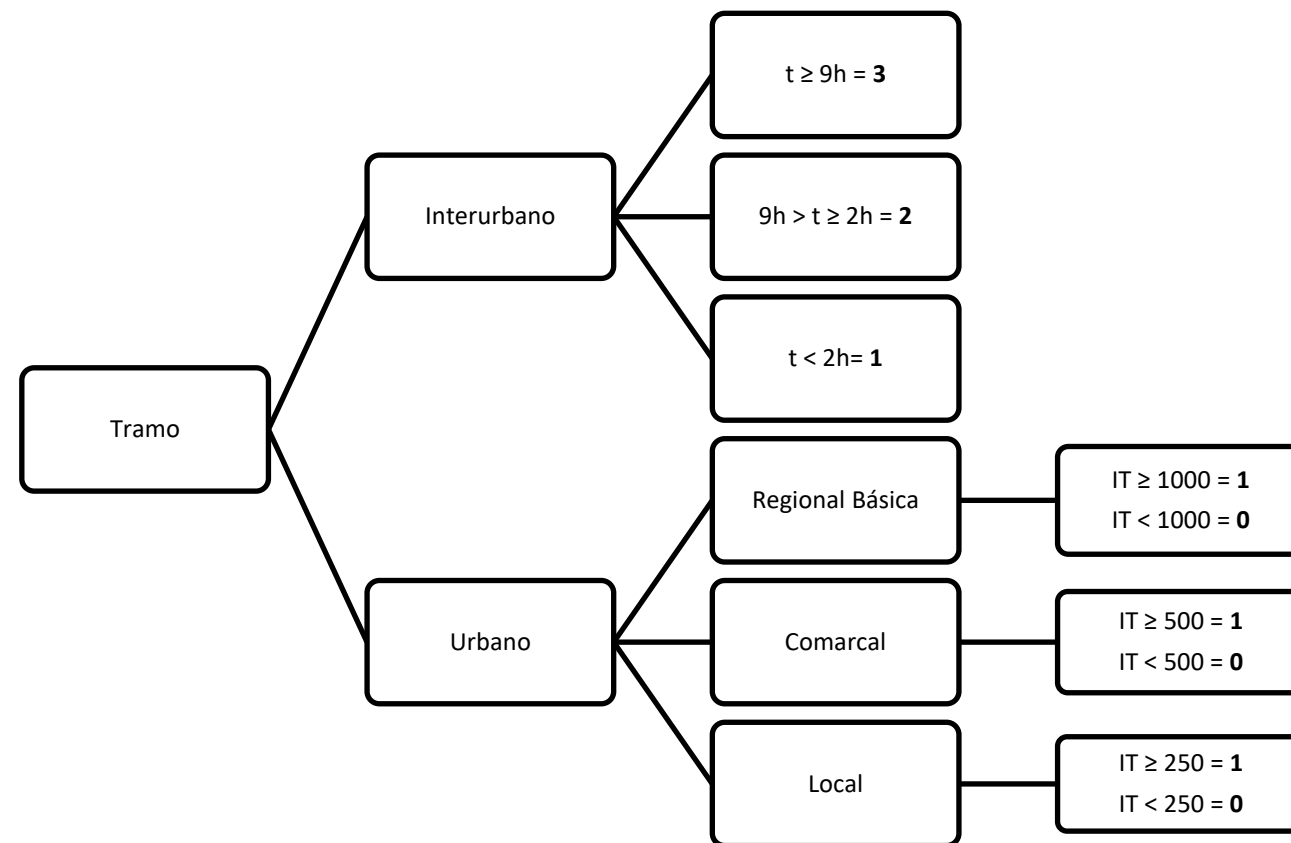
Tabla 12 - Valoración multicriterio por estado

Fuente: Elaboración propia

• Geometría

Se han considerado tres grupos a la hora de valorar los tramos de carreteras en los que por geometría no cumplen las características aceptables.

El primer grupo contiene los tramos de carretera que no cumplen las características mínimas aceptables en cuanto a calzada y plataforma se refiere, para cada tipo de carretera, terreno y rango de IMD. La diferencia entre el ancho existente y el objetivo de las calzadas y plataformas de estos tramos es mayor de 25 y 30 centímetros respectivamente. La actuación asociada a esta necesidad es el acondicionamiento, mejora y ensanche de carretera. La valoración de este grupo se realiza a partir de los valores obtenidos de tiempo perdido por el total de viajes diarios (t) o la intensidad de tráfico (IT) dependiendo de si el tipo de carretera es interurbana o urbana.


Tabla 13 - Valoración multicriterio por geometría – NO Calzada / NO Plataforma

Fuente: Elaboración propia

El segundo grupo lo conforman los tramos de carretera que no cumplen con las características mínimas aceptables en cuanto a plataforma, pero sí a calzada. La diferencia entre la plataforma existente y la objetivo para estos tramos es mayor a 30 centímetros. La actuación asociada a esta necesidad es el acondicionamiento, mejora y ensanche de carreteras. Para este grupo se valora de acuerdo al valor del tiempo perdido por el total de viajes diarios (t) independientemente del tipo de carretera.

Tiempo perdido por el total de viajes diarios (t)	Valoración
≥ 10h	1
< 10h	0

Tabla 14. Valoración multicriterio por geometría – Sí Calzada / NO Plataforma

Fuente: Elaboración propia

El tercer y último grupo es al que pertenecen aquellos tramos de carretera que no cumplen con las características mínimas aceptables en cuanto a calzada, pero sí a plataforma. La

diferencia entre la calzada existente y la objetivo para estos tramos es mayor a 25 centímetros. La actuación asociada a esta necesidad es la repavimentación (conservación de firmes). A todos estos tramos se le ha asignado un valor de 0.

• Trazado

Se han considerado los tramos que presentan radios inferiores al mínimo aceptable en más de un 10% de su longitud. Se han valorado estos tramos en función de los valores obtenidos de tiempo perdido por el total de viajes diarios (t).

Tiempo perdido por el total de viajes diarios (t)	Valoración
≥ 2,5h	2
< 2,5h	1

Tabla 15 - Valoración multicriterio por trazado

Fuente: Elaboración propia

• Travesías y variantes

La valoración de las travesías y variantes de los tramos existentes analizados se ha asignado de acuerdo al nivel de conflictividad (NC) obtenido.

Nivel de Conflictividad (NC)	Valoración
≥ 140	3
140 > NC ≥ 100	2
< 100	1

Tabla 16 - Valoración multicriterio por travesías y variantes

Fuente: Elaboración propia

• Niveles de Servicio

La priorización de acuerdo a los niveles de servicio de los diferentes tramos de la Red de Carreteras de La Rioja son los siguientes:

Nivel de Servicio (NS)	Valoración
Nivel D	3
Nivel C (interurbano)	2
Nivel C (urbano)	1

Tabla 17 - Valoración multicriterio por niveles de servicio

• Accesibilidad

Se han priorizado los tramos existentes en función del tiempo perdido por el total de viajes diarios (t), la población afectada y por último el número de núcleos afectados por tiempo de recorrido en exceso (NTE) a la hora de la valoración final. Los valores NTE son el porcentaje calculado a partir de los tiempos de recorrido obtenidos en el modelo macroscópico con respecto a los límites máximos de los umbrales definidos para hospitales (60 min) y centros de salud (30 min) más cercanos. Al ser algunas de las rutas con deficiencias en la accesibilidad comunes entre núcleos, se ha calculado el valor de las rutas afectadas por porcentaje de exceso de tiempo (RNTE) para optimizar la evaluación y valoración de los tramos con necesidades. Se ha calculado la valoración como el máximo valor de la comparación entre los valores de población y RNTE, en base a un valor t calculado por tramo.

	Población ≥ 350	Población ≥ 150	Población < 150	RNTE ≥ 6	RNTE ≥ 2	RNTE < 2
t ≥ 6	3	2	1	3	2	1
t < 6	2	1	1	2	1	1
t = 0	1	1	1	1	1	1

Tabla 18 - Valoración multicriterio por accesibilidad

Fuente: Elaboración propia

6.3 Criterios de asignación de actuaciones en función de las necesidades

Las actuaciones consideradas dependiendo de las necesidades que presentan los diferentes tramos que conforman la Red Regional de Carreteras de La Rioja son las siguientes:

Necesidad	Actuación
Estado	Refuerzo de firme
Geometría	Repavimentación (conservación de firmes), acondicionamiento, mejora o ensanche de carretera
Trazado	Acondicionamiento, mejora o ensanche de carretera
Travesías y variantes	Variante de población
Niveles de Servicio	Acondicionamiento. Mejora, ensanche o duplicación de carretera
Accesibilidad	Refuerzo de firmes, ensanche y mejoras de trazado, duplicación de calzadas o nueva carretera

6.4 Necesidades de actuaciones de nuevas carreteras en la red

Después del análisis exhaustivo sobre accesibilidad y territorio, se ha determinado la necesidad de nuevas carreteras y desdoblamientos de calzada, con el objeto de mejorar la accesibilidad a aquellas poblaciones que no cumplen los umbrales máximo establecidos. Se han tenido en cuenta, por una parte, algunas actuaciones ya consideradas en el Plan Regional de Carreteras vigente y, por otra, las diferentes observaciones recibidas en el marco del proceso de consultas previas a la emisión del documento de alcance.

6.5 Valoración económica de actuaciones

A continuación, se muestra un resumen del importe total aproximado de las actuaciones para la Red Objetivo según las diferentes tipologías.

Actuaciones	Importe (€)	%
Nuevas Carreteras	12.354.704,07 €	2,18%
Duplicaciones de Calzada	151.784.197,87 €	26,78%
Variantes	158.057.033,92 €	27,89%
Ensanches y mejoras de trazado	130.893.746,71 €	23,10%
Refuerzos de Firmes 1er Orden	22.857.820,07 €	4,03%
Refuerzos de Firmes 2o Orden	28.532.822,26 €	5,03%
Refuerzos de Firmes 3er Orden	31.558.439,79 €	5,57%
Mejoras de Travesía	22.108.470,34 €	3,90%
Seguridad Vial	3.058.715,91 €	0,54%
Movilidad Ciclista	5.490.000,00 €	0,97%
TOTAL VALORACIÓN RED OBJETIVO	566.695.950,94 €	100,00%

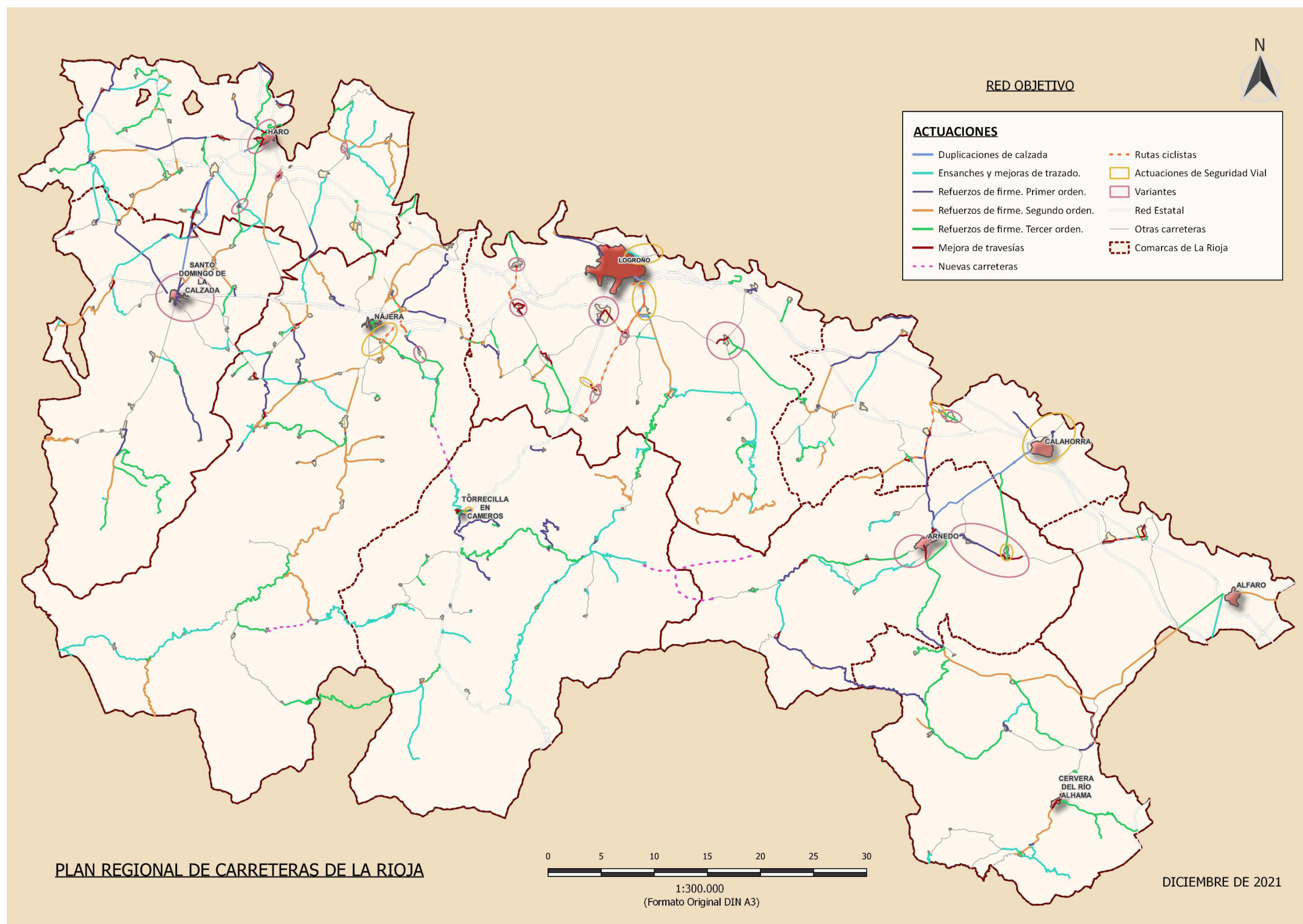
Tabla 19 - Valoración de las actuaciones

Fuente: Elaboración propia

En el **Apéndice B** se muestran los listados con todas ellas, especificando para cada una el tramo dónde se actúa, la I.M.D. de la carretera, la categoría del firme, el tipo de terreno, la sección, la longitud del tramo, el coste, la comarca a la que pertenece, y finalmente la anualidad en las que algunas de ellas están previstas.

7 RED OBJETIVO

Además del listado de actuaciones, en el **Apéndice C** se localizan estas actuaciones en diferentes planos, según la categoría a la que pertenezcan. Como resumen, para alcanzar la Red Objetivo, habrá que realizar las siguientes actuaciones:



8 MODIFICACIONES TITULARIDAD, JERARQUÍA Y ORDENACIÓN DE LA RED EXISTENTE

Para alcanzar la red propuesta será necesario realizar las actuaciones planteadas, y en algunas ocasiones, integrar en la red autonómica todas aquellas carreteras que facilitan las comunicaciones a nivel regional, comarcal y local.

Deberá por tanto procurarse la incorporación de aquellas carreteras que favorecen la accesibilidad a los núcleos de población o que dan continuidad a las carreteras autonómicas.

8.1 Cambios de titularidad

Transferencias del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Se enumeran a continuación las carreteras o tramos de carreteras, cuya titularidad corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y que tienen una utilización preferentemente regional, completan los itinerarios autonómicos o conectan las carreteras regionales a la Red de Carreteras del Estado, y que en consecuencia, podrían ser objeto de transferencia. Se ha incluido el código propuesto para su incorporación a la Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

- LR-111 Carretera N-126.
- LR-125 Antiguos tramos de la N-120 retirados del itinerario principal tras el desdoblamiento, que dan continuidad a la red de carreteras autonómica y que se encuentran pendientes de transferencia a la CAR.
- LR-126 Antiguos tramos de la N-232 retirados del itinerario principal debido a la construcción de variantes que dan continuidad a la red de carreteras autonómica y que se encuentran pendientes de transferencia a la CAR.
- LR-134 Nuevo ramal entre la N-232 (junto al centro comercial) y la glorieta del hospital.
- LR-136 Nuevo ramal entre la antigua N-120 y LR-427 (acceso a Huércanos).
- LR-208 Nuevo ramal de enlace con la N-232.
- LR-308 Variante de Grañón.
- LR-324 De la N-232 (Variante de Tirgo) a LR-307 (Cuzcurrita).

No obstante, se entiende que cada una de las carreteras objeto de transferencia deberá considerarse de manera individualizada, debiendo procederse a la formalización de los oportunos acuerdos entre las administraciones implicadas.

Incorporaciones de Ayuntamientos

Igualmente, se enumeran a continuación las carreteras o tramos de carreteras pertenecientes a las antiguas carreteras N-120 y N-232 que, habiendo sido cedidos en su momento a los ayuntamientos, dan continuidad a las carreteras autonómicas y son, por lo tanto, susceptibles de cesión a la Comunidad Autónoma de La Rioja. También se han identificado algunos viales municipales cuya incorporación ha sido propuesta por los ayuntamientos y que una vez acondicionadas sus

características su utilización complementa la red de carreteras autonómica, o aquellos otros en los que se apoyará en un futuro la construcción de nuevas carreteras.

- LR-125 Antiguos tramos de la N-120 cedidos a los ayuntamientos tras el desdoblamiento, que dan continuidad a la red de carreteras autonómica y que se encuentran pendientes de acuerdo de cesión a la CAR.
- LR-126 Antiguos tramos de la N-232 cedidos a los ayuntamientos después de la construcción de variantes que dan continuidad a la red de carreteras autonómica y que se encuentran pendientes de acuerdo de cesión a la CAR.
- LR-318 Tramo desde San Vicente de la Sonsierra a LR-124.
- LR-429 Tramo de Bezares a LR-113.

Cesiones al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Se propone la cesión de la siguiente carretera desde el gobierno autonómico al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana:

- LR-132 Acceso al Aeropuerto de Logroño-Agoncillo

Cesiones a Ayuntamientos

Se propone la cesión de las carreteras de uso exclusivamente municipal, en especial aquellos cuya matrícula comienza por el número cinco a los Ayuntamientos correspondientes debido a que se trata de travesías y vías urbanas, o viales que facilitan la comunicación interna del municipio. Propuesta de descatalogación:

- LR-131 De la N-111 a la A-13 (Logroño).
- LR-307 Tramo de la N-232 a la LR-324.
- LR-382 Pasan al Ayuntamiento. De Arnedo a Santa Eulalia Bajera.
- LR-419 Pasan al Ayuntamiento. De Alesanco a Torrecilla sobre Alesanco.
- LR-441 Tramo urbano en Logroño.
- LR-443 Tramo de la antigua LR-250 desde LO-20 a La Portalada (Logroño).
- LR-482 De Calahorra (LR-134) a Murillo de Calahorra.
- LR-495 De la N-232 a la LR-115 (Rincón de Soto).
- LR-501 De la LR-308 a Grañón.
- LR-502 De la LR-111 a la estación de Castañares de Rioja.
- LR-506 De la LR-200 en Tomantos al puente sobre el Río Tirón.
- LR-507 De la N-232 a la estación de San Asensio.
- LR-509 De la LR-514 en Uruñuela a Somalo.
- LR-514 De la LR-113 a la LR-113 (Travesía de Uruñuela).
- LR-515 De la LR-208 a la LR-208 (Travesía San Asensio).
- LR-541 De la LR-137 a la LR-137 (Travesía de Entrena)
- LR-542 De N-232 frente a la LR-137 a la LR-543 (Travesía de Fuenmayor).
- LR-543 De la N-232 a la LR-251 (Travesía de Fuenmayor).

- LR-547 De la N-111 a Torrecilla en Cameros (barrio de Barruelo).
- LR-548 De la LR-245 a Muro de Cameros.
- LR-549 De la LR-466 a Rabanera.
- LR-551 De la LR-259 a la LR-261 (nuevo tramo consecuencia de la Variante de Murillo).
- LR-552 De la LR-261 en Murillo de Río Leza a LR-259 (nuevo tramo consecuencia de la Variante de Murillo).
- LR-553 De la LR-260 a la estación de ferrocarril de Alcanadre.
- LR-583 Travesía de Arnedo (antigua LR-123) entre la LR-115 y la LR-123 (glorieta variante).
- LR-584 Travesía de Arnedo (antigua LR-115).
- LR-585 De la LR-123 a la LR-584 (travesía de Arnedo).
- LR-586 De la N-232 a la LR-495 por la travesía de Rincón de Soto.
- LR-590. De la LR-390 a Navajún.
- LR-591. De la LR-285 en Ventas del Baño a LR-289.
- LR-593. De la LR-123 a Baños de la Alborea.
- LR-594. De la LR-123 a Cabretón.

No obstante, se entiende que cada una de las carreteras objeto de cesión a los ayuntamientos deberá considerarse de manera individualizada, debiendo establecerse las condiciones concretas en los correspondientes acuerdos entre las administraciones implicadas.

8.2 Cambios de jerarquía y reordenaciones

La denominación y jerarquización de las carreteras autonómicas debe corresponder con la existencia de itinerarios que abarcan más de una carretera o tramos diferentes de varias carreteras.

Asimismo, algunas actuaciones realizadas por el Ministerio en sus carreteras, han provocado transformaciones en las carreteras autonómicas dando continuidad a itinerarios antes inconexos.

- LR-113 Reordenación. De L.P. de Burgos a N-232 en Cenicero por Canales de la Sierra, Villavelayo, Mansilla, Tabladas, Anguiano, Bobadilla, Baños de Río Tobía, Mahave, Variante de Tricio y Variante de Uruñuela.
- LR-136 Reordenación. De LR-113 a A-12 por Nájera.
- LR-301 Reordenación. De la LR-209 a LR-209 por Galbárruli.
- LR-403 Reordenación. De la LR-301 a Castilseco.
- LR-430 Pasa a denominarse LR-324. De Arenzana de Abajo a Tricio.
- LR-551 Nuevo tramo tras la construcción de la Variante de Murillo. De la LR-259 a la LR-261 (en Murillo de Río Leza).
- LR-552 Nuevo tramo tras la construcción de la Variante de Murillo. De la LR-261 en Murillo de Río Leza a LR-259.

**APÉNDICE A – NECESIDADES DETECTADAS EN CADA TRAMO DE LA RED
DE CARRETERAS EXISTENTE**

Tramo inventario	RANKING	ESTADO	GEOMETRÍA	TRAZADO	NS 2022	TRAVESÍAS	VARIANTES	ACCESIBILIDAD 2022	ACCIDENTALIDAD TCA	NS 2030	TRAVESÍAS 2030	VARIANTES 2030	ACCESIBILIDAD 2030
LR-250_02	12,5				3			1	3	1			1
LR-134_R1_01	12,0	3	3										
LR-134_R2_01	12,0	3	3										
LR-232_01	11,0		3	2									
LR-485_01	11,0		3	2									
LR-115_06	9,0	3	1			1		1			1		1
LR-111_12	9,0		1			3	3				3	3	
LR-131_1_03	9,0		1						3				
LR-134_A_01	9,0		3										
LR-250_03	8,0							1	3				1
LR-137_10	8,0					1	1				3	3	
LR-256_02	7,0					3			2		3		
LR-115_13	6,5				1		3	1		1		3	1
LR-123_05	6,0	3				1		1			1		1
LR-254_06	6,0					3	3				3	3	
LR-115_02	6,0	3	1										
LR-340_1_01	6,0	3	1										
LR-203_13	5,0	3				2					2		
LR-134_04	4,5				3					3			
LR-123_23	4,0	3				1					1		
LR-306_01	4,0	3				1					1		
LR-124_1_01	3,0					3					3		
LR-111_16	3,0						3					3	
LR-123_14	3,0	3											
LR-123_18	3,0	3											
LR-124_3_03	3,0	3											
LR-458_01	3,0	3											
LR-115_16	9,0		1				2		2			2	
LR-136_01	8,0							2	2				2
LR-136_03	8,0							2	2				2
LR-115_07	8,0		2					1					1
LR-443_01	7,0				2			2		2			2
LR-113_07	7,0	1	1	1				1					1
LR-390_02	7,0	1	1	1				1					1
LR-250_23	7,0	1	2										
LR-123_13	7,0	1		2					2				
LR-340_2_02	7,0	2	1					1					
LR-547_01	7,0	1	2										
LR-115_11	6,0		1			1		1			1		1
LR-113_20	6,0	2						2					2

Tramo inventario	RANKING	ESTADO	GEOMETRÍA	TRAZADO	NS 2022	TRAVESÍAS	VARIANTES	ACCESIBILIDAD 2022	ACCIDENTALIDAD TCA	NS 2030	TRAVESÍAS 2030	VARIANTES 2030	ACCESIBILIDAD 2030
LR-113_09	6,0		1	1				1					1
LR-136_02	6,0							1	2				1
LR-232_08	6,0		1	1				1					1
LR-280_02	6,0						2		2			2	
LR-307_01	6,0		2										
LR-312_01	6,0		2										
LR-483_01	6,0		2										
LR-506_01	6,0		2										
LR-113_12	5,0			1				2					2
LR-113_16	5,0			1				2					2
LR-113_14	5,0			1				2					2
LR-113_21	5,0		1					1					1
LR-113_30	5,0		1					1					1
LR-113_08	5,0		1					1					1
LR-113_19	5,0		1					1					1
LR-115_05	5,0	1		2				1					1
LR-115_09	5,0		1					1					1
LR-134_05	5,0							1		2			1
LR-284_01	5,0		1					1					1
LR-333_1_03	5,0		1					1					1
LR-318_04	5,0		1			1	1				1	1	
LR-132_01	5,0		1	2									
LR-304_02	5,0	1	1	1									
LR-408_01	5,0	2	1										
LR-304_03	5,0	1	1	1									
LR-131_1_02	5,0		1	2									
LR-323_02	5,0	1	1	1									
LR-493_1_01	5,0	1	1	1									
LR-113_24	4,0							2					2
LR-113_25	4,0							2					2
LR-113_26	4,0							2					2
LR-113_27	4,0							2					2
LR-113_28	4,0							2					2
LR-113_22	4,0							2					2
LR-115_18	4,0					2	2				2	2	
LR-254_04	4,0					2	2				2	2	
LR-113_13	4,0							2					2
LR-113_17	4,0							2					2
LR-113_18	4,0							2					2
LR-113_29	4,0							2					2

Tramo inventario	RANKING	ESTADO	GEOMETRÍA	TRAZADO	NS 2022	TRAVESÍAS	VARIANTES	ACCESIBILIDAD 2022	ACCIDENTALIDAD TCA	NS 2030	TRAVESÍAS 2030	VARIANTES 2030	ACCESIBILIDAD 2030
LR-137_06	4,0					2	2				2	2	
LR-113_04	4,0	1		1				1					1
LR-284_03	4,0			2				1					1
LR-285_2_03	4,0	2						1					1
LR-111_08	4,0		1			1					1		
LR-340_1_04	4,0		1				1					1	
LR-123_19	4,0	2		2									
LR-483_03	4,0		1	1									
LR-308_06	4,0	1	1										
LR-304_06	4,0	1	1										
LR-448_01	4,0	1	1										
LR-474_01	4,0	1	1										
LR-474_02	4,0	1	1										
LR-486_01	4,0	1	1										
LR-437_01	4,0	1	1										
LR-306_05	4,0	1	1										
LR-382_01	4,0	1	1										
LR-382_04	4,0	1	1										
LR-280_03	4,0								2				
LR-284_06	4,0		1	1									
LR-340_2_01	4,0	1	1										
LR-455_01	4,0	1	1										
LR-424_01	4,0	1	1										
LR-250_21	4,0	1	1										
LR-256_01	4,0								2				
LR-305_02	4,0	1	1										
LR-306_02	4,0	2		2									
LR-452_01	4,0	1	1										
LR-207_12	4,0		1	1									
LR-232_06	4,0	1	1										
LR-250_25	4,0	1	1										
LR-259_2_01	4,0	1	1										
LR-261_13	4,0	1	1										
LR-282_01	4,0								2				
LR-286_04	4,0	1	1										
LR-286_05	4,0	1	1										
LR-301_03	4,0		1	1									
LR-308_05	4,0	1	1										
LR-317_01	4,0		1	1									
LR-327_01	4,0	1	1										

Tramo inventario	RANKING	ESTADO	GEOMETRÍA	TRAZADO	NS 2022	TRAVESÍAS	VARIANTES	ACCESIBILIDAD 2022	ACCIDENTALIDAD TCA	NS 2030	TRAVESÍAS 2030	VARIANTES 2030	ACCESIBILIDAD 2030
LR-330_01	4,0	2						1					
LR-462_01	4,0	1	1										
LR-478_01	4,0		1	1									
LR-493_2_01	4,0	1	1										
LR-494_01	4,0	1	1										
LR-496_02	4,0	1	1										
LR-549_01	4,0	1	1										
LR-250_19	3,0	1						1					1
LR-245_01	3,0			1				1					1
LR-250_18	3,0	1						1					1
LR-250_15	3,0	1						1					1
LR-113_11	3,0			1				1					1
LR-115_04	3,0	1						1					1
LR-250_09	3,0			1				1					1
LR-250_10	3,0			1				1					1
LR-250_16	3,0	1						1					1
LR-250_17	3,0	1						1					1
LR-250_20	3,0	1						1					1
LR-463_01	3,0	1						1					1
LR-115_14	3,0				2					2			
LR-134_03	3,0				2					2			
LR-131_1A_01	3,0		1										
LR-428_01	3,0		1										
LR-311_03	3,0		1										
LR-471_02	3,0		1										
LR-261_12	3,0		1										
LR-207_11	3,0		1										
LR-250_26	3,0	1						1					
LR-307_02	3,0		1										
LR-111_06	3,0		1										
LR-304_09	3,0		1										
LR-312_02	3,0		1										
LR-344_02	3,0		1										
LR-408_02	3,0		1										
LR-421_01	3,0		1										
LR-444_01	3,0		1										
LR-245_03	3,0		1										
LR-319_02	3,0		1										
LR-323_01	3,0		1										
LR-489_01	3,0		1										

Tramo inventario	RANKING	ESTADO	GEOMETRÍA	TRAZADO	NS 2022	TRAVESÍAS	VARIANTES	ACCESIBILIDAD 2022	ACCIDENTALIDAD TCA	NS 2030	TRAVESÍAS 2030	VARIANTES 2030	ACCESIBILIDAD 2030
LR-325_04	3,0		1										
LR-466_01	3,0		1										
LR-490_01	3,0		1										
LR-113_32	3,0		1										
LR-205_02	3,0		1										
LR-304_07	3,0		1										
LR-304_08	3,0		1										
LR-309_05	3,0		1										
LR-310_01	3,0		1										
LR-311_01	3,0		1										
LR-419_03	3,0		1										
LR-420_01	3,0		1										
LR-442_02	3,0		1										
LR-483_02	3,0		1										
LR-113_34	3,0		1										
LR-115_15	3,0									2			
LR-200_03	3,0		1										
LR-206_11	3,0		1										
LR-207_10	3,0		1										
LR-207_13	3,0		1										
LR-245_05	3,0		1										
LR-253_01	3,0		1										
LR-311_04	3,0		1										
LR-315_01	3,0		1										
LR-320_01	3,0		1										
LR-320_02	3,0		1										
LR-322_02	3,0		1										
LR-325_03	3,0		1										
LR-326_03	3,0		1										
LR-382_03	3,0		1										
LR-406_02	3,0		1										
LR-410_01	3,0		1										
LR-410_02	3,0		1										
LR-412_01	3,0		1										
LR-414_01	3,0		1										
LR-418_01	3,0		1										
LR-419_01	3,0		1										
LR-454_01	3,0		1										
LR-454_02	3,0		1										
LR-461_01	3,0		1										

Tramo inventario	RANKING	ESTADO	GEOMETRÍA	TRAZADO	NS 2022	TRAVESÍAS	VARIANTES	ACCESIBILIDAD 2022	ACCIDENTALIDAD TCA	NS 2030	TRAVESÍAS 2030	VARIANTES 2030	ACCESIBILIDAD 2030
LR-467_01	3,0		1										
LR-471_01	3,0		1										
LR-501_01	3,0		1										
LR-507_01	3,0		1										
LR-514_01	3,0		1										
LR-515_02	3,0		1										
LR-232_07	2,0							1					1
LR-115_10	2,0							1					1
LR-113_23	2,0							1					1
LR-289_01	2,0							1					1
LR-289_05	2,0							1					1
LR-333_3_01	2,0							1					1
LR-250_12	2,0							1					1
LR-289_03	2,0							1					1
LR-333_2_01	2,0							1					1
LR-390_01	2,0							1					1
LR-484_01	2,0							1					1
LR-113_03	2,0							1					1
LR-113_05	2,0							1					1
LR-113_06	2,0							1					1
LR-250_04	2,0							1					1
LR-250_05	2,0							1					1
LR-250_06	2,0							1					1
LR-284_05	2,0							1					1
LR-285_1_01	2,0							1					1
LR-333_3_04	2,0							1					1
LR-333_3_02	2,0							1					1
LR-284_04	2,0							1					1
LR-289_04	2,0							1					1
LR-333_1_01	2,0							1					1
LR-333_3_03	2,0							1					1
LR-390_03	2,0							1					1
LR-113_10	2,0							1					1
LR-113_15	2,0							1					1
LR-115_08	2,0							1					1
LR-115_12	2,0							1					1
LR-123_06	2,0							1					1
LR-203_04	2,0					1	1				1	1	
LR-207_02	2,0					1	1				1	1	
LR-250_07	2,0							1					1

Tramo inventario	RANKING	ESTADO	GEOMETRÍA	TRAZADO	NS 2022	TRAVESÍAS	VARIANTES	ACCESIBILIDAD 2022	ACCIDENTALIDAD TCA	NS 2030	TRAVESÍAS 2030	VARIANTES 2030	ACCESIBILIDAD 2030
LR-250_08	2,0							1					1
LR-250_11	2,0							1					1
LR-250_13	2,0							1					1
LR-250_14	2,0							1					1
LR-259_1_02	2,0					1	1				1	1	
LR-284_02	2,0							1					1
LR-289_02	2,0							1					1
LR-333_1_02	2,0							1					1
LR-333_3_05	2,0							1					1
LR-333_3_06	2,0							1					1
LR-390_04	2,0							1					1
LR-390_05	2,0							1					1
LR-436_01	2,0							1					1
LR-484_02	2,0							1					1
LR-484_03	2,0							1					1
LR-251_01	2,0					2					2		
LR-583_01	2,0	1				1					1		
LR-207_14	2,0	1		1									
LR-259_1_06	2,0			2									
LR-203_08	2,0	2											
LR-211_02	2,0			2									
LR-313_01	2,0	2											
LR-341_06	2,0	2											
LR-457_02	2,0							1					
LR-446_01	2,0	2											
LR-491_01	2,0	2											
LR-206_10	2,0	1		1									
LR-441_01	2,0	2											
LR-115_21	2,0	2											
LR-123_17	2,0	2											
LR-205_04	2,0			2									
LR-260_05	2,0	2											
LR-340_1_03	2,0	2											
LR-432_02	2,0	2											
LR-457_01	2,0							1					
LR-472_01	2,0			2									
LR-504_02	2,0	2											
LR-548_01	2,0	1		1									
LR-585_01	2,0			2									
LR-281_01	1,0						1					1	

Tramo inventario	RANKING	ESTADO	GEOMETRÍA	TRAZADO	NS 2022	TRAVESÍAS	VARIANTES	ACCESIBILIDAD 2022	ACCIDENTALIDAD TCA	NS 2030	TRAVESÍAS 2030	VARIANTES 2030	ACCESIBILIDAD 2030
LR-210_03	1,0						1					1	
LR-203_01	1,0					1					1		
LR-254_01	1,0					1					1		
LR-384_02	1,0					1					1		
LR-115_20	1,0					1					1		
LR-206_04	1,0					1					1		
LR-584_01	1,0						1					1	
LR-115_01	1,0			1									
LR-202_05	1,0	1											
LR-207_07	1,0			1									
LR-124_3_01	1,0	1											
LR-286_06	1,0	1											
LR-344_01	1,0	1											
LR-260_01	1,0	1											
LR-286_01	1,0	1											
LR-304_05	1,0	1											
LR-313_04	1,0	1											
LR-415_01	1,0	1											
LR-482_01	1,0	1											
LR-123_20	1,0	1											
LR-305_01	1,0	1											
LR-308_07	1,0	1											
LR-309_01	1,0	1											
LR-387_01	1,0	1											
LR-453_02	1,0	1											
LR-464_01	1,0	1											
LR-465_01	1,0	1											
LR-285_2_02	1,0	1											
LR-318_03	1,0	1											
LR-321_01	1,0	1											
LR-322_01	1,0	1											
LR-201_01	1,0	1											
LR-401_01	1,0	1											
LR-115_17	1,0	1											
LR-111_01	1,0			1									
LR-113_02	1,0			1									
LR-123_21	1,0	1											
LR-202_07	1,0	1											
LR-204_11	1,0	1											
LR-206_09	1,0	1											

Tramo inventario	RANKING	ESTADO	GEOMETRÍA	TRAZADO	NS 2022	TRAVESÍAS	VARIANTES	ACCESIBILIDAD 2022	ACCIDENTALIDAD TCA	NS 2030	TRAVESÍAS 2030	VARIANTES 2030	ACCESIBILIDAD 2030
LR-286_07	1,0	1											
LR-387_02	1,0	1											
LR-123_02	1,0			1									
LR-123_04	1,0			1									
LR-123_22	1,0	1											
LR-131_2_01	1,0	1											
LR-201_02	1,0	1											
LR-201_03	1,0	1											
LR-202_06	1,0	1											
LR-204_12	1,0	1											
LR-208_01	1,0			1									
LR-245_06	1,0			1									
LR-250_22	1,0	1											
LR-254_03	1,0	1											
LR-260_03	1,0	1											
LR-260_04	1,0	1											
LR-261_08	1,0			1									
LR-261_09	1,0			1									
LR-286_02	1,0	1											
LR-286_03	1,0	1											
LR-304_01	1,0	1											
LR-304_04	1,0	1											
LR-308_03	1,0	1											
LR-311_02	1,0	1											
LR-313_02	1,0	1											
LR-313_03	1,0			1									
LR-321_03	1,0	1											
LR-322_04	1,0	1											
LR-330_03	1,0	1											
LR-341_05	1,0	1											
LR-390_06	1,0			1									
LR-413_04	1,0	1											
LR-415_02	1,0	1											
LR-422_01	1,0	1											
LR-422_02	1,0	1											
LR-453_01	1,0	1											
LR-464_02	1,0	1											
LR-481_01	1,0	1											
LR-487_01	1,0			1									
LR-504_01	1,0	1											

Tramo inventario	RANKING	ESTADO	GEOMETRÍA	TRAZADO	NS 2022	TRAVESÍAS	VARIANTES	ACCESIBILIDAD 2022	ACCIDENTALIDAD TCA	NS 2030	TRAVESÍAS 2030	VARIANTES 2030	ACCESIBILIDAD 2030
LR-504_03	1,0	1											

APÉNDICE B – ACTUACIONES DE LA RED OBJETIVO

Valoración Nuevas Carreteras

Carretera	Tramo	I.M.D.	Categoría Firme	Tipo de terreno	Sección	Longitud (km)	Coste (€)	Comarca	ANUALIDAD
LR-261	LR-476 y LR-484 (Zarzosa). Carretera de Unión de Valles	< 250	T-42	Muy Accidentado	6/6	23,3	4.384.552,19 €	Logroño / Arnedo	
LR-340	Castroviejo a Torrecilla	< 250	T-42	Accidentado	6/6	11,0	4.189.699,90 €	Nájera/Torrecilla de Cameros	
LR-438	LR-232 (Brieva) a Ventrosa	< 250	T-42	Muy Accidentado	6/6	5,0	2.463.019,02 €	Nájera	
LR-465	Hornillos de Cameros y LR-261	< 250	T-42	Accidentado	5/5	7,0	1.317.432,96 €	Torrecilla de Cameros	

Valoración Duplicaciones de Calzada

Carretera	Tramo Inventario	Tramo	I.M.D.	Categoría Firme	Tipo de terreno	Sección	Longitud (km)	Coste (€)	Comarca	ANUALIDAD
LR-111	LR-111_13	SANTO DOMINGO LR-308	5000>IMD>2000	T1	LLANO	2x7/10,5	5,0	20.452.103,60 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	
LR-111	LR-111_14	LR-308 N-126	IMD>5000	T1	LLANO	2x7/10,5	5,0	20.452.103,60 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	
LR-111	LR-111_15	A-68 HARO	IMD>5000	T1	LLANO	2x7/10,5	5,9	24.133.482,24 €	HARO	
LR-123	LR-123_17	LR-115 LR-585	IMD>5000	T31	ACCIDENTADO	2x7/10,5	1,6	8.548.343,34 €	ARNEDO	
LR-123	LR-123_18	LR-585 LR-134	IMD>5000	T31	ACCIDENTADO	2x7/10,5	1,0	5.281.460,53 €	ARNEDO	
LR-134	LR-134_01	LR-123 LR-281	5000>IMD>2000	T2	ONDULADO	2x7/10,5	3,5	16.829.672,82 €	ARNEDO	
LR-134	LR-134_02	LR-281 LR-282	IMD>5000	T2	ONDULADO	2x7/10,5	4,3	20.548.410,72 €	ARNEDO	
LR-134	LR-134_03	LR-282 AP-68	IMD>5000	T2	ONDULADO	2x7/10,5	3,0	14.255.161,96 €	CALAHORRA	
LR-134	LR-134_04	AP-68 CALAHORRA	IMD>5000	T2	LLANO	2x7/10,5	0,3	831.355,48 €	CALAHORRA	
LR-250	LR-250_02	LR-443 LR-255	IMD>5000	T2	LLANO	2x7/10,5	2,9	11.862.220,09 €	LOGROÑO	2027-2030
LR-250	LR-250_03	LR-255 LR-259	IMD>5000	T2	LLANO	2x7/10,5	1,0	4.254.037,55 €	LOGROÑO	
LR-250	LR-250_04	LR-259 LR-345	5000>IMD>2000	T2	LLANO	2x7/10,5	0,7	2.699.677,67 €	LOGROÑO	
LR-443	LR-443_01	LA PORTALADA LR-250	IMD>5000	T2	LLANO	2x7/10,5	0,4	1.636.168,29 €	LOGROÑO	2027-2030

Valoración Variantes

Carretera	Tramo Inventario	Tramo	I.M.D.	Categoría Firme	Tipo de terreno	Sección	Longitud (km)	Coste (€)	Comarca	ANUALIDAD
LR-133	-	ESTE DE CALAHORRA	IMD>5000	T2	LLANO	7/10	4,8	23.200.000,00 €	CALAHORRA	
LR-111	LR-111_12	SANTO DOMINGO DE LA CALZADA	5000>IMD>2000	T2	LLANO	7/10	3,5	6.798.136,80 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	2029-2030
LR-111	LR-111_16	HARO	IMD>5000	T31	LLANO	7/10	2,5	7.669.547,08 €	HARO	
LR-115	LR-115_13	ARNEDO OESTE	IMD>5000	T2	ONDULADO	7/10	4,5	22.000.000,00 €	ARNEDO	2024-2028
LR-115	LR-115_16	QUEL	5000>IMD>2000	T2	ONDULADO	7/9	3,0	11.682.578,75 €	ARNEDO	
LR-115	LR-115_17	QUEL AUTOL	5000>IMD>2000	T2	ONDULADO	7/9	3,0	11.682.578,75 €	ARNEDO	
LR-115	LR-115_18	AUTOL	5000>IMD>2000	T2	ONDULADO	7/9	2,5	9.735.482,30 €	CALAHORRA	
LR-137	LR-137_06	NAVARRETE	5000>IMD>1000	T2	ONDULADO	7/10	2,0	6.435.766,26 €	LOGROÑO	
LR-137	LR-137_10	FUENMAYOR	5000>IMD>1000	T31	ONDULADO	7/10	2,2	7.245.961,87 €	LOGROÑO	
LR-203	LR-203_04	ZARRATON	1000<IMD<500	T32	LLANO	7/9	2,0	5.251.341,94 €	HARO	
LR-207	LR-207_02	OLLAURI	1000<IMD<500	T32	ONDULADO	7/8	1,5	4.138.974,03 €	HARO	
LR-210	LR-210_03	SAN VICENTE DE LA SONSIERRA	5000>IMD>1000	T31	ACCIDENTADO	7/9	1,5	4.721.831,04 €	HARO	
LR-254	LR-254_04	LARDERO	5000>IMD>1000	T31	LLANO	7/9	2,2	2.700.000,00 €	LOGROÑO	
LR-255	LR-255_02	ALBERITE	5000>IMD>1000	T31	LLANO	7/9	2,5	5.811.946,72 €	LOGROÑO	
LR-255	LR-255_04	ALBELDA DE IREGUA	5000>IMD>1000	T31	ONDULADO	7/9	2,5	7.869.718,40 €	LOGROÑO	
LR-259	LR-259_1_02	MURILLO RIO DE LEZA (2ª fase)	5000>IMD>1000	T31	ONDULADO	7/9	5,8	8.722.884,74 €	LOGROÑO	2022-2023
LR-280	LR-280_02	PRADEJON	5000>IMD>1000	T31	ACCIDENTADO	7/9	3,8	9.900.000,00 €	CALAHORRA	
LR-340	LR-340_1_04	MANJARRES	1000<IMD<500	T32	LLANO	6/7	1,2	2.490.285,24 €	NÁJERA	

Valoración Ensanches y Mejoras de Trazado

Carretera	Tramo Inventario	Tramo	I.M.D.	Categoría Firme	Tipo de terreno	Sección	Longitud (km)	Coste (€)	Comarca	ANUALIDAD
LR-113	LR-113_01	L.P. BURGOS LR-437	IMD<1000	T32	ACCIDENTADO	6/7	0,9	508.068,18 €	ANGUIANO	2030
LR-113	LR-113_02	LR-437 CANALES	IMD<1000	T32	ACCIDENTADO	6/7	5,4	3.172.472,25 €	ANGUIANO	2028-2029
LR-113	LR-113_04	CANALES VILLAVELAYO	IMD<1000	T32	ACCIDENTADO	6/7	3,4	1.990.918,34 €	ANGUIANO	2026-2027
LR-113	LR-113_06	VILLAVELAYO LR-334	IMD<1000	T32	ACCIDENTADO	6/7	0,5	307.204,02 €	ANGUIANO	2026
LR-113	LR-113_07	LR-334 MANSILLA	IMD<1000	T32	ACCIDENTADO	6/7	4,6	2.693.942,92 €	ANGUIANO	2024-2025
LR-113	LR-113_09	MANSILLA TABLADAS	IMD<1000	T32	ACCIDENTADO	6/7	4,9	2.882.991,55 €	ANGUIANO	2022-2023
LR-115	LR-115_03	ENCISO LR-484	IMD<1000	T32	ONDULADO	7/8	5,2	2.911.687,18 €	ARNEDO	2022-2023
LR-131	LR-131_1_02	LOGROÑO POLIGONO CANTABRIA	IMD>5000	T31	ACCIDENTADO	7/8	1,3	756.194,50 €	LOGROÑO	
LR-204	LR-204_11	LR-206 BADARÁN	IMD<500	T32	ONDULADO	6/7	3,4	1.732.603,13 €	NÁJERA	
LR-207	LR-207_14	LR-205 LR-113	IMD<500	T32	ONDULADO	6/7	4,7	2.398.988,95 €	ANGUIANO	
LR-232	LR-232_06	ORTIGOSA BRIEVA	IMD<500	T32	MUY ACCIDENTADO	6/7	16,4	14.024.141,15 €	ANGUIANO	
LR-250	LR-250_15	TERROBA LR-478	IMD<500	T32	MUY ACCIDENTADO	6/7	3,9	3.298.286,10 €	TORRECILLA DE CAMEROS	2022-2025
LR-250	LR-250_16	LR-478 SAN ROMAN DE CAMEROS	IMD<500	T32	ACCIDENTADO	6/7	0,4	209.167,28 €	TORRECILLA DE CAMEROS	2026
LR-250	LR-250_18	SAN ROMAN DE CAMEROS LR466	IMD<500	T32	ACCIDENTADO	6/7	0,9	534.538,59 €	TORRECILLA DE CAMEROS	2026-2027
LR-250	LR-250_19	LR466 JALON DE CAMEROS	IMD<500	T32	ACCIDENTADO	6/7	0,8	488.056,98 €	TORRECILLA DE CAMEROS	2027
LR-250	LR-250_21	JALON DE CAMEROS CABEZON DE CAMEROS	IMD<500	T32	MUY ACCIDENTADO	6/7	3,4	2.869.937,25 €	TORRECILLA DE CAMEROS	2027-2028
LR-250	LR-250_23	CABEZON DE CAMEROS LAGUNA DE CAMEROS	IMD<500	T32	ACCIDENTADO	6/7	2,6	1.493.221,94 €	TORRECILLA DE CAMEROS	2028
LR-250	LR-250_25	LAGUNA DE CAMEROS LR-457	IMD<500	T32	ACCIDENTADO	6/7	13,1	7.622.985,14 €	TORRECILLA DE CAMEROS	2028-2030
LR-250	LR-250_26	LR-457 N-111	IMD<500	T32	ONDULADO	6/7	0,1	25.630,22 €	TORRECILLA DE CAMEROS	2030
LR-259	LR-259_2_01	N-232 LR-260	IMD<500	T32	ONDULADO	6/7	5,7	2.942.349,70 €	LOGROÑO	
LR-261	LR-261_07	VENTAS BLANCAS LR-469	1000<IMD<500	T32	ONDULADO	7/8	4,4	2.474.934,10 €	LOGROÑO	
LR-261	LR-261_08	LR-469 LR-467	IMD<500	T32	LLANO	6/7	0,8	314.536,59 €	LOGROÑO	
LR-261	LR-261_09	LR-467 LR-470	IMD<500	T32	LLANO	6/7	1,4	574.553,50 €	LOGROÑO	
LR-261	LR-261_10	LR-470 ROBRES DE CASTILLO	IMD<500	T32	MUY ACCIDENTADO	6/7	4,2	3.615.264,24 €	LOGROÑO	
LR-261	LR-261_13	LR-477 LR-476	IMD<500	T32	MUY ACCIDENTADO	6/7	1,5	1.259.345,60 €	LOGROÑO	
LR-287	LR-287_01	ALFARO N-232	5000>IMD>1000	T31	LLANO	7/10	0,8	520.065,43 €	ALFARO	
LR-287	LR-287_02	N-232 L.P.NAVARRA	5000>IMD>1000	T31	LLANO	7/10	3,4	2.111.217,98 €	ALFARO	
LR-301	LR-301_03	GALBARRULI LR-403	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	1,5	613.452,90 €	HARO	2029
LR-304	LR-304_02	HERRAMELLURI LR-305	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	6,8	2.850.260,75 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	2024-2026

Carretera	Tramo Inventario	Tramo	I.M.D.	Categoría Firme	Tipo de terreno	Sección	Longitud (km)	Coste (€)	Comarca	ANUALIDAD
LR-304	LR-304_03	LR-305 LR-405	IMD<250	T42	LLANO	6/6	1,2	399.971,06 €	HARO	2026
LR-304	LR-304_06	TREVIANA N-232	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	5,0	2.078.228,19 €	HARO	2026-2027
LR-305	LR-305_02	LEIVA LR-304	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	5,0	2.086.574,49 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	2031
LR-306	LR-306_02	HARO LR-401	IMD>250	T42	ONDULADO	6/7	0,3	158.907,39 €	HARO	
LR-308	LR-308_05	N-120 LR-201	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	3,7	1.204.062,90 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	2029-2030
LR-308	LR-308_06	LR-201 VILLALOBAR DE RIOJA	IMD<250	T42	LLANO	6/6	2,5	816.334,38 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	2030
LR-308	LR-308_08	VILLALOBAR DE RIOJA LR-504	IMD>250	T42	LLANO	6/7	1,8	763.275,45 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	
LR-311	LR-311_01	LR-111 ZARRATON	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	3,4	1.431.390,10 €	HARO	
LR-311	LR-311_03	ZARRATON LR-320	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	2,2	909.746,48 €	HARO	
LR-311	LR-311_04	LR-320 LR-207	IMD>250	T42	LLANO	6/7	0,6	264.210,73 €	HARO	
LR-312	LR-312_01	LR-304 A CELLORIGO	IMD<250	T42	LLANO	6/6	1,7	554.058,27 €	HARO	2037
LR-312	LR-312_02	A CELLORIGO LR-209	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	3,1	1.272.810,44 €	HARO	2035
LR-314	LR-314_01	N-232 LR-313	IMD<250	T42	LLANO	6/6	5,1	1.678.567,08 €	HARO	
LR-315	LR-315_01	N-120 LR-313	IMD>250	T42	ACCIDENTADO	6/6	4,6	1.733.012,23 €	NÁJERA	2036
LR-317	LR-317_01	LR-124 RIVAS DE TERESO	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	4,0	1.673.432,74 €	HARO	
LR-318	LR-318_02	LIMITE PROVINCIA LR- 319	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	3,8	1.226.842,47 €	HARO	
LR-318	LR-318_03	LR-319 SAN VICENTE DE LA SONSIERRA	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	5,9	1.910.229,52 €	HARO	
LR-318	LR-318_05	N-232A A SAN VICENTE DE LA SONSIERRA (VARIANTE ESTE)	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	6/7	0,8	260.337,92 €	HARO	2023
LR-320	LR-320_02	LR-203 LR-311	IMD>250	T42	ONDULADO	6/7	2,0	1.025.208,95 €	HARO	
LR-323	LR-323_02	GRAÑON MORALES	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	3,3	1.393.831,76 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	2027-2028
LR-325	LR-325_02_2	STO DOMINGO MANZANARES DE RIOJA	IMD>250	T42	ONDULADO	6/7	1,3	801.312,83 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	2022-2023
LR-325	LR-325_03	MANZANARES DE RIOJA	IMD>250	T42	ONDULADO	6/7	0,4	228.065,96 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	2022-2023
LR-325	LR-325_04	MANZANARES DE RIOJA LR-204	IMD>250	T42	ONDULADO	6/7	0,7	449.967,98 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	2022-2023
LR-327	LR-327_01	LR-204 CAÑAS	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	2,7	1.110.057,63 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	
LR-333	LR-333_1_03	VILLOSLADA L.P.SORIA	IMD>250	T42	ACCIDENTADO	6/6	3,0	1.135.027,79 €	TORRECILLA DE CAMEROS	
LR-340	LR-340_1_01	N-120A ALESON	IMD>250	T42	LLANO	6/7	0,4	180.334,31 €	NÁJERA	
LR-340	LR-340_2_01	INICIO TRAMO2 TORRECILLA EN CAMEROS	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	5,4	1.763.789,44 €	TORRECILLA DE CAMEROS	
LR-344	LR-344_01	LR-250 ALBERITE	IMD>250	T42	LLANO	6/7	1,8	733.918,70 €	LOGROÑO	2038
LR-346	LR-346_01	RIBAFRECHA LR-261	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	8,5	2.779.107,34 €	LOGROÑO	

Carretera	Tramo Inventario	Tramo	I.M.D.	Categoría Firme	Tipo de terreno	Sección	Longitud (km)	Coste (€)	Comarca	ANUALIDAD
LR-382	LR-382_01	LR-115 LR-380	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	4,7	1.802.090,92 €	ARNEDO	
LR-382	LR-382_04	PREJANO POLIGONO	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	7,4	2.417.888,47 €	ARNEDO	
LR-387	LR-387_01	LR-123 IGEA	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	4,1	1.321.214,96 €	ARNEDO	
LR-390	LR-390_02	AGUILAR DEL RIO LR-391	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	1,9	792.898,31 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	
LR-390	LR-390_06	LR-590 L.P.SORIA	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	1,8	569.489,21 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	
LR-408	LR-408_02	CASTAÑARES BAÑOS DE RIOJA	IMD>250	T41	LLANO	6/7	0,6	268.404,55 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	
LR-410	LR-410_01	L.P. BURGOS LR-412	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	0,4	183.618,56 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	
LR-414	LR-414_01	LR-413 LR-111	IMD<250	T42	LLANO	6/6	1,1	354.072,74 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	
LR-418	LR-418_01	LR-415 SAN ANTON	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	0,5	159.456,98 €	EZCARAY	
LR-419	LR-419_01	ALESANCO TORRECILLA SOBRE ALESANCO	IMD<250	T42	LLANO	6/6	1,2	393.414,16 €	NÁJERA	
LR-421	LR-421_01	LR-206 SUSO	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	1,4	537.533,56 €	ANGUIANO	
LR-422	LR-422_01	LR-206 LUGAR DEL RIO	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	1,9	746.359,54 €	ANGUIANO	
LR-424	LR-424_01	LR-124 PECIÑA	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	3,3	1.377.139,16 €	HARO	
LR-428	LR-428_01	LR-207 CASAS BLANCAS	IMD<250	T42	LLANO	6/6	1,2	396.692,61 €	HARO	
LR-429	LR-429_05	BEZARES A SANTA COLOMA	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	1,1	459.046,39 €	NÁJERA	2028
LR-437	LR-437_01	LR-113 L.P.BURGOS	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	1,5	481.625,16 €	ANGUIANO	
LR-448	LR-448_01	LR-333 LOMOS DE ORIO	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	8,5	3.290.942,86 €	TORRECILLA DE CAMEROS	2033
LR-452	LR-452_01	LR-232 PEÑALOSCINTOS	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	1,6	520.675,85 €	TORRECILLA DE CAMEROS	
LR-454	LR-454_01	N-111 GALLINERO DE CAMEROS	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	2,9	1.226.905,80 €	TORRECILLA DE CAMEROS	2034
LR-455	LR-455_01	N-111 ALDEANUEVA DE CAMEROS	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	3,6	1.392.173,24 €	TORRECILLA DE CAMEROS	2032
LR-462	LR-462_01	LR-250 TREVIJANO	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	3,0	1.164.011,52 €	TORRECILLA DE CAMEROS	
LR-464	LR-464_01	LR-250 LR465	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	1,3	406.778,01 €	TORRECILLA DE CAMEROS	
LR-464	LR-464_02	LR-465 VADILLOS	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	3,2	1.218.151,59 €	TIERRA DE CAMEROS	
LR-465	LR-465_01	LR-464 HORNILLOS DE CAMEROS	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	5,8	2.254.547,23 €	TORRECILLA DE CAMEROS	
LR-466	LR-466_01	LR-250 LR-464	IMD<250	T42	LLANO	6/6	0,1	26.227,61 €	TORRECILLA DE CAMEROS	
LR-467	LR-467_01	LR-261 SAN BARTOLOME DE JUBERA	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	1,1	450.700,09 €	LOGROÑO	
LR-469	LR-469_01	LR-261 SANTA ENGRACIA DE JUBERA	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	0,7	234.304,13 €	LOGROÑO	
LR-474	LR-474_01	LR-472 PIPAONA	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	0,5	204.484,30 €	LOGROÑO	
LR-474	LR-474_02	PIPAONA LR-472	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	0,5	221.176,90 €	LOGROÑO	
LR-478	LR-478_01	LR-250 SAN ROMAN DE CAMEROS	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	0,7	292.120,43 €	TORRECILLA DE CAMEROS	

Carretera	Tramo Inventario	Tramo	I.M.D.	Categoría Firme	Tipo de terreno	Sección	Longitud (km)	Coste (€)	Comarca	ANUALIDAD
LR-483	LR-483_03	BERGASA BERGASILLAS BAJERA	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	2,7	1.114.230,78 €	ARNEDO	
LR-483	LR-483_05	BERGASILLAS BAJERA BERGASILLAS SOMERA	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	0,9	375.583,41 €	ARNEDO	
LR-493	LR-493_1_01	LR-284 LR-496	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	1,3	538.336,22 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	
LR-493	LR-493_2_01	LR-496 GUTUR	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	5,6	2.161.735,68 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	
LR-494	LR-494_01	LR-471 LR-472	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	2,6	1.064.152,99 €	LOGROÑO	
LR-496	LR-496_02	AGUILAR LR-493	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	1,0	402.183,38 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	
LR-549	LR-549_01	LR-466 RABANERA	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	0,6	182.236,55 €	TORRECILLA DE CAMEROS	
LR-585	LR-585_01	LR-123 ARNEDO	IMD>250	T32	ONDULADO	6/7	1,3	671.511,86 €	ARNEDO	

Valoración Refuerzos de Firme 1er Orden

Carretera	Tramo Inventario	Tramo	I.M.D.	Categoría Firme	Tipo de terreno	Sección	Longitud (km)	Coste (€)	Comarca	ANUALIDAD
LR-111	LR-111_12	SANTO DOMINGO DE LA CALZADA	5000>IMD>2000	T31	LLANO	-	3,0	735.163,12 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	
LR-113	LR-113_20	BOBADILLA BAÑOS	5000>IMD>2000	T31	LLANO	7/9	0,5	111.978,49 €	ANGUIANO	
LR-115	LR-115_04	LR-484 LR-485	2000>IMD>1000	T32	MUY ACCIDENTADO	6/7	0,9	130.633,49 €	ARNEDO	2023
LR-115	LR-115_05	LR-485 ARNEDILLO	5000>IMD>2000	T32	MUY ACCIDENTADO	7/8	2,2	465.230,93 €	ARNEDO	2022
LR-115	LR-115_16	QUEL	5000>IMD>2000	T31	ACCIDENTADO	-	1,7	361.365,42 €	ARNEDO	2022
LR-115	LR-115_17	QUEL AUTOL	5000>IMD>2000	T32	ACCIDENTADO	7/8	2,4	527.983,01 €	ARNEDO	2022
LR-115	LR-115_21	ALDEANUEVA N-232	5000>IMD>2000	T31	LLANO	7/9	1,6	396.793,34 €	ALFARO	2023
LR-123	LR-123_13	LR-487 TURRUNCUN	2000>IMD>1000	T31	MUY ACCIDENTADO	6/7	3,2	460.057,09 €	ARNEDO	2027
LR-123	LR-123_14	TURRUNCUN	2000>IMD>1000	T31	ACCIDENTADO	-	0,2	38.947,99 €	ARNEDO	2028
LR-123	LR-123_17	LR-115 LR-585	5000>IMD>2000	T31	ACCIDENTADO	7/8	1,6	339.726,77 €	ARNEDO	2028
LR-123	LR-123_18	LR-585 LR-134	IMD>5000	T31	ACCIDENTADO	7/8	1,0	209.894,88 €	ARNEDO	2028
LR-123	LR-123_19	LR-134 LR-483	5000>IMD>2000	T31	ONDULADO	7/9	2,9	696.214,08 €	ARNEDO	2028
LR-123	LR-123_20	LR-483 LR-381	5000>IMD>2000	T31	ONDULADO	7/9	1,2	294.552,11 €	ARNEDO	2029
LR-123	LR-123_21	LR-381 LR-481	5000>IMD>2000	T31	LLANO	7/9	2,1	506.337,51 €	CALAHORRA	2029
LR-123	LR-123_22	LR-481 EL VILLAR	5000>IMD>2000	T31	LLANO	7/9	2,0	489.297,31 €	CALAHORRA	2029
LR-124	LR-124_3_01	L.P. ALAVA BRIÑAS (TR3)	IMD<1000	T31	ONDULADO	6/8	0,4	42.253,03 €	HARO	2030
LR-124	LR-124_3_03	BRIÑAS N-124 (TR3)	5000>IMD>2000	T31	ONDULADO	7/9	0,4	107.109,86 €	HARO	2030
LR-131	LR-131_2_01	L.P. NAVARRA L.P. NAVARRA	5000>IMD>2000	T2	ACCIDENTADO	7/8	2,9	627.520,79 €	LOGROÑO	
LR-134	LR-134_R1_01	RAMAL ACCESO CALAHORRA_C	IMD>5000	T2	ONDULADO	7/9	1,2	287.249,17 €	CALAHORRA	
LR-134	LR-134_R2_01	RAMAL ACCESO CALAHORRA_C	5000>IMD>2000	T2	LLANO	7/9	0,1	17.040,20 €	CALAHORRA	
LR-201	LR-201_01	N-120 A-12	5000>IMD>1000	T32	LLANO	6/8	1,4	228.819,42 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	
LR-201	LR-201_02	A-12 LR-308	1000<IMD<500	T32	LLANO	6/7	3,1	310.764,77 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	
LR-201	LR-201_03	LR-308 HERRAMELLURI	5000>IMD>1000	T32	ONDULADO	6/8	3,8	616.676,45 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	
LR-202	LR-202_05	LR-310 LR-209	5000>IMD>1000	T32	LLANO	6/8	3,3	538.780,47 €	HARO	
LR-202	LR-202_06	LR-209 LR-303	1000<IMD<500	T32	ONDULADO	6/7	2,4	238.819,23 €	HARO	
LR-202	LR-202_07	LR-303 N-232	1000<IMD<500	T32	LLANO	6/7	1,1	113.913,77 €	HARO	
LR-203	LR-203_13	SANTO DOMINGO DE LA CALZADA	5000>IMD>1000	T32	LLANO	-	0,6	138.487,35 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	
LR-204	LR-204_12	BADARAN	IMD<500	T32	LLANO	-	0,4	32.479,70 €	NÁJERA	
LR-206	LR-206_09	CAÑAS LR-204	1000<IMD<500	T32	LLANO	6/7	2,4	236.820,74 €	NÁJERA	
LR-206	LR-206_10	LR-204 LR-205 (BERCEO)	IMD<500	T32	ONDULADO	6/6	4,0	285.513,23 €	ANGUIANO	
LR-207	LR-207_10	ALESANCO CORDOVIN	1000<IMD<500	T32	ONDULADO	6/7	3,2	316.760,23 €	NÁJERA	
LR-207	LR-207_12	CORDOVIN BADARAN	IMD<500	T32	ONDULADO	6/6	1,6	114.205,29 €	NÁJERA	
LR-250	LR-250_17	SAN ROMAN DE CAMEROS	IMD<500	T32	ACCIDENTADO	-	0,6	45.682,12 €	TORRECILLA DE CAMEROS	

LR-250	LR-250_20	JALON DE CAMEROS	IMD<500	T32	ONDULADO	-	0,3	18.558,36 €	TORRECILLA DE CAMEROS	
LR-250	LR-250_22	CABEZON DE CAMEROS	IMD<500	T32	MUY ACCIDENTADO	-	0,4	30.052,36 €	TORRECILLA DE CAMEROS	
LR-254	LR-254_03	N-111 LARDERO	5000>IMD>1000	T32	LLANO	6/7	0,5	42.473,45 €	LOGROÑO	
LR-260	LR-260_01	CORERA	IMD<500	T32	ACCIDENTADO	-	0,3	20.699,71 €	LOGROÑO	2030
LR-260	LR-260_03	N-232 LR-259	1000<IMD<500	T32	ACCIDENTADO	6/7	5,2	441.094,69 €	LOGROÑO	2023-2024
LR-260	LR-260_04	LR-259 ALCANADRE	1000<IMD<500	T32	ONDULADO	6/7	2,4	242.816,20 €	LOGROÑO	2024
LR-285	LR-285_2_02	VENTAS DEL BAÑO LR-289	5000>IMD>1000	T32	LLANO	6/8	0,3	69.243,67 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	
LR-285	LR-285_2_03	LR-289 LR-123	5000>IMD>1000	T32	ONDULADO	6/8	1,2	268.319,23 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	2030
LR-286	LR-286_01	LR-115 ENCISO	IMD<500	T42	ONDULADO	6/6	0,28	58.061,17 €	ARNEDO	2024
LR-286	LR-286_02	ENCISO EL VILLAR	IMD<500	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	2,48	514.256,09 €	ARNEDO	2025
LR-286	LR-286_03	EL VILLAR	IMD<500	T42	ACCIDENTADO	-	0,24	49.766,72 €	ARNEDO	2025
LR-286	LR-286_04	EL VILLAR LR-490	IMD<500	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	1,73	358.735,10 €	ARNEDO	2025
LR-286	LR-286_05	LR-490 NAVALSAZ	IMD<500	T42	ACCIDENTADO	6/6	1,79	371.176,78 €	ARNEDO	2025
LR-286	LR-286_06	NAVALSAZ	IMD<500	T42	ONDULADO	-	0,29	60.134,78 €	ARNEDO	2025
LR-286	LR-286_07	NAVALSAZ LR-283	IMD<500	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	12,48	2.587.869,36 €	ARNEDO	2026-2027
LR-304	LR-304_01	HERRAMELLURI	IMD<250	T42	LLANO	-	0,1	10.518,33 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	2030
LR-304	LR-304_04	LR-405 TREVIANA	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	0,3	23.290,58 €	HARO	2030
LR-304	LR-304_05	TREVIANA	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	-	0,8	47.582,90 €	HARO	2030
LR-304	LR-304_07	N-232 FONCEA	IMD>250	T42	LLANO	6/7	1,9	272.626,42 €	HARO	
LR-304	LR-304_09	FONCEA LIMITE PROVINCIA	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	3,0	223.890,09 €	HARO	
LR-305	LR-305_01	LEIVA	IMD<250	T42	LLANO	-	0,5	40.570,69 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	2030
LR-306	LR-306_05	SAN FELICES LIMITE PROVINCIA	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	2,0	127.722,53 €	HARO	
LR-308	LR-308_07	VILLALOBAR DE RIOJA	IMD<250	T42	ONDULADO	-	0,8	60.104,72 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	2024
LR-309	LR-309_01	N-120 HERVIAS	IMD>250	T42	ONDULADO	6/6	0,6	74.242,02 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	
LR-311	LR-311_02	ZARRATON	IMD<250	T42	LLANO	-	0,7	54.094,25 €	HARO	
LR-313	LR-313_01	N-120 HORMILLA	IMD>250	T42	LLANO	6/7	1,2	167.551,66 €	NÁJERA	2023
LR-313	LR-313_02	HORMILLA	IMD<250	T42	LLANO	-	1,3	94.664,94 €	NÁJERA	2023
LR-313	LR-313_04	LR-315 LR-314	IMD>250	T42	LLANO	6/7	3,5	350.734,51 €	HARO	2023
LR-321	LR-321_01	N-120 (VARIANTE) HUERCANOS	IMD>250	T42	LLANO	6/7	1,5	210.149,53 €	NÁJERA	
LR-321	LR-321_03	HUERCANOS N-232	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	6/6	7,3	457.046,32 €	LOGROÑO	2024
LR-322	LR-322_01	N-120A HUERCANOS	IMD>250	T42	ONDULADO	6/6	4,1	291.937,28 €	NÁJERA	
LR-322	LR-322_04	LR-113 LR-514	IMD<250	T42	LLANO	6/6	0,6	45.829,85 €	NÁJERA	2030
LR-330	LR-330_01	N-111 TORRECILLA EN CAMEROS	IMD>250	T42	ACCIDENTADO	6/6	0,4	43.814,96 €	TORRECILLA DE CAMEROS	
LR-330	LR-330_03	TORRECILLA EN CAMEROS N-111	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	3,1	194.714,25 €	TORRECILLA DE CAMEROS	

LR-340	LR-340_1_03	ALESON MANJARRES	IMD>250	T42	LLANO	6/7	1,6	304.834,45 €	NÁJERA	
LR-341	LR-341_05	SOTES HORNO DE MONCALVILLO	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	1,8	135.986,93 €	LOGROÑO	
LR-341	LR-341_06	HORNOS DE MONCALVILLO	IMD>250	T42	ONDULADO	-	0,5	33.547,80 €	LOGROÑO	
LR-387	LR-387_02	IGEA	IMD<250	T42	ONDULADO	-	1,1	81.892,68 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	
LR-401	LR-401_01	LR-306 VILLALBA DE RIOJA	IMD>250	T42	ONDULADO	6/6	4,1	353.732,25 €	HARO	
LR-408	LR-408_01	CASTAÑARES	IMD>250	T41	Llano	-	0,2	14.990,63 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	
LR-413	LR-413_04	SANTURDEJO PAZUENGOS	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	6,6	412.593,87 €	EZCARAY	
LR-415	LR-415_01	LR-111 EZCARAY	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	1,2	76.383,08 €	EZCARAY	
LR-415	LR-415_02	EZCARAY LR-416	IMD>250	T42	ONDULADO	6/6	1,8	125.625,82 €	EZCARAY	
LR-422	LR-422_02	LUGAR DEL RIO	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	-	0,6	39.443,72 €	ANGUIANO	2030
LR-432	LR-432_02	MATUTE	IMD>250	T42	ACCIDENTADO	-	0,5	32.120,24 €	ANGUIANO	
LR-441	LR-441_01	LOGROÑO EL CORTIJO	IMD>250	T32	MUY ACCIDENTADO	6/6	5,1	624.363,19 €	LOGROÑO	
LR-446	LR-446_01	N-111 VIGUERA	IMD>250	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	1,2	148.484,03 €	TORRECILLA DE CAMEROS	
LR-453	LR-453_01	LR-245 PINILLOS	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	3,2	198.470,80 €	TORRECILLA DE CAMEROS	
LR-453	LR-453_02	PINILLOS	IMD<250	T42	ONDULADO	-	0,4	29.301,05 €	TORRECILLA DE CAMEROS	
LR-458	LR-458_01	N-232 AGONCILLO	IMD>250	T42	ONDULADO	6/6	1,2	147.266,95 €	LOGROÑO	
LR-463	LR-463_01	LR-245 TORRE EN CAMEROS	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	6,5	406.332,96 €	TORRECILLA DE CAMEROS	2030
LR-464	LR-464_02	LR-465 VADILLOS	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	3,2	197.218,62 €	TORRECILLA DE CAMEROS	
LR-465	LR-465_01	LR464 HORNILLOS DE CAMEROS	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	5,8	365.010,97 €	TORRECILLA DE CAMEROS	2030
LR-481	LR-481_01	LR-123 TUDELILLA	IMD>250	T42	LLANO	6/7	1,0	81.615,65 €	CALAHORRA	
LR-482	LR-482_01	CALAHORRA MURILLO DE CALAHORRA	IMD>250	T42	ONDULADO	6/6	3,1	262.087,33 €	CALAHORRA	2029
LR-486	LR-486_01	N-111 RIBABELLOSA	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	5,7	359.376,15 €	TORRECILLA DE CAMEROS	
LR-491	LR-491_01	LR-124 PECIÑA	IMD>250	T42	ACCIDENTADO	6/6	0,4	25.696,19 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	
LR-504	LR-504_01	LR-111 CASTAÑARES	IMD>250	T42	LLANO	6/7	1,7	173.868,39 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	2030
LR-504	LR-504_03	CASTAÑARES LR-111	IMD>250	T42	LLANO	6/7	2,0	202.846,46 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	2030
LR-547	LR-547_01	N-111 TORRECILLA EN CAMEROS	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	0,4	23.791,45 €	TORRECILLA DE CAMEROS	2030
LR-548	LR-548_01	LR-245 MURO DE CAMEROS	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	0,2	13.523,56 €	TORRECILLA DE CAMEROS	

Valoración Refuerzos de Firme 2o Orden

Carretera	Tramo Inventario	Tramo	I.M.D.	Categoría Firme	Tipo de terreno	Sección	Longitud (km)	Coste (€)	Comarca	Categoría
LR-111	LR-111_01	L.P.BURGOS VALGAÑÓN	IMD<1000	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	5,5	394.008,25 €	EZCARAY	REGIONAL BÁSICA
LR-113	LR-113_14	LR-435 ANGUIANO	IMD<1000	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	8,5	606.715,61 €	ANGUIANO	REGIONAL BÁSICA
LR-113	LR-113_16	ANGUIANO LR-434	5000>IMD>2000	T41	ACCIDENTADO	7/8	4,7	1.019.180,31 €	ANGUIANO	REGIONAL BÁSICA
LR-113	LR-113_17	LR-434 LR-433	5000>IMD>2000	T41	ONDULADO	7/9	0,1	31.646,09 €	ANGUIANO	REGIONAL BÁSICA
LR-113	LR-113_18	LR-433 BOBADILLA	5000>IMD>2000	T41	ONDULADO	7/9	1,7	406.530,60 €	ANGUIANO	REGIONAL BÁSICA
LR-113	LR-113_22	BAÑOS MAHAVE	5000>IMD>2000	T32	LLANO	7/9	6,5	1.570.133,15 €	ANGUIANO	REGIONAL BÁSICA
LR-113	LR-113_23	MAHAVE	5000>IMD>2000	T32	LLANO	-	1,4	328.632,52 €	NÁJERA	REGIONAL BÁSICA
LR-113	LR-113_32	LR-514 LR-322	2000>IMD>1000	T32	LLANO	7/9	0,8	146.048,36 €	NÁJERA	REGIONAL BÁSICA
LR-113	LR-113_33	LR-322 LR-514	2000>IMD>1000	T32	LLANO	7/9	0,6	115.013,09 €	NÁJERA	REGIONAL BÁSICA
LR-113	LR-113_34	LR-514 N-232	5000>IMD>2000	T32	ONDULADO	7/9	6,5	1.592.041,98 €	LOGROÑO	REGIONAL BÁSICA
LR-123	LR-123_11	GRAVALOS LR-283	IMD<1000	T41	ONDULADO	6/8	1,6	177.005,96 €	ARNEDO	REGIONAL BÁSICA
LR-123	LR-123_12	LR-283 LR-487	2000>IMD>1000	T41	ONDULADO	7/9	2,2	401.633,00 €	ARNEDO	REGIONAL BÁSICA
LR-124	LR-124_2_01	L.P. ALAVA ABALOS (TR2)	2000>IMD>1000	T32	ACCIDENTADO	7/8	0,6	98.992,80 €	HARO	REGIONAL BÁSICA
LR-124	LR-124_2_02	ABALOS (TR2)	2000>IMD>1000	T32	ONDULADO	-	6,0	1.089.885,92 €	HARO	REGIONAL BÁSICA
LR-124	LR-124_2_03	ABALOS LR-424 (TR2)	2000>IMD>1000	T32	ONDULADO	7/9	3,0	551.332,57 €	HARO	REGIONAL BÁSICA
LR-124	LR-124_2_04	LR-424 LR-317 (TR2)	2000>IMD>1000	T32	LLANO	7/9	0,3	52.942,53 €	HARO	REGIONAL BÁSICA
LR-124	LR-124_2_05	LR-317 L.P. ALAVA (TR2)	5000>IMD>2000	T32	ONDULADO	7/9	0,6	136.321,64 €	HARO	REGIONAL BÁSICA
LR-201	LR-201_04	HERRAMELLURI	1000<IMD<500	T41	LLANO	-	1,2	117.910,75 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	COMARCAL
LR-201	LR-201_05	HERRAMELLURI CUZCURRITA	5000>IMD>1000	T42	ONDULADO	6/8	2,2	348.909,04 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	COMARCAL
LR-203	LR-203_09	SAN TORCUATO BAÑARES	1000<IMD<500	T42	LLANO	6/7	1,7	164.875,20 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	COMARCAL
LR-203	LR-203_11	BAÑARES RAMAL A-12	5000>IMD>1000	T41	LLANO	6/8	0,5	110.357,10 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	COMARCAL
LR-203	LR-203_12	RAMAL A-12 SANTO DOMINGO	5000>IMD>1000	T41	LLANO	6/8	0,7	151.470,53 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	COMARCAL
LR-203	LR-203_R_01	LR-203 LR-111	5000>IMD>1000	T41	LLANO	6/8	0,8	177.436,91 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	COMARCAL
LR-205	LR-205_01	LR-113 CARDENAS	5000>IMD>1000	T41	ONDULADO	6/8	1,3	210.968,26 €	NÁJERA	COMARCAL
LR-205	LR-205_03	CARDENAS LR-207	5000>IMD>1000	T41	ONDULADO	6/8	0,4	61.667,64 €	NÁJERA	COMARCAL
LR-205	LR-205_04	LR-207 BADARAN	5000>IMD>1000	T41	ONDULADO	6/8	0,5	87.632,97 €	NÁJERA	COMARCAL
LR-205	LR-205_06	BADARAN LR-206 (BERCEO)	1000<IMD<500	T42	ONDULADO	6/7	2,4	242.816,20 €	ANGUIANO	COMARCAL
LR-206	LR-206_01	A-12 AZOFRA	5000>IMD>1000	T41	LLANO	6/8	1,5	248.293,41 €	NÁJERA	COMARCAL
LR-206	LR-206_02	AZOFRA	5000>IMD>1000	T41	LLANO	-	2,0	327.812,22 €	NÁJERA	COMARCAL
LR-206	LR-206_03	AZOFRA ALESANCO	5000>IMD>1000	T41	LLANO	6/8	1,2	196.362,76 €	NÁJERA	COMARCAL

LR-206	LR-206_13	SAN MILLAN Mº DE YUSO	IMD<500	T41	LLANO	-	0,5	39.975,01 €	ANGUIANO	COMARCAL
LR-207	LR-207_01	N-232 OLLAURI	5000>IMD>1000	T32	ONDULADO	6/8	0,9	149.300,61 €	HARO	COMARCAL
LR-207	LR-207_03	OLLAURI RODEZNO	1000<IMD<500	T32	ONDULADO	6/7	1,6	157.880,49 €	HARO	COMARCAL
LR-207	LR-207_05	RODEZNO LR-311	1000<IMD<500	T42	LLANO	6/7	4,8	481.635,43 €	HARO	COMARCAL
LR-207	LR-207_06	LR-311 LR-428	1000<IMD<500	T42	LLANO	6/7	1,1	105.919,82 €	HARO	COMARCAL
LR-207	LR-207_08	A-12 ALESANCO	1000<IMD<500	T42	LLANO	6/7	1,9	192.854,02 €	NÁJERA	COMARCAL
LR-207	LR-207_09	ALESANCO	IMD<500	T42	LLANO	-	0,9	77.451,59 €	NÁJERA	COMARCAL
LR-208	LR-208_02	HORMILLEJA	5000>IMD>1000	T31	LLANO	-	0,9	149.300,61 €	NÁJERA	COMARCAL
LR-209	LR-209_01	N-232A (TIRGO) N-232	IMD<500	T42	LLANO	6/7	0,7	55.798,45 €	HARO	COMARCAL
LR-232	LR-232_08	BRIEVA LR-113	IMD<500	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	7,4	556.719,98 €	ANGUIANO	COMARCAL
LR-250	LR-250_05	LR-345 LR-344	5000>IMD>1000	T31	LLANO	6/8	3,7	807.121,56 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR-250	LR-250_06	LR-344 RIBAFRECHA	5000>IMD>1000	T31	LLANO	6/8	4,5	973.739,15 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR-250	LR-250_07	RIBAFRECHA	1000<IMD<500	T32	ONDULADO	-	0,8	78.940,25 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR-255	LR-255_01	LR-259 ALBERITE	5000>IMD>1000	T31	LLANO	6/8	1,1	231.533,53 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR-259	LR-259_1_05	GALILEA LR-471	1000<IMD<500	T42	ONDULADO	6/7	0,3	27.978,82 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR-259	LR-259_1_06	LR-471 CORERA	1000<IMD<500	T42	ACCIDENTADO	6/6	0,5	41.968,23 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR-259	LR-259_1_08	CORERA ELREDAL	1000<IMD<500	T42	LLANO	6/7	3,4	340.742,08 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR-259	LR-259_1_09	EL REDAL	IMD<500	T42	LLANO	-	3,6	300.645,40 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR-259	LR-259_1_10	ELREDAL N-232	5000>IMD>1000	T42	ACCIDENTADO	6/7	8,0	1.131.683,64 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR-260	LR-260_02	CORERA N-232	IMD<500	T42	ACCIDENTADO	6/6	2,5	180.587,12 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR-284	LR-284_02	CERVERA DEL RIO ALHAMA LR-491	5000>IMD>1000	T41	MUY ACCIDENTADO	6/6	0,2	20.690,40 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	COMARCAL
LR-284	LR-284_04	LR-493 AGUILAR DEL RIO ALHAMA	1000<IMD<500	T41	ONDULADO	6/7	0,4	38.970,50 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	COMARCAL
LR-284	LR-284_05	AGUILAR DEL RIO ALHAMA	IMD<500	T41	ACCIDENTADO	-	0,5	36.062,83 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	COMARCAL
LR-285	LR-285_2_01	VENTAS DEL BAÑO	5000>IMD>1000	T32	ONDULADO	-	0,7	144.978,94 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	COMARCAL
LR-287	LR-287_01	ALFARO N-232	5000>IMD>1000	T31	LLANO	6/8	0,1	23.802,51 €	ALFARO	COMARCAL
LR-287	LR-287_02	N-232 L.P.NAVARRA	5000>IMD>1000	T31	LLANO	6/8	2,8	460.884,50 €	ALFARO	COMARCAL
LR-288	LR-288_02	ALFARO N-113 (L.P. NAVARRA)	5000>IMD>1000	T41	ONDULADO	6/8	0,5	77.895,97 €	ALFARO	COMARCAL
LR-289	LR-289_03	LR-385 L.P.NAVARRA	1000<IMD<500	T41	ONDULADO	6/7	2,3	229.826,03 €	ALFARO	COMARCAL
LR-289	LR-289_04	L.P.NAVARRA	1000<IMD<500	T41	ONDULADO	6/7	1,1	104.920,58 €	ALFARO	COMARCAL
LR-289	LR-289_05	L.P.NAVARRA LR-285	1000<IMD<500	T41	LLANO	6/7	0,2	14.988,65 €	ALFARO	COMARCAL
LR-301	LR-301_02	GALBARRULI	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	-	1,1	70.748,27 €	HARO	LOCAL
LR-303	LR-303_01	LR-202 N-232	IMD<250	T42	LLANO	6/6	0,5	38.316,76 €	HARO	LOCAL
LR-303	LR-303_02	N-232 TREVIANA	IMD>250	T42	ONDULADO	6/6	4,3	305.499,15 €	HARO	LOCAL
LR-303	LR-303_03	TREVIANA	IMD<250	T42	ONDULADO	-	0,6	45.078,54 €	HARO	LOCAL
LR-308	LR-308_01	QUINTANA	IMD<250	T42	LLANO	-	0,3	18.782,73 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	LOCAL
LR-308	LR-308_02	QUINTANA GRAÑON	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	0,7	43.200,27 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	LOCAL

LR-308	LR-308_04	GRAÑÓN N-120	IMD>250	T42	ONDULADO	6/6	7,8	554.609,45 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	LOCAL
LR-309	LR-309_03	HERVIAS BAÑARES	IMD>250	T42	LLANO	6/7	0,7	61.628,14 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	LOCAL
LR-309	LR-309_04	BAÑARES	IMD<250	T42	LLANO	-	0,6	43.575,92 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	LOCAL
LR-313	LR-313_03	HORMILLA LR-315	IMD>250	T42	ONDULADO	6/6	4,3	307.640,50 €	NÁJERA	LOCAL
LR-319	LR-319_02	ABALOS LR-318	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	4,9	371.146,66 €	HARO	LOCAL
LR-320	LR-320_01	CIDAMON	IMD>250	T42	LLANO	-	8,0	663.751,76 €	HARO	LOCAL
LR-322	LR-322_02	HUERCANOS	IMD>250	T42	LLANO	-	0,3	28.978,07 €	NÁJERA	LOCAL
LR-328	LR-328_01	LR-208 N-232	IMD>250	T42	LLANO	6/7	0,3	31.975,80 €	HARO	LOCAL
LR-331	LR-331_07	LR-510 SAN MILLAN DE LA COGOLLA	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	0,4	29.301,05 €	ANGUIANO	LOCAL
LR-331	LR-331_2_01	SAN MILLAN DE LA COGOLLA	IMD>250	T42	ONDULADO	-	0,4	28.551,32 €	ANGUIANO	LOCAL
LR-333	LR-333_1_02	VILLOSLADA DE CAMEROS	IMD>250	T42	ACCIDENTADO	-	4,1	289.082,14 €	TORRECILLA DE CAMEROS	LOCAL
LR-334	LR-334_01	LR-113 (VILLAVELAYO) L.P.Burgos (NEILA)	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	0,4	23.791,45 €	ANGUIANO	LOCAL
LR-341	LR-341_01	N-120 VENTOSA	IMD>250	T42	ONDULADO	6/6	1,1	183.387,54 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-341	LR-341_04	SOTES	IMD<250	T42	LLANO	-	1,5	111.945,04 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-341	LR-341_07	HORNOS DE MONCALVILLO DAROCA DE RIOJA	IMD>250	T42	ONDULADO	6/6	0,2	11.420,53 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-341	LR-341_08	DAROCA DE RIOJA	IMD>250	T42	ONDULADO	-	1,6	114.919,07 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-385	LR-385_02	GRAVALOS LR-289	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	0,1	6.887,00 €	ARNEDO	LOCAL
LR-401	LR-401_02	VILLALBA DE RIOJA	IMD>250	T42	ONDULADO	-	0,5	38.542,25 €	HARO	LOCAL
LR-406	LR-406_02	VILLASECA	IMD>250	T42	ONDULADO	-	0,9	62.812,91 €	HARO	LOCAL
LR-408	LR-408_03	BAÑOS DE RIOJA	IMD>250	T41	LLANO	-	1,0	100.923,61 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	LOCAL
LR-410	LR-410_02	LR-412 QUINTANAR DE RIOJA	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	0,6	45.078,54 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	LOCAL
LR-412	LR-412_01	LR-411 VILLARTA	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	0,4	29.301,05 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	LOCAL
LR-412	LR-412_02	VILLARTA	IMD<250	T42	LLANO	-	1,0	74.379,59 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	LOCAL
LR-412	LR-412_03	VILLARTA LR-410	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	0,2	12.020,94 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	LOCAL
LR-414	LR-414_02	LR-111 SANTURDE DE RIOJA	IMD>250	T42	LLANO	6/7	4,3	355.611,04 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	LOCAL
LR-415	LR-415_03	LR-416 LR-417	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	3,6	223.514,43 €	EZCARAY	LOCAL
LR-415	LR-415_04	LR-417 ZALDIERNA	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	0,4	26.921,91 €	EZCARAY	LOCAL
LR-415	LR-415_05	ZALDIERNA	IMD<250	T42	ONDULADO	-	0,5	33.808,91 €	EZCARAY	LOCAL
LR-415	LR-415_06	ZALDIERNA AZARRULLA	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	1,6	98.922,35 €	EZCARAY	LOCAL
LR-415	LR-415_07	AZARRULLA	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	-	1,8	112.070,26 €	EZCARAY	LOCAL
LR-427	LR-427_03	HUERCANOS	IMD>250	T32	LLANO	-	0,3	56.801,45 €	NÁJERA	LOCAL
LR-429	LR-429_02	TRICIO	IMD>250	T42	LLANO	-	0,2	19.987,51 €	NÁJERA	LOCAL
LR-430	LR-430_02	ARENZANA DE ABAJO	IMD<250	T42	LLANO	-	2,1	157.023,59 €	NÁJERA	LOCAL
LR-430	LR-430_03	ARENZANA DE ABAJO LR136	IMD>250	T42	LLANO	6/7	4,7	465.647,53 €	NÁJERA	LOCAL
LR-432	LR-432_01	LR331 MATUTE	IMD>250	T42	ONDULADO	6/6	10,9	775.168,41 €	ANGUIANO	LOCAL

LR-432	LR-432_03	MATUTE TOBIA	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	5,3	333.706,42 €	ANGUIANO	LOCAL
LR-432	LR-432_04	TOBIA	IMD<250	T42	ONDULADO	-	1,8	138.240,86 €	ANGUIANO	LOCAL
LR-433	LR-433_01	LR-113 LEDESMA DE LA COGOLLA	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	1,2	77.009,17 €	ANGUIANO	LOCAL
LR-434	LR-434_01	LR-113 PEDROSO	IMD>250	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	0,6	42.826,98 €	ANGUIANO	LOCAL
LR-441	LR-441_02	EL CORTIJO	IMD>250	T41	ONDULADO	-	3,0	367.558,84 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-445	LR-445_01	SOJUELA	IMD>250	T42	ONDULADO	-	1,0	126.576,55 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-445	LR-445_02	SOJUELA LR137	IMD>250	T42	ONDULADO	6/6	0,7	80.327,43 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-447	LR-447_01	N-111 NESTARES	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	5,5	345.602,15 €	TORRECILLA DE CAMEROS	LOCAL
LR-447	LR-447_02	NESTARES	IMD<250	T42	ONDULADO	-	0,9	64.612,58 €	TORRECILLA DE CAMEROS	LOCAL
LR-461	LR-461_01	LR-250 LUEZAS	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	7,0	435.133,14 €	TORRECILLA DE CAMEROS	LOCAL
LR-469	LR-469_02	SANTA ENGRACIA DE JUBERA	IMD<250	T42	ONDULADO	-	0,5	39.068,07 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-475	LR-475_01	LR-472 LAS RUEDAS DE OCON	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	8,5	638.612,67 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-476	LR-476_01	LR-261 SAN VICENTE DE ROBRES	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	4,7	294.888,79 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-477	LR-477_01	LR-261 SANTA MARINA	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	0,8	50.087,27 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-480	LR-480_02	TUDELILLA CARBONERA	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	6,5	409.463,42 €	ARNEDO	LOCAL
LR-489	LR-489_01	LR-283 VALDEPERILLO	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	1,7	103.931,08 €	ARNEDO	LOCAL
LR-490	LR-490_01	LR-286 POYALES	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	0,6	35.061,09 €	ARNEDO	LOCAL
LR-501	LR-501_01	LR-411 GRAÑON	IMD>250	T42	LLANO	6/7	0,3	28.315,63 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	LOCAL
LR-514	LR-514_01	LR-113 URUÑUELA	IMD>250	T42	LLANO	-	0,5	48.962,94 €	NÁJERA	LOCAL
LR-515	LR-515_02	SAN ASENSIO	IMD>250	T42	ONDULADO	-	1,8	155.882,01 €	HARO	LOCAL
LR-553	LR-553_01	LR-260 ESTACION FFCC ALCANADRE	IMD>250	T42	ONDULADO	-	3,4	244.827,59 €	LOGROÑO	LOCAL

Valoración Refuerzos de Firme 3er Orden

Carretera	Tramo Inventario	Tramo	I.M.D.	Categoría Firme	Tipo de terreno	Sección	Longitud (km)	Coste (€)	Comarca	Categoría
LR-111	LR-111_16	HARO	IMD>5000	T2	ONDULADO	-	3580	871.484,76 €	HARO	REGIONAL BÁSICA
LR-113	LR-113_05	VILLAVELAYO	IMD<1000	T42	MUY ACCIDENTADO	-	520	39.068,07 €	ANGUIANO	REGIONAL BÁSICA
LR-113	LR-113_12	LR-333 LR-232	IMD<1000	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	8700	620.991,27 €	ANGUIANO	REGIONAL BÁSICA
LR-113	LR-113_13	LR-232 LR-435	IMD<1000	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	2440	174.163,07 €	ANGUIANO	REGIONAL BÁSICA
LR-113	LR-113_19	BOBADILLA	5000>IMD>2000	T32	ONDULADO	-	830	202.048,14 €	NÁJERA	REGIONAL BÁSICA
LR-113	LR-113_30	NAJERA	5000>IMD>2000	T32	LLANO	-	1730	421.136,49 €	NÁJERA	REGIONAL BÁSICA
LR-115	LR-115_07	ARNEDILLO LR-382	5000>IMD>2000	T32	MUY ACCIDENTADO	7/8	1280	276.974,69 €	ARNEDO	REGIONAL BÁSICA
LR-115	LR-115_08	LR-382 SANTA EULALIA	5000>IMD>2000	T32	MUY ACCIDENTADO	7/8	2000	432.772,96 €	ARNEDO	REGIONAL BÁSICA
LR-115	LR-115_09	SANTA EULALIA SOMERA BAJERA	5000>IMD>2000	T32	ACCIDENTADO	-	980	212.058,75 €	ARNEDO	REGIONAL BÁSICA
LR-115	LR-115_10	SANTA EULALIA HERCE	5000>IMD>2000	T32	MUY ACCIDENTADO	7/8	1530	331.071,31 €	ARNEDO	REGIONAL BÁSICA
LR-115	LR-115_12	HERCE ARNEDO	5000>IMD>2000	T32	MUY ACCIDENTADO	7/8	3680	796.302,24 €	ARNEDO	REGIONAL BÁSICA
LR-123	LR-123_01	VALVERDE	IMD<1000	T42	ONDULADO	-	920	105.061,60 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	REGIONAL BÁSICA
LR-123	LR-123_02	VALVERDE CABRETON	IMD<1000	T42	ONDULADO	6/8	4040	384.491,15 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	REGIONAL BÁSICA
LR-123	LR-123_03	CABRETON	IMD<1000	T42	ONDULADO	-	490	55.956,72 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	REGIONAL BÁSICA
LR-123	LR-123_04	CABRETON CERVERA	IMD<1000	T42	ACCIDENTADO	6/7	4000	399.697,45 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	REGIONAL BÁSICA
LR-123	LR-123_08	LR-283 LR-387	IMD<1000	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	6060	432.552,54 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	REGIONAL BÁSICA
LR-123	LR-123_09	LR-387 GRAVALOS	IMD<1000	T42	ONDULADO	6/8	1940	184.631,89 €	ARNEDO	REGIONAL BÁSICA
LR-123	LR-123_10	GRAVALOS	IMD<1000	T42	ONDULADO	-	810	77.088,57 €	ARNEDO	REGIONAL BÁSICA
LR-123	LR-123_15	TURRUNCUN LR-583	2000>IMD>1000	T32	MUY ACCIDENTADO	6/7	7720	1.096.185,40 €	ARNEDO	REGIONAL BÁSICA
LR-123	LR-123_16	LR-583 LR-115	2000>IMD>1000	T32	LLANO	7/9	3200	584.193,46 €	ARNEDO	REGIONAL BÁSICA
LR-132	LR-132_01	N-232 AEROPUERTO	5000>IMD>2000	T42	ONDULADO	7/9	1960	477.125,73 €	LOGROÑO	REGIONAL BÁSICA
LR-137	LR-137_01	N-111 LR-341	5000>IMD>2000	T32	ONDULADO	7/9	580	141.190,27 €	LOGROÑO	REGIONAL BÁSICA
LR-137	LR-137_02	LR-341 LR-541	2000>IMD>1000	T32	ONDULADO	7/9	4050	739.369,84 €	LOGROÑO	REGIONAL BÁSICA
LR-137	LR-137_03	LR-541 LR-445	2000>IMD>1000	T32	LLANO	7/9	630	115.013,09 €	LOGROÑO	REGIONAL BÁSICA
LR-201	LR-201_07	CUZCURRITA TIRGO	5000>IMD>1000	T32	ACCIDENTADO	6/7	450	63.896,82 €	HARO	COMARCAL
LR-201	LR-201_08	TIRGO	5000>IMD>1000	T32	LLANO	-	580	94.124,30 €	HARO	COMARCAL

LR-203	LR-203_02	HARO N-232	5000>IMD>1000	T32	ONDULADO	6/8	2590	420.313,68 €	HARO	COMARCAL
LR-203	LR-203_03	N-232 ZARRATON	5000>IMD>1000	T32	ONDULADO	6/8	2730	443.033,34 €	HARO	COMARCAL
LR-203	LR-203_05	ZARRATON CIDAMON	1000<IMD<500	T42	ONDULADO	6/7	1940	193.853,26 €	HARO	COMARCAL
LR-203	LR-203_06	CIDAMON	1000<IMD<500	T42	LLANO	-	360	35.972,77 €	HARO	COMARCAL
LR-203	LR-203_07	CIDAMON SAN TORCUATO	1000<IMD<500	T42	ONDULADO	6/7	1180	117.910,75 €	HARO	COMARCAL
LR-205	LR-205_05	BADARAN	1000<IMD<500	T42	ONDULADO	-	990	98.925,12 €	NÁJERA	COMARCAL
LR-206	LR-206_12	BERCEO SAN MILLAN	1000<IMD<500	T41	ONDULADO	6/7	500	49.962,18 €	ANGUIANO	COMARCAL
LR-208	LR-208_03	HORMILLEJA LR-515	5000>IMD>1000	T31	ONDULADO	6/8	3940	639.396,10 €	HARO	COMARCAL
LR-212	LR-212_01	HARO L.P.ALAVA	5000>IMD>1000	T32	ONDULADO	6/8	1280	207.722,59 €	HARO	COMARCAL
LR-232	LR-232_03	LR-253 LR-452	IMD<500	T42	ACCIDENTADO	6/6	670	47.823,47 €	TORRECILLA DE CAMEROS	COMARCAL
LR-232	LR-232_04	LR-452 ORTIGOSA	IMD<500	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	130	9.279,18 €	TORRECILLA DE CAMEROS	COMARCAL
LR-245	LR-245_01	LR-250 LR-463	IMD<500	T42	ACCIDENTADO	6/6	4090	307.285,39 €	TORRECILLA DE CAMEROS	COMARCAL
LR-245	LR-245_02	LR-463 LR-548	IMD<500	T42	ONDULADO	6/6	310	23.290,58 €	TORRECILLA DE CAMEROS	COMARCAL
LR-245	LR-245_03	LR-548 ALMARZA	IMD<500	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	9550	717.500,11 €	TORRECILLA DE CAMEROS	COMARCAL
LR-245	LR-245_04	ALMARZA DE CAMEROS	IMD<500	T42	LLANO	-	140	12.271,38 €	TORRECILLA DE CAMEROS	COMARCAL
LR-245	LR-245_05	ALMARZA LR-453	IMD<500	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	3760	282.492,19 €	TORRECILLA DE CAMEROS	COMARCAL
LR-245	LR-245_06	LR453 N-111	IMD<500	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	1750	124.912,04 €	TORRECILLA DE CAMEROS	COMARCAL
LR-250	LR-250_08	RIBAFRECHA LR-460	1000<IMD<500	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	3820	327.180,91 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR-250	LR-250_09	LR-460 LR-462	1000<IMD<500	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	5080	435.099,23 €	TORRECILLA DE CAMEROS	COMARCAL
LR-250	LR-250_10	LR-462 SOTO DE CAMEROS	1000<IMD<500	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	3020	258.661,35 €	TORRECILLA DE CAMEROS	COMARCAL
LR-250	LR-250_11	SOTO DE CAMEROS	IMD<500	T42	MUY ACCIDENTADO	-	550	39.258,07 €	TORRECILLA DE CAMEROS	COMARCAL
LR-250	LR-250_24	LAGUNA DE CAMEROS	IMD<500	T42	ACCIDENTADO	-	680	51.089,01 €	TORRECILLA DE CAMEROS	COMARCAL
LR-251	LR-251_02	FUENMAYOR BARRIO ESTACION	5000>IMD>1000	T32	LLANO	6/8	1530	331.071,31 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR-251	LR-251_03	BARRIO ESTACION	5000>IMD>1000	T32	LLANO	-	360	77.899,13 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR-251	LR-251_04	BARRIO ESTACION L.P.ALAVA	5000>IMD>1000	T32	ONDULADO	6/8	540	116.848,70 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR-259	LR-259_1_03	MURILLO GALILEA	1000<IMD<500	T42	ONDULADO	6/7	10070	1.006.238,34 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR-259	LR-259_1_04	GALILEA	1000<IMD<500	T42	LLANO	-	760	75.942,52 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR-261	LR-261_11	ROBRES DE CASTILLO	IMD<500	T42	ACCIDENTADO	-	510	38.316,76 €	LOGROÑO	COMARCAL

LR-261	LR-261_12	ROBRES DE CASTILLO LR-477	IMD<500	T42	ACCIDENTADO	6/6	750	56.348,18 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR-280	LR-280_02	PRADEJON	5000>IMD>1000	T31	LLANO	-	1690	274.258,73 €	CALAHORRA	COMARCAL
LR-282	LR-282_01	AUTOL	5000>IMD>1000	T32	ONDULADO	-	1220	263.991,50 €	CALAHORRA	COMARCAL
LR-282	LR-282_02	AUTOL LR-134	5000>IMD>1000	T32	ONDULADO	6/8	6980	1.510.377,62 €	CALAHORRA	COMARCAL
LR-283	LR-283_01	LR-123 LR-286	1000<IMD<500	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	6800	582.416,29 €	ARNEDO	COMARCAL
LR-283	LR-283_02	LR-286 LR-489	1000<IMD<500	T42	ACCIDENTADO	6/6	2480	212.410,65 €	ARNEDO	COMARCAL
LR-283	LR-283_03	LR-489 CORNAGO	1000<IMD<500	T42	ONDULADO	6/7	330	32.975,04 €	ARNEDO	COMARCAL
LR-283	LR-283_04	CORNAGO	IMD<500	T42	ONDULADO	-	420	29.978,89 €	ARNEDO	COMARCAL
LR-283	LR-283_05	CORNAGO IGEA	IMD<500	T42	ACCIDENTADO	6/6	8630	648.379,68 €	ARNEDO	COMARCAL
LR-289	LR-289_06	LR-285 LR-287	1000<IMD<500	T41	LLANO	6/7	5290	528.599,88 €	ALFARO	COMARCAL
LR-301	LR-301_01	LR-209 GALBARRULI	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	920	57.600,36 €	HARO	LOCAL
LR-302	LR-302_01	N-232 FONZALECHE	IMD>250	T42	ONDULADO	6/6	640	54.815,65 €	HARO	LOCAL
LR-302	LR-302_02	FONZALECHE	IMD>250	T42	ONDULADO	-	460	39.398,75 €	HARO	LOCAL
LR-302	LR-302_03	FONZALECHE VILLASECA	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	3330	250.185,90 €	HARO	LOCAL
LR-302	LR-302_05	VILLASECA LR301	IMD<250	T42	LLANO	6/6	1030	77.384,83 €	HARO	LOCAL
LR-306	LR-306_03	LR-401 San Felices	IMD>250	T42	ACCIDENTADO	6/6	5420	386.870,42 €	HARO	LOCAL
LR-306	LR-306_04	SAN FELICES	IMD>250	T42	ACCIDENTADO	-	510	36.402,94 €	HARO	LOCAL
LR-307	LR-307_01	N-232 CUZCURRITA DEL RIO TIRON	IMD>250	T42	LLANO	6/7	1020	101.922,85 €	HARO	LOCAL
LR-307	LR-307_02	CUZCURRITA DEL RIO TIRON	IMD>250	T42	ONDULADO	-	930	79.653,99 €	HARO	LOCAL
LR-310	LR-310_02	CASALARREINA N232A	IMD>250	T42	LLANO	6/7	350	34.973,53 €	HARO	LOCAL
LR-310	LR-310_03	N-232A CIHURI	IMD>250	T42	LLANO	6/7	630	62.952,35 €	HARO	LOCAL
LR-310	LR-310_04	CIHURI	IMD>250	T42	LLANO	-	920	91.930,41 €	HARO	LOCAL
LR-310	LR-310_05	CIHURI LR-202	IMD>250	T42	LLANO	6/7	660	54.965,64 €	HARO	LOCAL
LR-316	LR-316_01	LIMITE PROVINCIA RIVAS DE TERESO	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	2110	132.105,17 €	HARO	LOCAL
LR-317	LR-317_02	RIVAS DE TERESO	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	-	330	20.661,00 €	HARO	LOCAL
LR-318	LR-318_01	N-232 LIMITE PROVINCIA	IMD>250	T42	ACCIDENTADO	6/6	2930	250.952,90 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-321	LR-321_02	HUERCANOS	IMD>250	T42	LLANO	-	1000	141.992,93 €	NÁJERA	LOCAL
LR-322	LR-322_03	HUERCANOS LR-113	IMD>250	T42	LLANO	6/7	1080	153.352,36 €	NÁJERA	LOCAL

LR-326	LR-326_01	LR-204 N-120	IMD>250	T42	LLANO	6/7	2040	289.665,57 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	LOCAL
LR-326	LR-326_02	N-120 HERVIAS	IMD>250	T42	ONDULADO	6/6	560	47.963,69 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	LOCAL
LR-326	LR-326_03	HERVIAS	IMD>250	T42	ONDULADO	-	330	28.264,32 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	LOCAL
LR-327	LR-327_02	CAÑAS	IMD<250	T42	LLANO	-	410	30.803,67 €	NÁJERA	LOCAL
LR-330	LR-330_02	TORRECILLA EN CAMEROS	IMD>250	T42	ACCIDENTADO	-	980	69.950,74 €	TORRECILLA DE CAMEROS	LOCAL
LR-331	LR-331_01	LR-113 LR-432	IMD>250	T42	ONDULADO	6/6	760	65.093,59 €	ANGUIANO	LOCAL
LR-331	LR-331_02	LR-432 VILLAVERDE DE RIOJA	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	3960	247.931,98 €	ANGUIANO	LOCAL
LR-331	LR-331_03	VILLAVERDE DE RIOJA	IMD<250	T42	LLANO	-	190	14.274,87 €	ANGUIANO	LOCAL
LR-331	LR-331_04	VILLARVERDE DE RIOJA SAN ANDRES	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	5500	344.349,97 €	ANGUIANO	LOCAL
LR-331	LR-331_05	SAN ANDRES	IMD<250	T42	ONDULADO	-	200	15.026,18 €	ANGUIANO	LOCAL
LR-331	LR-331_06	SAN ANDRES LR-510	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	230	14.400,09 €	ANGUIANO	LOCAL
LR-333	LR-333_1_01	N-111 VILLOSLADA	IMD>250	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	2450	209.841,16 €	TORRECILLA DE CAMEROS	LOCAL
LR-333	LR-333_2_01	L.P.SORIA	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	9650	604.177,67 €	ANGUIANO	LOCAL
LR-333	LR-333_3_01	L.P.SORIA VINIEGRA ARRIBA	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	5650	353.741,33 €	ANGUIANO	LOCAL
LR-340	LR-340_1_05	MANJARRES CASTROVIEJO	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	8320	520.907,59 €	NÁJERA	LOCAL
LR-340	LR-340_1_06	CASTROVIEJO	IMD<250	T42	ONDULADO	-	90	6.761,78 €	NÁJERA	LOCAL
LR-341	LR-341_03	VENTOSA SOTES	IMD>250	T42	ONDULADO	6/6	1590	113.491,51 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-341	LR-341_13	SOJUELA SORZANO	IMD>250	T42	ACCIDENTADO	6/6	3520	251.251,64 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-341	LR-341_15	SORZANO LR-137	IMD>250	T42	ONDULADO	6/6	1930	234.896,87 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-345	LR-345_02	ALBERITE	IMD>250	T42	ONDULADO	-	640	103.865,51 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-381	LR-381_02	TUDELILLA	IMD<250	T42	ONDULADO	-	850	63.861,27 €	CALAHORRA	LOCAL
LR-382	LR-382_03	PREJANO	IMD>250	T42	ONDULADO	-	280	23.981,85 €	ARNEDO	LOCAL
LR-385	LR-385_01	GRAVALOS	IMD<250	T42	ONDULADO	-	600	45.078,54 €	ARNEDO	LOCAL
LR-390	LR-390_01	AGUILAR DEL RIO ALHAMA	IMD<250	T42	ONDULADO	-	310	23.290,58 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	LOCAL
LR-403	LR-403_01	LR-209 CASTILSECO	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	1090	81.892,68 €	HARO	LOCAL
LR-403	LR-403_02	CASTILSECO	IMD<250	T42	LLANO	-	150	11.269,64 €	HARO	LOCAL
LR-404	LR-404_01	LR-209 CELLORIGO	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	2950	184.696,80 €	HARO	LOCAL
LR-404	LR-404_02	CELLORIGO	IMD>250	T42	MUY ACCIDENTADO	-	80	5.710,26 €	HARO	LOCAL

LR-405	LR-405_01	LR-304 SAN MILLAN DE YECORA	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	3600	270.471,25 €	HARO	LOCAL
LR-405	LR-405_02	SAN MILLAN DE YECORA	IMD>250	T42	ONDULADO	-	300	21.413,49 €	HARO	LOCAL
LR-406	LR-406_01	LR-209 VILLASECA (LR302)	IMD>250	T42	LLANO	6/7	560	46.637,51 €	HARO	LOCAL
LR-413	LR-413_03	SANTURDEJO	IMD>250	T42	ACCIDENTADO	-	1700	145.604,07 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	LOCAL
LR-415	LR-415_08	AZARRULLA POSADAS	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	2610	163.409,71 €	EZCARAY	LOCAL
LR-415	LR-415_09	POSADAS	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	-	280	17.530,54 €	EZCARAY	LOCAL
LR-416	LR-416_01	LR-415 VALDEZCARAY	IMD>250	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	13070	932.914,47 €	EZCARAY	LOCAL
LR-417	LR-417_01	LR-415 URDANTA	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	3590	224.766,62 €	EZCARAY	LOCAL
LR-417	LR-417_02	URDANTA	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	-	120	7.513,09 €	EZCARAY	LOCAL
LR-419	LR-419_02	TORRECILLA SOBRE ALESANCO	IMD<250	T42	ONDULADO	-	410	30.803,67 €	NÁJERA	LOCAL
LR-420	LR-420_01	LR204 VILLAREJO	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	1430	107.437,19 €	NÁJERA	LOCAL
LR-420	LR-420_02	VILLAREJO	IMD<250	T42	ONDULADO	-	110	8.264,40 €	NÁJERA	LOCAL
LR-427	LR-427_01	N-120 A-12	IMD>250	T32	LLANO	6/7	840	83.936,46 €	NÁJERA	LOCAL
LR-429	LR-429_01	LR-113 TRICIO	IMD>250	T42	ONDULADO	6/6	900	77.084,51 €	NÁJERA	LOCAL
LR-429	LR-429_03	TRICIO BEZARES	IMD>250	T42	LLANO	6/7	5070	719.904,14 €	NÁJERA	LOCAL
LR-429	LR-429_04	BEZARES	IMD>250	T42	ONDULADO	-	190	23.124,56 €	NÁJERA	LOCAL
LR-431	LR-431_02	CAMPROVIN	IMD>250	T42	ONDULADO	-	440	31.406,46 €	NÁJERA	LOCAL
LR-436	LR-436_01	LR-333 VENTROSA	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	3040	190.331,62 €	ANGUIANO	LOCAL
LR-442	LR-442_01	LR-342 HORNOS DE MONCALVILLO	IMD>250	T42	LLANO	6/7	1690	168.872,17 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-444	LR-444_01	MEDRANO	IMD>250	T42	ONDULADO	-	710	50.678,60 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-444	LR-444_02	MEDRANO LR-137	IMD>250	T42	ONDULADO	6/6	1650	141.321,60 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-450	LR-450_01	LR-253 NIEVA DE CAMEROS	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	940	58.852,54 €	TORRECILLA DE CAMEROS	LOCAL
LR-451	LR-451_01	LR-253 MONTEMEDIANO	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	880	66.115,19 €	TORRECILLA DE CAMEROS	LOCAL
LR-451	LR-451_02	MONTEMEDIANO	IMD<250	T42	ONDULADO	-	260	19.534,03 €	TORRECILLA DE CAMEROS	LOCAL
LR-459	LR-459_01	N-232 POLIGONO	IMD>250	T41	LLANO	6/7	960	181.764,64 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-459	LR-459_02	POLIGONO ARRUBAL	IMD>250	T41	ONDULADO	6/6	990	160.666,96 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-460	LR-460_01	LR-250 LEZA DE RIO LEZA	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	1510	94.539,72 €	TORRECILLA DE CAMEROS	LOCAL
LR-472	LR-472_09	LR-474 LR-494	IMD<250	T41	ACCIDENTADO	5/5	1350	84.522,26 €	LOGROÑO	LOCAL

LR-472	LR-472_10	LR-494 VILLA DE OCON	IMD<250	T41	ACCIDENTADO	5/5	1860	116.452,90 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-473	LR-473_01	LR-472 ALDEALOBOS	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	820	51.339,45 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-479	LR-479_01	LR-467 SAN MARTIN DE JUBERA	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	4820	301.775,79 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-484	LR-484_02	MUNILLA	IMD>250	T42	ONDULADO	-	790	56.388,86 €	ARNEDO	LOCAL
LR-486	LR-486_02	RIBABELLOSA	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	-	340	21.287,09 €	TORRECILLA DE CAMEROS	LOCAL
LR-487	LR-487_01	LR-123 MURO DE AGUAS	IMD>250	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	4120	294.078,62 €	ARNEDO	LOCAL
LR-492	LR-492_01	LR-123 VALDEGUTUR	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	2530	190.081,18 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	LOCAL
LR-495	LR-495_01	N-232 RINCON DE SOTO	IMD>250	T31	LLANO	6/7	460	87.095,56 €	ALFARO	LOCAL
LR-496	LR-496_01	AGUILAR	IMD>250	T42	ONDULADO	-	390	27.837,54 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	LOCAL
LR-507	LR-507_01	N-232 ESTACION DE SAN ASENSIO	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	470	29.426,27 €	HARO	LOCAL
LR-515	LR-515_01	LR-208 - SAN ASENSIO	IMD>250	T42	ACCIDENTADO	6/6	900	77.084,51 €	HARO	LOCAL
LR-515	LR-515_03	SAN ASENSIO LR-208	IMD>250	T42	LLANO	6/7	400	75.735,27 €	HARO	LOCAL
LR-541	LR-541_01	LR-137 ENTRENA	IMD>250	T41	ONDULADO	6/6	580	41.399,42 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-586	LR-586_01	N-232 LR-495 (RINCON DE SOTO)	IMD>250	T42	LLANO	6/7	320	31.975,80 €	ALFARO	LOCAL
LR-590	LR-590_01	LR-390 NAVAJUN	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	180	13.523,56 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	LOCAL
LR-593	LR-593_01	LR-123 BAÑOS DE LA ALBOTEA	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	280	21.036,65 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	LOCAL

Valoración Mejoras de Travesía

Carretera	Tramo Inventario	Tramo	I.M.D.	Categoría Firme	Tipo de terreno	Sección	Longitud (km)	Coste (€)	Comarca	Categoría
LR-115	LR-115_02	ENCISO	2000>IMD>1000	T32	ACCIDENTADO	-	1,0	469.271,88 €	ARNEDO	REGIONAL BÁSICA
LR-115	LR-115_06	ARNEDILLO	5000>IMD>2000	T31	ACCIDENTADO	-	1,2	617.796,00 €	ARNEDO	REGIONAL BÁSICA
LR-115	LR-115_11	HERCE	5000>IMD>2000	T31	ACCIDENTADO	-	0,6	298.627,56 €	ARNEDO	REGIONAL BÁSICA
LR-115	LR-115_18	AUTOL	5000>IMD>2000	T32	ACCIDENTADO	-	2,6	1.232.431,20 €	CALAHORRA	REGIONAL BÁSICA
LR-115	LR-115_20	ALDEANUEVA DE EBRO	5000>IMD>2000	T31	LLANO	-	1,5	687.317,40 €	ALFARO	REGIONAL BÁSICA
LR-123	LR-123_05	CERVERA DEL RIO ALHAMA	2000>IMD>1000	T32	ACCIDENTADO	-	0,9	2.222.782,90 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	REGIONAL BÁSICA
LR-123	LR-123_23	EL VILLAR DE ARNEDO	2000>IMD>1000	T31	ONDULADO	-	0,5	255.966,48 €	CALAHORRA	REGIONAL BÁSICA
LR-124	LR-124_1_01	LOGROÑO (TR1)	IMD>5000	T31	ONDULADO	-	0,3	151.683,84 €	LOGROÑO	REGIONAL BÁSICA
LR-124	LR-124_3_02	BRIÑAS	IMD<1000	T31	ONDULADO	-	0,6	293.887,44 €	HARO	REGIONAL BÁSICA
LR-137	LR-137_06	NAVARRETE	2000>IMD>1000	T31	LLANO	-	2,6	1.241.911,44 €	LOGROÑO	REGIONAL BÁSICA
LR-137	LR-137_10	FUENMAYOR	2000>IMD>1000	T31	LLANO	-	0,1	66.361,68 €	LOGROÑO	REGIONAL BÁSICA
LR-200	LR-200_05	TORMANTOS	IMD<500	T41	ONDULADO	-	0,8	360.249,12 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	COMARCAL
LR-202	LR-202_01	HARO	5000>IMD>1000	T31	ONDULADO	-	0,7	336.548,52 €	HARO	COMARCAL
LR-202	LR-202_03	ANGUCIANA	5000>IMD>1000	T31	LLANO	-	1,7	820.040,76 €	HARO	COMARCAL
LR-203	LR-203_01	HARO	5000>IMD>1000	T32	LLANO	-	0,9	426.610,80 €	HARO	COMARCAL
LR-204	LR-204_09	VILLAR DE LA TORRE	IMD<500	T42	ONDULADO	-	0,8	379.209,60 €	NÁJERA	COMARCAL
LR-206	LR-206_04	ALESANCO	5000>IMD>1000	T31	LLANO	-	1,1	526.153,32 €	NÁJERA	COMARCAL
LR-206	LR-206_11	BERCEO	5000>IMD>1000	T31	ONDULADO	-	0,6	289.147,32 €	ANGUIANO	COMARCAL
LR-207	LR-207_02	OLLAURI	1000<IMD<500	T32	ONDULADO	-	0,6	274.926,96 €	HARO	COMARCAL
LR-254	LR-254_04	LARDERO	5000>IMD>1000	T31	LLANO	-	0,1	47.626,92 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR-254	LR-254_06	ALBERITE	IMD>5000	T32	LLANO	-	0,8	355.509,00 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR256	LR-256_02	ALBELDA DE IREGUA	IMD>5000	T32	ACCIDENTADO	-	0,8	374.469,48 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-259	LR-259_1_02	MURILLO RIO DE LEZA	5000>IMD>1000	T31	ONDULADO	-	1,3	630.435,96 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR-260	LR-260_05	ALCANADRE	IMD<500	T41	LLANO	-	0,7	331.808,40 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR-284	LR-284_01	CERVERA DEL RIO ALHAMA	5000>IMD>1000	T31	ACCIDENTADO	-	1,3	1.250.000,00 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	COMARCAL
LR-304	LR-304_08	FONCEA	IMD<250	T42	ONDULADO	-	0,4	199.085,04 €	HARO	LOCAL
LR-306	LR-306_01	HARO	IMD>250	T42	ONDULADO	-	0,4	199.085,04 €	HARO	LOCAL
LR-308	LR-308_03	GRAÑON	IMD<250	T42	ONDULADO	-	0,8	383.949,72 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	LOCAL
LR-340	LR-340_2_02	TORRECILLA EN CAMEROS	IMD>250	T42	ACCIDENTADO	-	1,5	369.930,17 €	TORRECILLA DE CAMEROS	LOCAL
LR-480	LR-480_01	TUDELILLA	IMD>250	T42	ONDULADO	-	0,9	421.870,68 €	CALAHORRA	LOCAL
LR-495	LR-495_02	RINCON DE SOTO	IMD<250	T31	LLANO	-	1,6	734.718,60 €	ALFARO	LOCAL

LR-504	LR-504_02	CASTAÑARES DE RIOJA	IMD>250	T42	LLANO	-	1,8	857.961,72 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	LOCAL
LR-541	LR-541_02	ENTRENA	IMD<250	T31	ACCIDENTADO	-	1,7	461.058,90 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-583	LR-583_01	TRAVESIA DE ARNEDO	IMD<250	T42	LLANO	-	1,4	682.577,28 €	ARNEDO	LOCAL
LR-585	LR-585_01	LR-123 ARNEDO	IMD>250	T32	ONDULADO	-	1,3	3.857.459,21 €	ARNEDO	LOCAL

Valoración Seguridad Vial

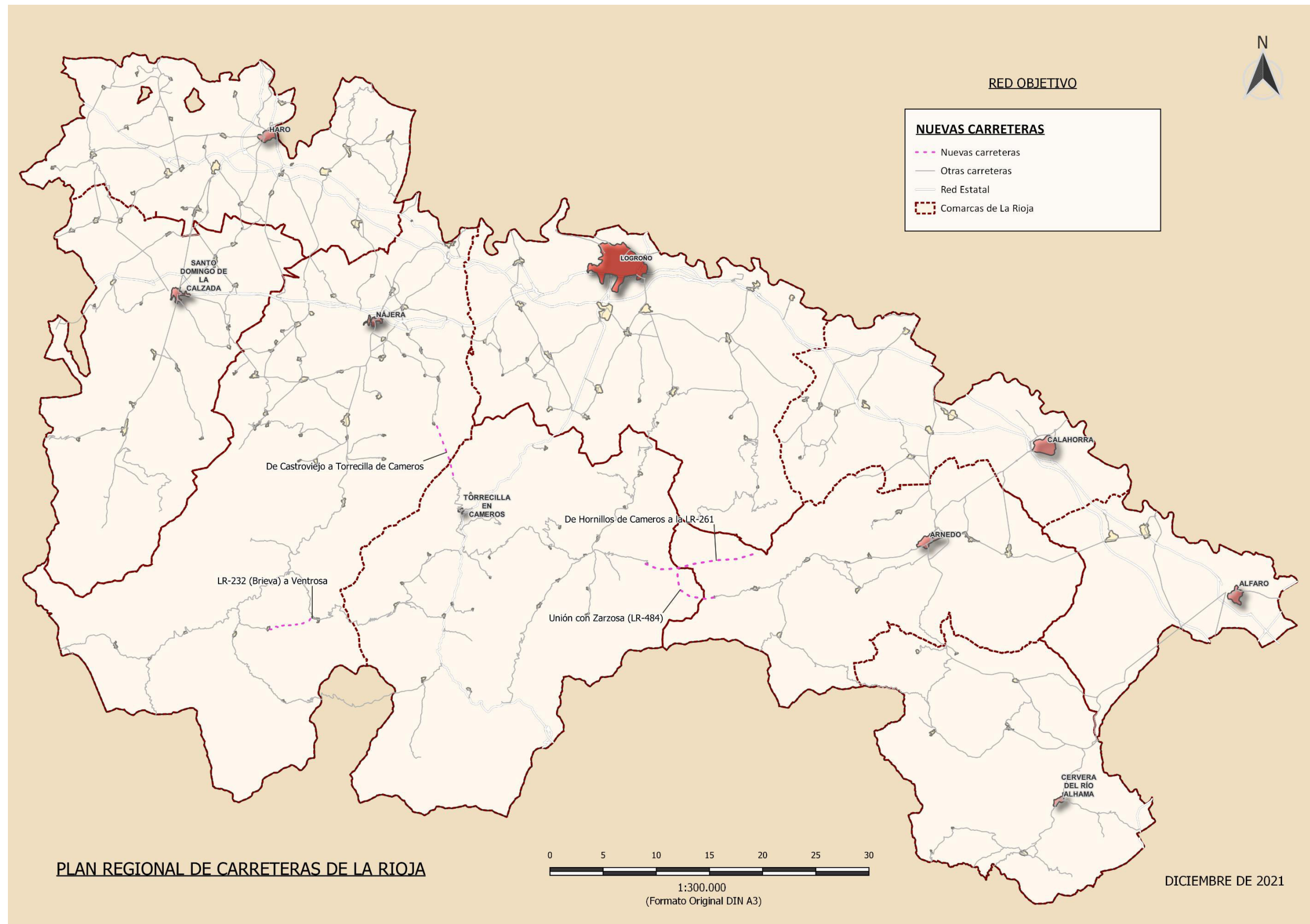
Carretera	Tramo Inventario	Tramo	I.M.D.	Categoría Firme	Tipo de terreno	Sección	Longitud (km)	Coste (€)	Comarca	Categoría
LR-330	LR-330_01	INTERSECCIÓN CON LA LR-340	IMD>250	T42	ONDULADO	6/6	-	369.930,17 €	TORRECILLA DE CAMEROS	LOCAL
LR-134	LR-134_05	CALAHORRA L.P. NAVARRA	IMD>5000	T2	LLANO	7/9	11,3	601.624,71 €	CALAHORRA	REGIONAL BÁSICA
LR-136	LR-136_01	N-120 LR-429	IMD>5000	T31	LLANO	7/9	1,6	700.000,00 €	NÁJERA	REGIONAL BÁSICA
LR-136	LR-136_02	LR-429 LR-430	5000>IMD>2000	T31	LLANO	7/9	0,4		NÁJERA	REGIONAL BÁSICA
LR-136	LR-136_03	LR-430 LR-113	5000>IMD>2000	T32	LLANO	7/9	1,5		NÁJERA	REGIONAL BÁSICA
LR-250	-	PASO INFERIOR EN VILLAMEDIANA DE IREGUA	IMD>5000	T2	ONDULADO	-	0,3	685.610,28 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR-250	LR-250_02	LR-443 LR-255	IMD>5000	T2	ONDULADO	6/8	2,9	701.550,75 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR-250	LR-250_03	LR-255 LR-259	5000>IMD>1000	T2	LLANO	6/8	1,0		LOGROÑO	COMARCAL
LR-256	LR-256_01	N-111 ALBELDA	IMD>5000	T31	LLANO	6/8	0,9	-	LOGROÑO	COMARCAL
LR-280	LR-280_03	PRADEJON LR-123	5000>IMD>1000	T31	ONDULADO	6/8	1,3	-	CALAHORRA	COMARCAL
LR-282	LR-282_01	AUTOL	5000>IMD>1000	T32	ONDULADO	6/8	1,2	-	CALAHORRA	COMARCAL
LR-330	LR-330_01	INTERSECCIÓN CON LA LR-340	IMD>250	T42	ONDULADO	6/6	-	369.930,17 €	TORRECILLA DE CAMEROS	LOCAL
LR-131	LR-131_1_02	LOGROÑO POLIGONO CANTABRIA	IMD>5000	T31	MUY ACCIDENTADO	7/8	1,30	-	LOGROÑO	REGIONAL BÁSICA
LR-131	LR-131_1_03	POLIGONO CANTABRIA CRECIENTE	IMD>5000	T2	ONDULADO	7/9	1,9	-	LOGROÑO	REGIONAL BÁSICA
LR-131	LR-131_1A_01	POLIGONO CANTABRIA DECRECIENTE	IMD>5000	T2	ONDULADO	7/9	1,90	-	LOGROÑO	REGIONAL BÁSICA

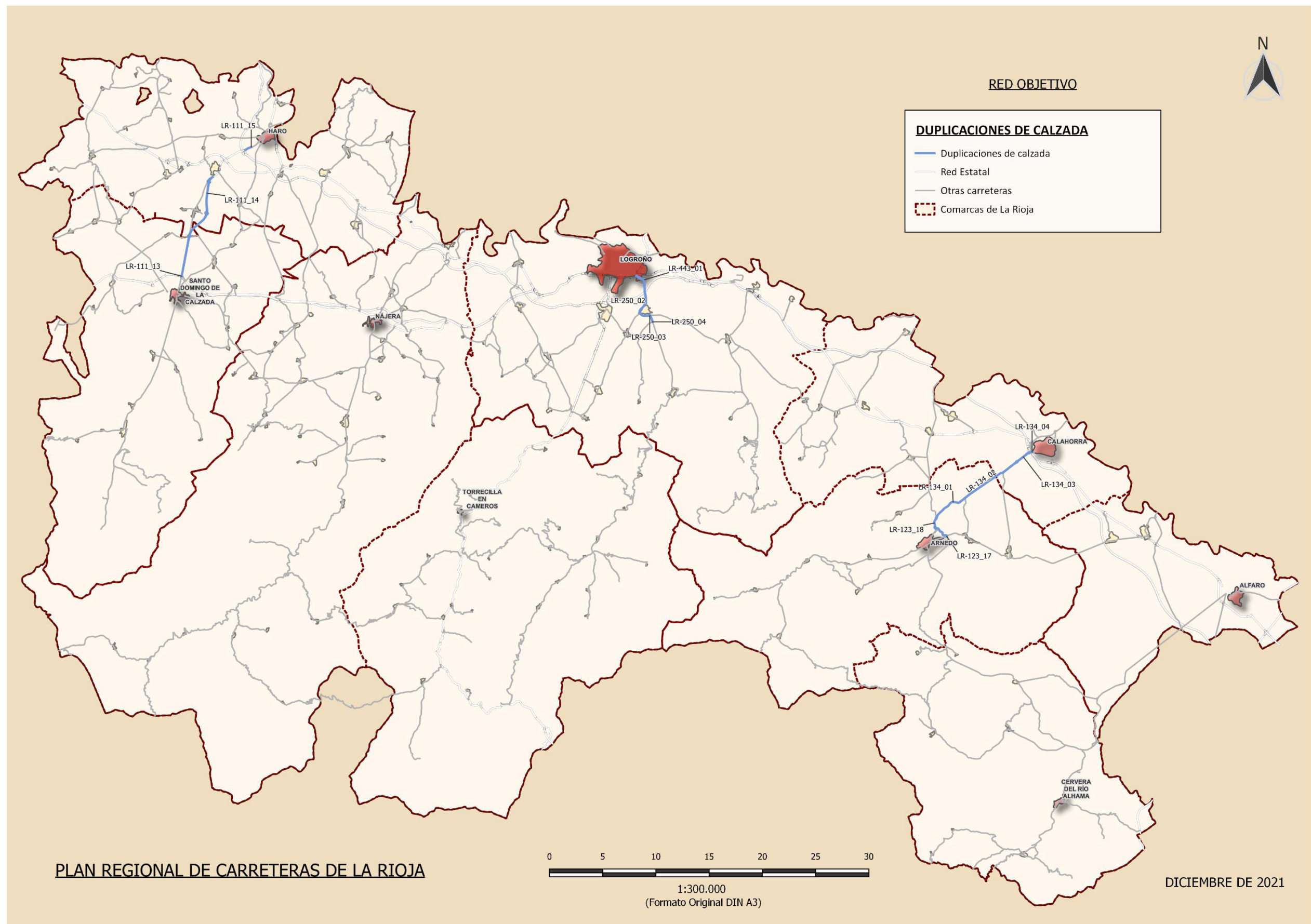
Valoración Rutas Ciclistas

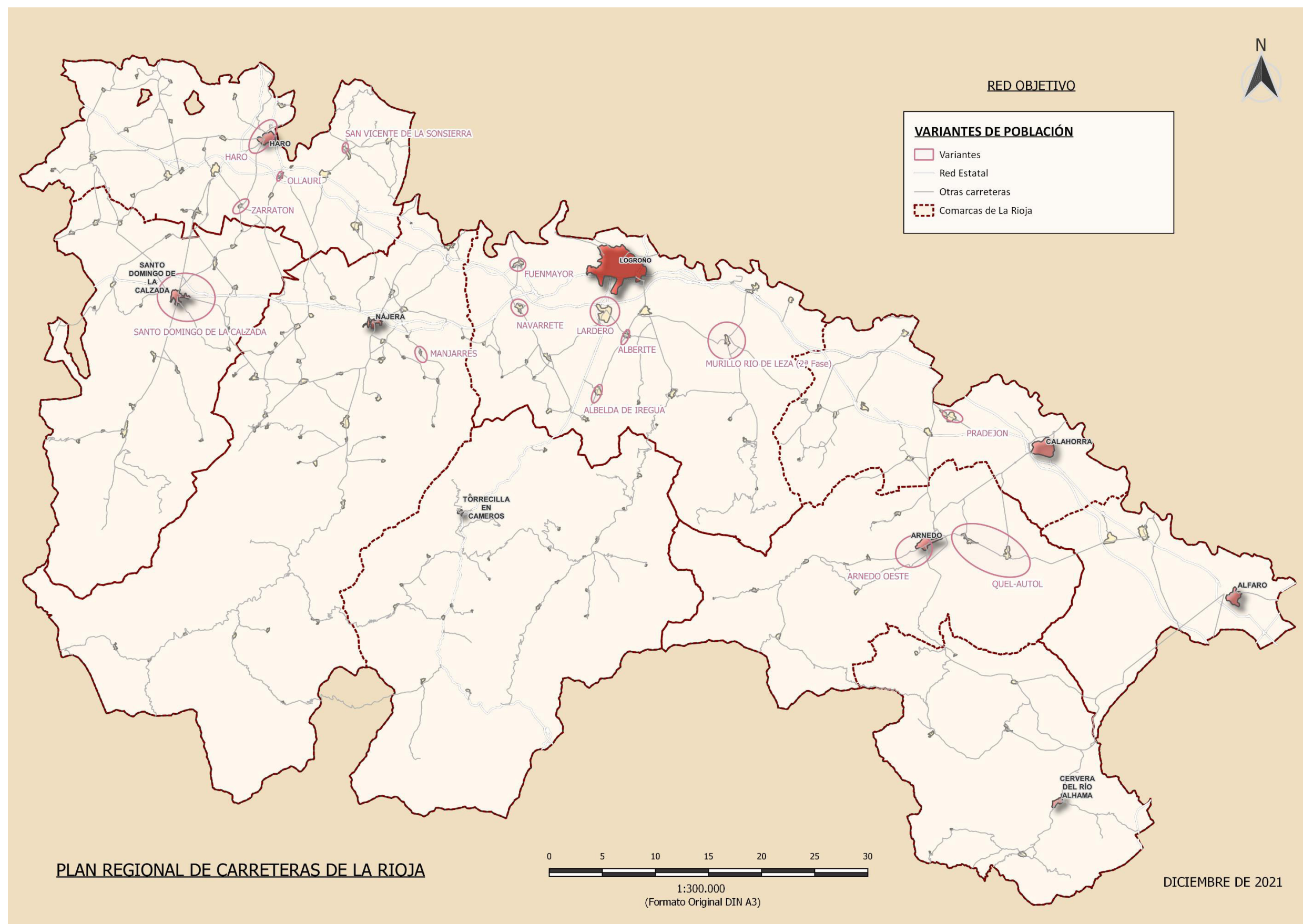
Tramo	Comarca	Demanda	Longitud (km)	Carretera	Tramo Inventario	I.M.D.	Comentario
ALBELDA DE IREGUA-ALBERITE	LOGROÑO	865,97	6,5	LR-255	LR-255_03	4.052	
ALBELDA DE IREGUA-NALDA	LOGROÑO	947,01	4,72	LR-255	LR-255_05	3.297	
ALBERITE-LARDERO	LOGROÑO	3.859,43	3,4	LR-254	LR-254_05	4.618	
				LR-254	LR-254_06	4.618	
ALBERITE-VILLAMEDIANA DE IREGUA	LOGROÑO	2.740,90	3	LR-255	LR-255_01	4.052	
ALDEANUEVA DE EBRO-RINCÓN DE SOTO	ALFARO	3.465,53	4,33	LR-115	LR-115_21	3.818	
ALESÓN-HUÉRCANOS	NÁJERA	122,64	4,38	LR-427	LR-427_01	766	
				LR-427	LR-427_02	2.329	
BAÑOS DEL RÍO TOBÍA-BOBADILLA	NÁJERA	-	1,9	LR-113	LR-113_20	2.107	En proyecto
CUZCURRITA DE RÍO TIRÓN-TIRGO	HARO	299	2,44	LR-201	LR-201_07	1.191	
HUÉRCANOS-NÁJERA	NÁJERA	1.933,72	4,41	LR-321	LR-321_01	1.012	
HUÉRCANOS-TRICIO	NÁJERA	398,53	4,9	LR-136	LR-136_01	5.206	
				LR-427	LR-427_02	2.329	
HUÉRCANOS-URUÑUELA	NÁJERA	299,47	3,55	LR-322	LR-322_03	1.125	
LOGROÑO-VILLAMEDIANA DE IREGUA	LOGROÑO	1.266,33	4,22	LR-250	LR-250_01	4.302	
				LR-250	LR-250_02	19.503	
NÁJERA-TRICIO	NÁJERA	2.059,80	3,76	LR-113	LR-113_29	2.954	
				LR-429	LR-429_01	879	
NAVARRETE-FUENMAYOR	LOGROÑO	2.844,60	5	LR-137	LR-137_08	2.136	
				LR-137	LR-137_09	2.136	
PRADEJÓN-VILLAR DE ARNEDO, EL	CALAHORRA	1.739,19	3,87	LR-123	LR-123_24	662	Carril bici existente en parte del tramo. Titularidad municipal y regional (1km aproximadamente).
SOTÉS-VENTOSA	NÁJERA-LOGROÑO	157,53	2,58	LR-341	LR-341_03	317	
TUDELILLA-VILLAR DE ARNEDO, EL	CALAHORRA	574,8	4,62	LR-123	LR-123_22	3.810	
				LR-481	LR-481_01	262	

APÉNDICE C – PLANOS: ACTUACIONES PREVISTAS PARA ALCANZAR LA RED OBJETIVO

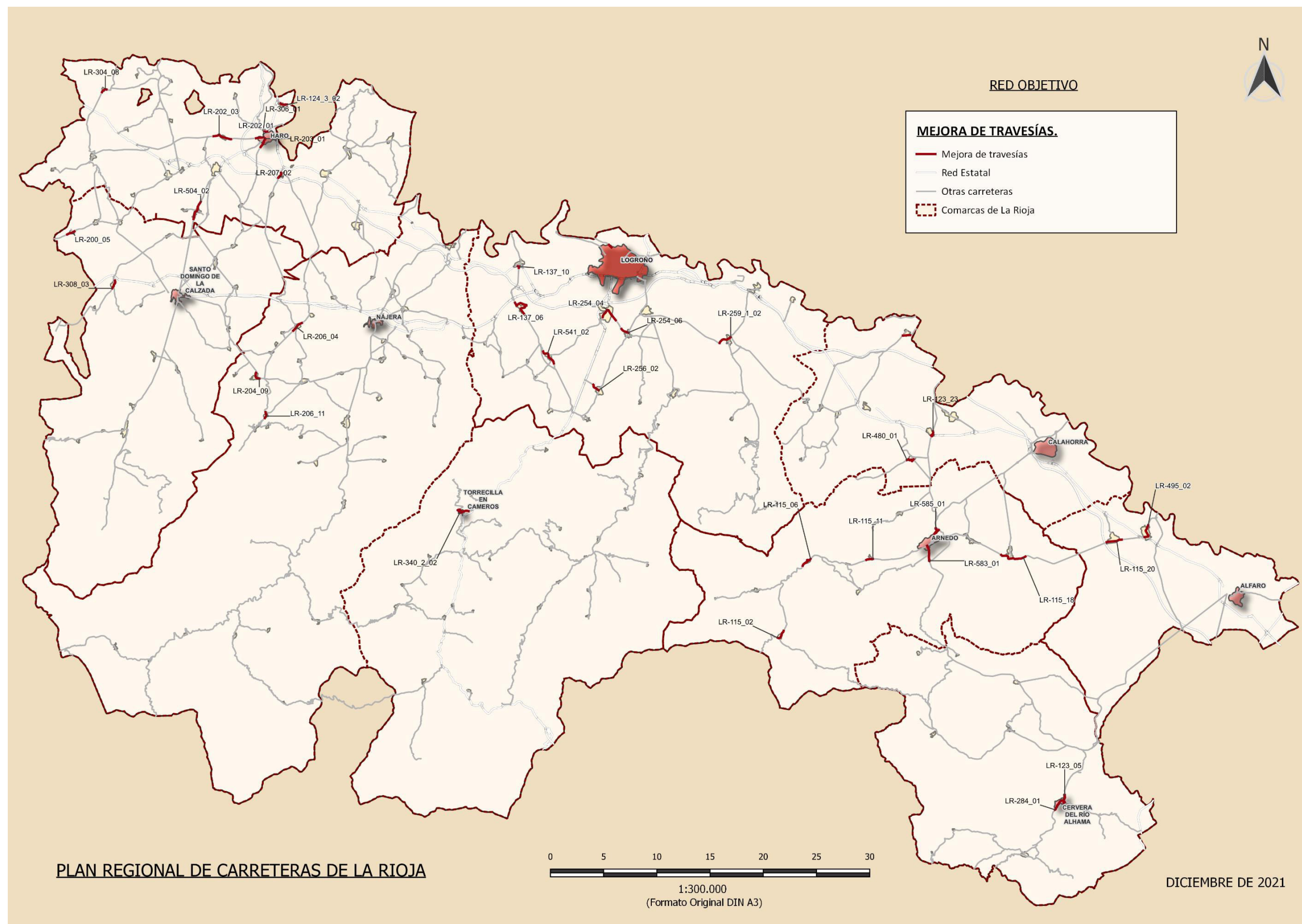
1. Nuevas carreteras
2. Duplicaciones de calzada
3. Variantes de población
4. Ensanches y mejoras de trazado
5. Mejora de travesías
6. Refuerzo de firmes (primer, segundo y tercer orden)
7. Actuaciones de seguridad vial
8. Actuaciones para la movilidad sostenible
9. Resumen de actuaciones para conseguir la Red Objetivo

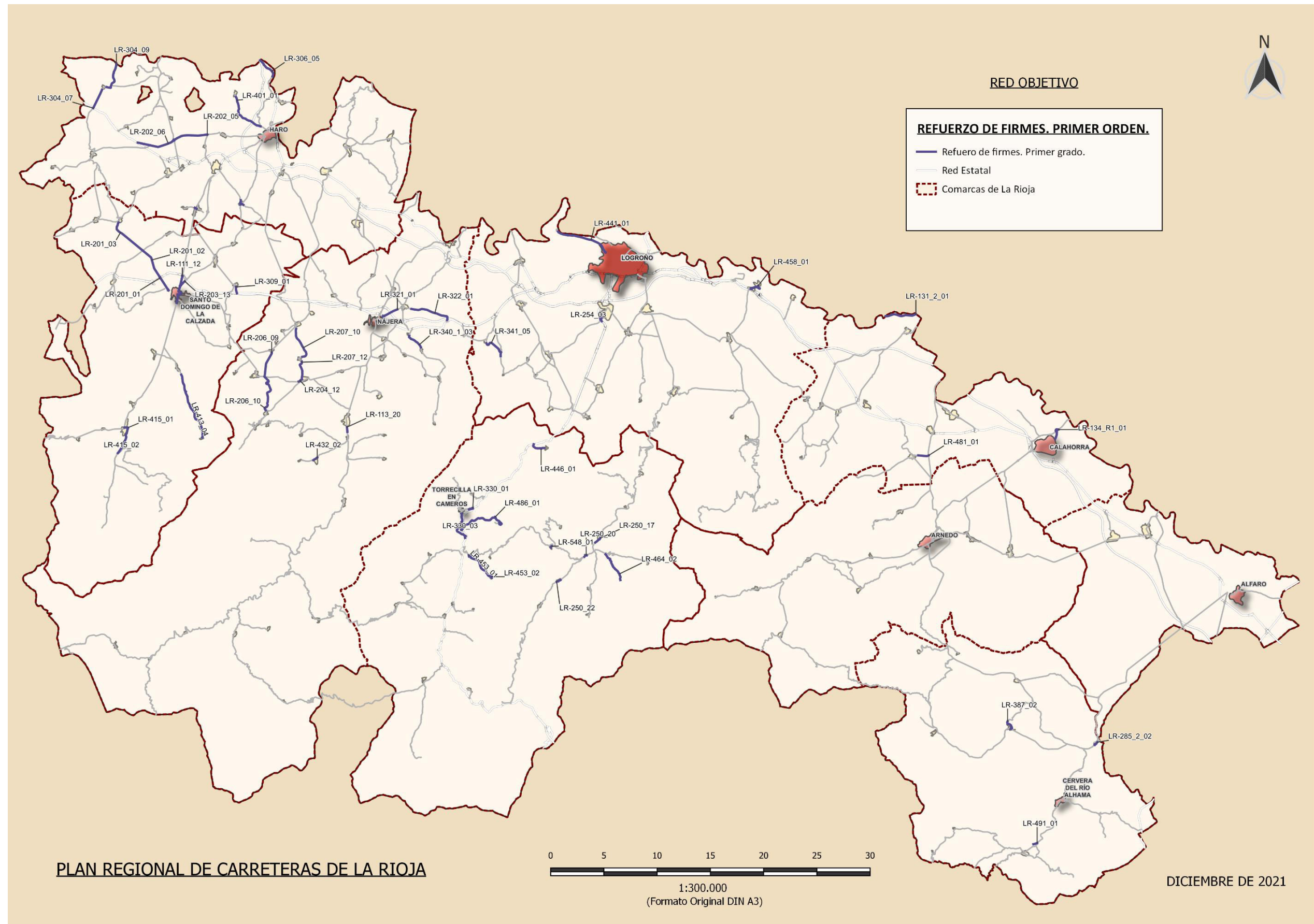


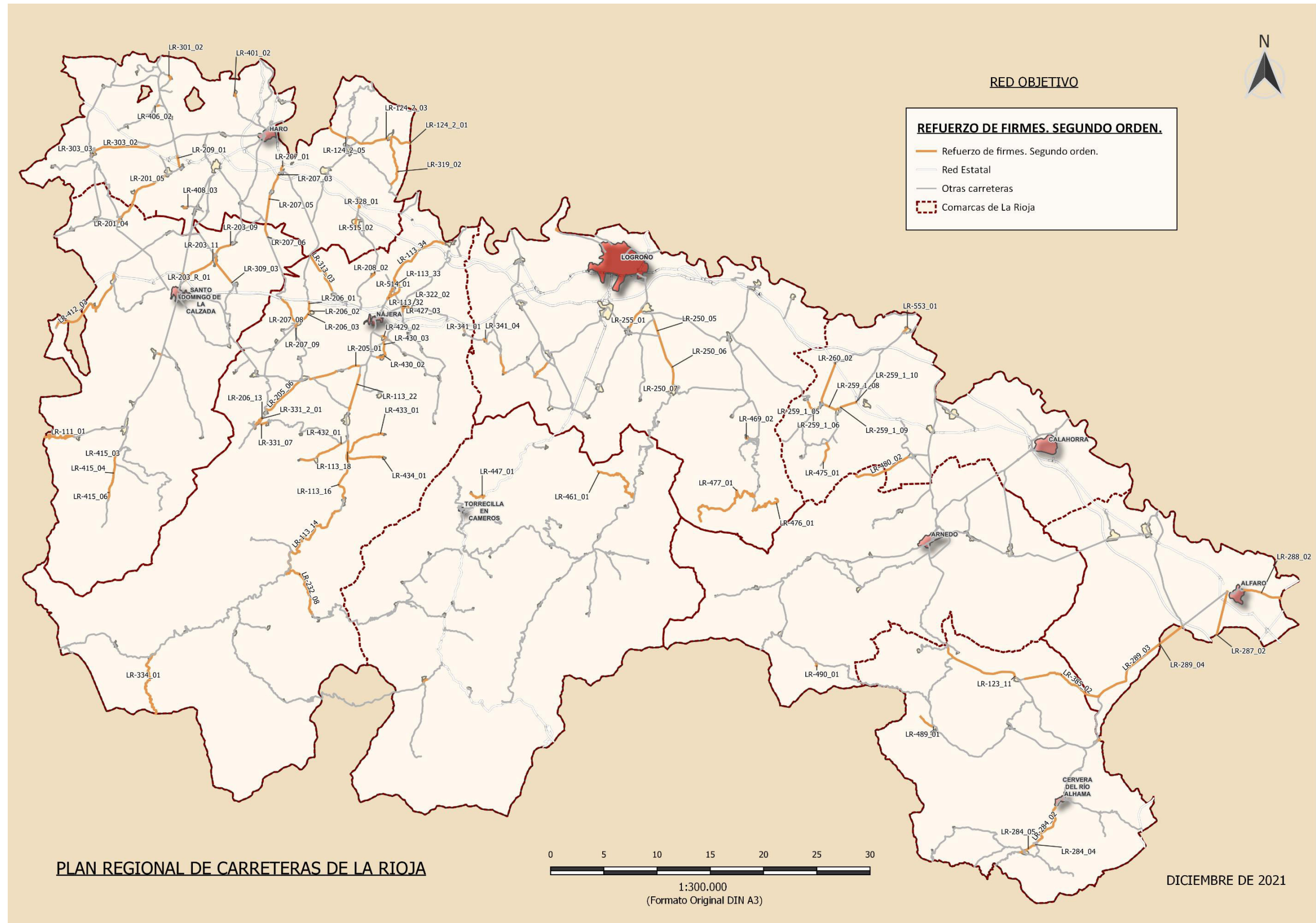


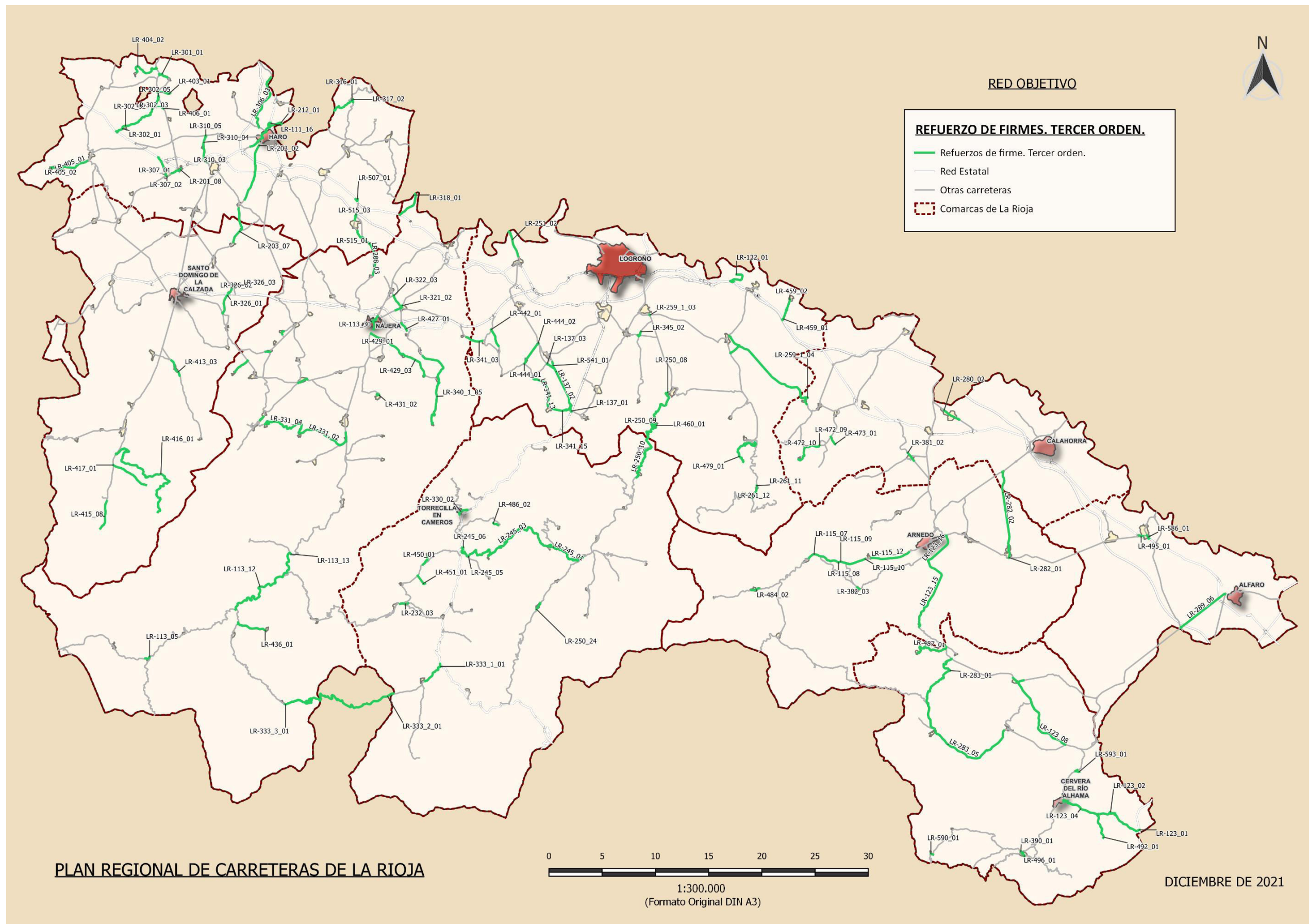


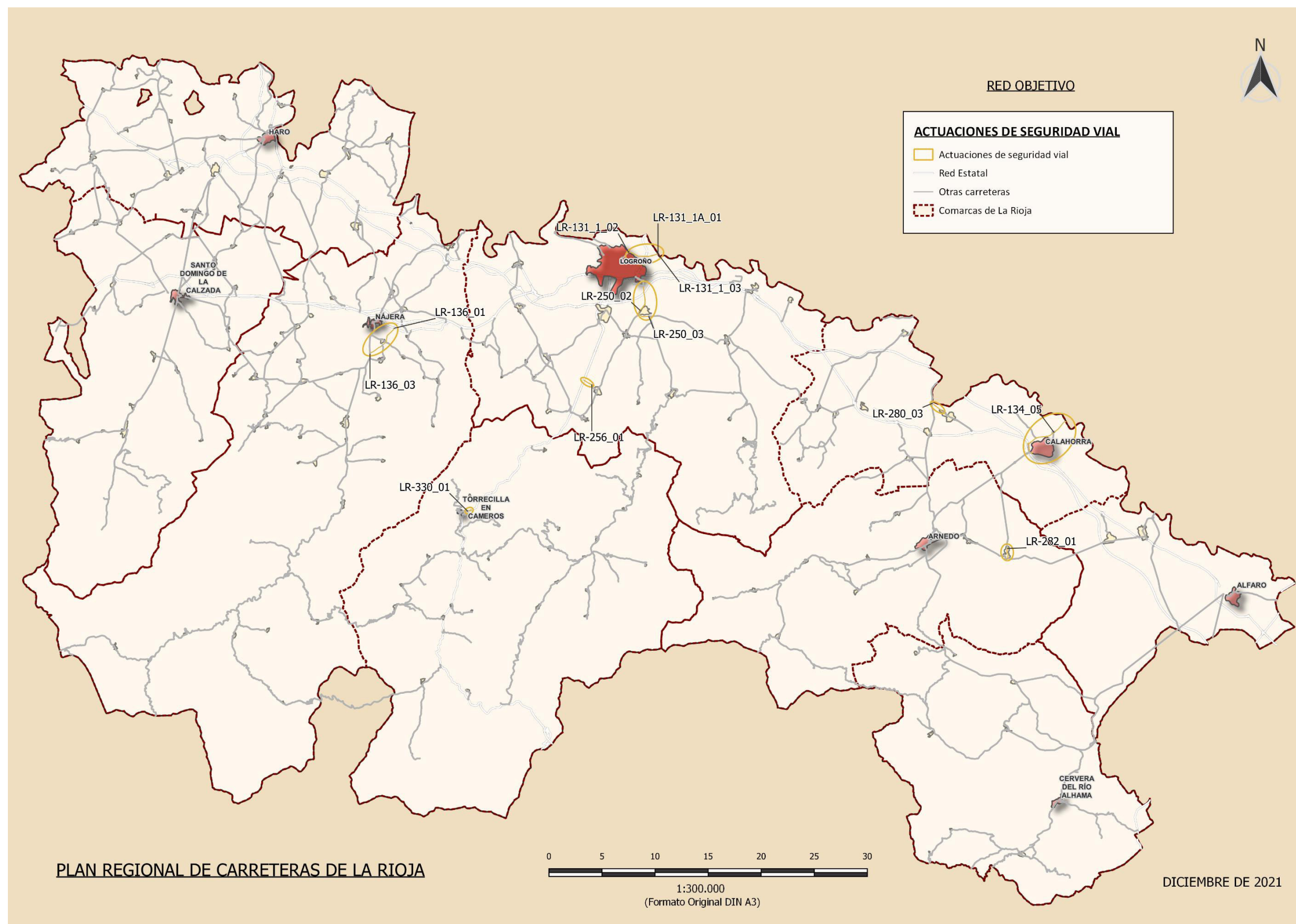


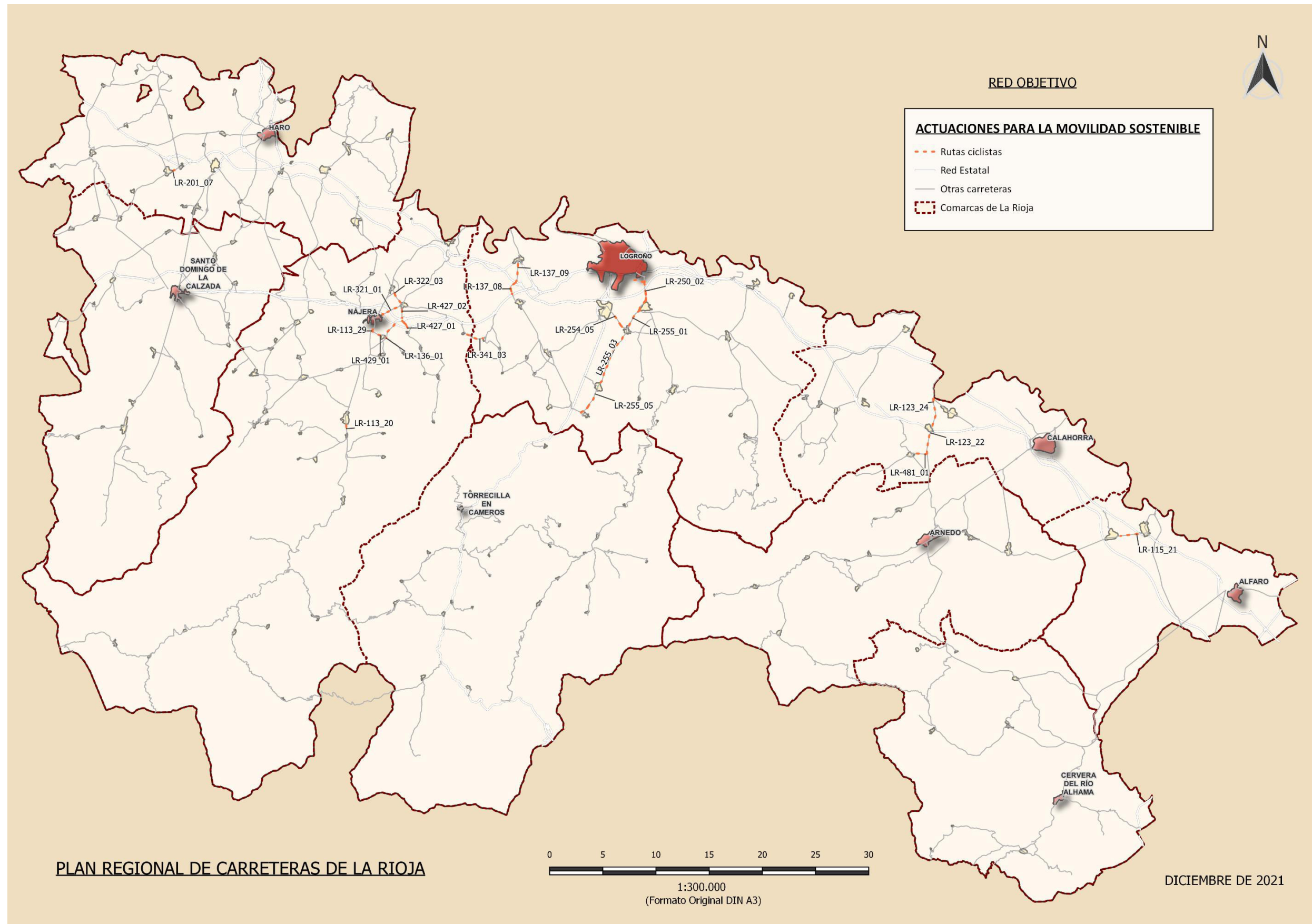


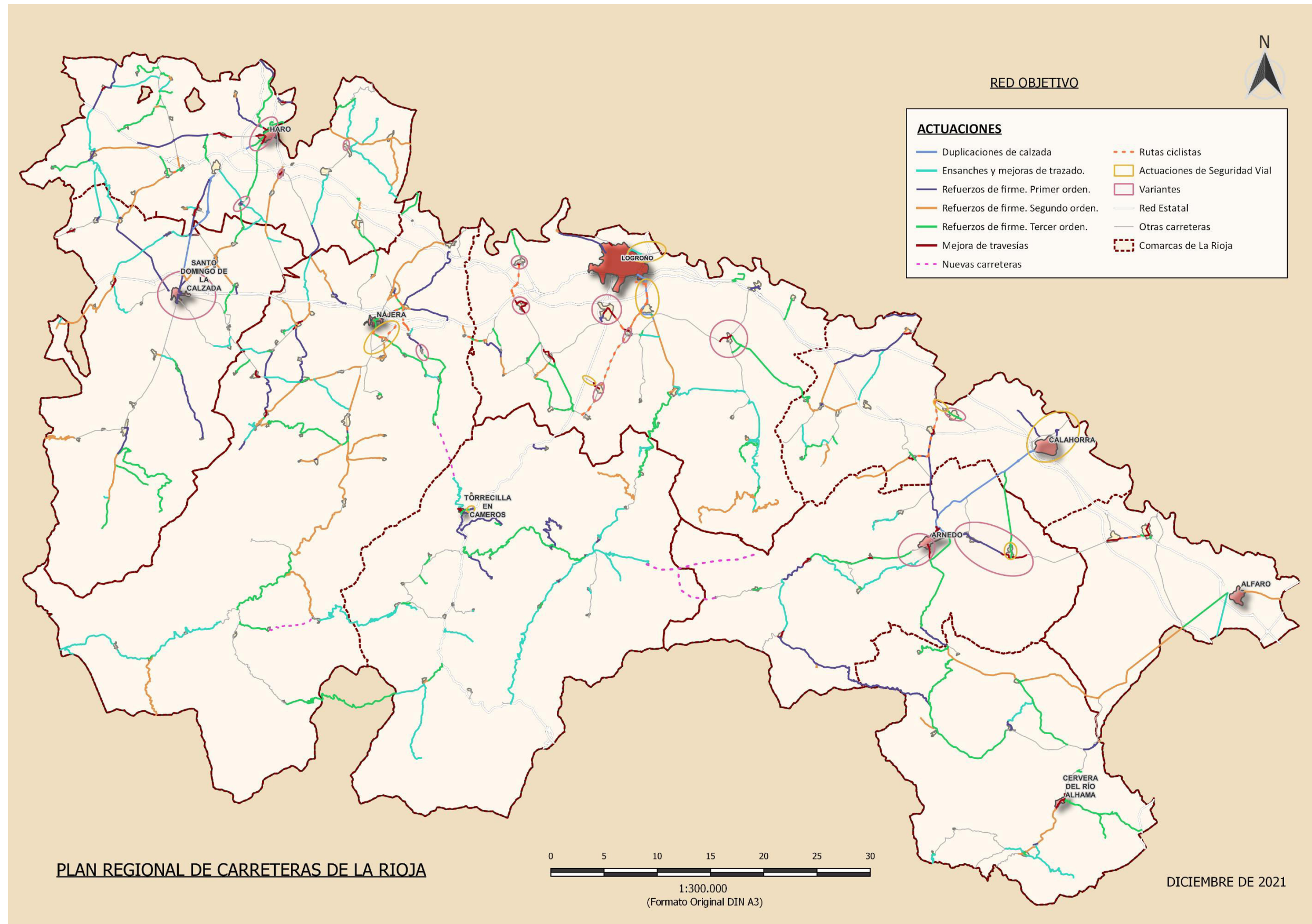












**PLAN REGIONAL DE CARRETERAS
DE LA RIOJA 2022-2030**

ANEJO 14. PROGRAMACIÓN DE LAS INVERSIONES





ANEJO 14. PROGRAMACIÓN DE LAS INVERSIONES

ÍNDICE

ANEJO 14. PROGRAMACIÓN DE LAS INVERSIONES.....	1
1 INTRODUCCIÓN	1
2 JUSTIFICACIÓN DE LAS INVERSIONES.....	1
2.1 PROGRAMAS DE ACTUACIÓN.....	1
2.1.1 Programa de actuaciones para la construcción, acondicionamientos, y ensanches y mejoras de la Red Autonómica de La Rioja	1
2.1.2 Programa de actuaciones en medio urbano, de conservación ordinaria, de seguridad vial y de movilidad sostenible de la Red Autonómica de La Rioja	1
2.1.3 Programa de actuaciones preparatorias y complementarias para el desarrollo del Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja	2
2.2 VALORACIÓN DE ACTUACIONES.....	2
2.2.1 Criterios de medición	2
2.2.2 Precios unitarios	3
2.2.3 Relación de proyectos redactados.....	3
3 PROGRAMACIÓN DE LAS INVERSIONES.....	4
3.1 METODOLOGÍA	4
3.2 RESULTADOS ANALIZADOS	5
4 RESULTADOS DEL PLAN.....	11
4.1 ACTUACIONES PREVISTAS 2022-2030	11
4.2 SITUACIÓN DE LA RED AL FINAL DEL PLAN.....	11
5 EVALUACIÓN ECONÓMICO FINANCIERA	15
5.1 RECURSOS NECESARIOS.....	15
5.2 FINANCIACIÓN	15
6 CONCLUSIONES	16
APÉNDICE A – COSTES UNITARIOS POR TIPO DE ACTUACIÓN	17
APÉNDICE B – INVERSIONES PREVISTAS PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030	20
APÉNDICE C – ACTUACIONES PREVISTAS POR TIPOLOGÍA PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030	23

APÉNDICE D – PLANOS: ACTUACIONES PREVISTAS PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030	28
--	----

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 - Relación de proyectos redactados.	4
Tabla 2 – Longitud de la Red al final del Plan.....	11
Tabla 3 - Red de carreteras de La Rioja ancho plataforma por tipo de carretera.	11
Tabla 4 - Ahorros anuales.....	12
Tabla 5 - Incremento anual del PIB.	16
Tabla 6 - Coste unitario de nueva infraestructura (x 1.000€/km)	18
Tabla 7 - Coste unitario de refuerzo de firme (x 1.000€/km).....	19
Tabla 8 - Coste unitario de la conservación del firme (x 1.000€/km).....	19
Tabla 9 - Coste unitario de las travesías (x 1.000€/km).....	19
Tabla 10 - Inversiones previstas Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030.....	21

1 INTRODUCCIÓN

El objetivo del presente Anejo es hacer una valoración del número total de actuaciones consideradas en la Red Objetivo para priorizar aquellos tramos que más necesidades presenten y que menos impacto en el medioambiente tengan, siempre dentro de un límite presupuestario definido por el Gobierno de La Rioja. Las posibles actuaciones propuestas como resultados del estudio de la Red de Carreteras de La Rioja se dividen en los siguientes grupos:

- Duplicaciones de calzada.
- Variantes de población.
- Mejoras de travesía.
- Refuerzos de firme.
- Ensanche y mejora de trazado.

En lo relativo a la justificación de las inversiones, se han valorado en función de precios unitarios y partidas alzadas, aplicables a los distintos procesos constructivos. Estos precios se actualizan a cada año en el que se realiza la actuación.

Con respecto a la programación de inversiones, se ha realizado el cálculo y medición de los siguientes parámetros para cada actuación:

- Intensidad Media Diaria (IMD)
- Tipo de terreno
- Sección (real/óptima)
- Nivel de Servicio
- Accesibilidad
- Accidentalidad
- Velocidad

Debido al elevado coste económico que supone la ejecución de las actuaciones, se ha establecido un orden de prioridad en función de la problemática, necesidad y rentabilidad social que producirá cada actuación en particular.

2 JUSTIFICACIÓN DE LAS INVERSIONES

2.1 Programas de actuación

La presente propuesta para el Plan Regional de Carreteras de La Rioja contempla el mantenimiento de los tres grandes Programas determinados en la *Ley 8/2000, de 28 de diciembre, del Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja*, estructurando así las actuaciones en torno a dos conceptos como son: Infraestructura nueva y Conservación o Reposición.

2.1.1 Programa de actuaciones para la construcción, acondicionamientos, y ensanches y mejoras de la Red Autonómica de La Rioja

Este Programa recoge el cuadro de financiación en función de la categoría de la Red de Carreteras de La Rioja, con desglose de la Red Regional y distribución del coste económico de las actuaciones dentro del plazo del Plan.

Estas actuaciones conllevan la modificación total o parcial de las características geométricas de las carreteras para adecuarlas a las condiciones de planificación que prevé el Plan de Carreteras.

Dentro de este programa se recogen los siguientes subprogramas:

- Acondicionamientos, ensanches y mejora de trazado: el objetivo principal de estos tipos de actuación es conseguir una sección transversal y unas características de trazado homogéneas a lo largo del itinerario considerado.
- Nuevas carreteras: tipo de actuación propuesta en aquellos casos donde se detecten problemas de accesibilidad justificados, así como actuaciones concretas en los corredores actuales para acondicionar los parámetros de diseño a la funcionalidad de la carretera.
- Variantes de población: tienen como objeto evitar las discontinuidades que imponen determinadas travesías absorbiendo parte del tráfico de paso.
- Desdoblamientos de calzada: estas actuaciones tienen como objetivo la mejora de las condiciones generales de circulación del tráfico, la seguridad vial y simultáneamente la capacidad de aquellas carreteras autonómicas que sirven de comunicación entre grandes núcleos de población.

2.1.2 Programa de actuaciones en medio urbano, de conservación ordinaria, de seguridad vial y de movilidad sostenible de la Red Autonómica de La Rioja

Estas actuaciones tienen como objetivo principal el mantenimiento de las carreteras en las adecuadas condiciones de comodidad y seguridad, sin modificación alguna de las características geométricas, evitando así la descapitalización del patrimonio viario.

Dentro de este programa se recogen los siguientes subprogramas:

- Mejora de travesías: se incluye la ordenación y acondicionamiento de aquellos tramos de carreteras en los que al menos en uno de sus márgenes existen edificaciones consolidadas

que forman parte del entramado urbano de la localidad y donde coexisten el tráfico rodado con el peatonal.

- **Refuerzos y renovación de firmes:** la finalidad de los refuerzos que se utilizan es evitar el agotamiento de la capacidad estructural del firme por la acción del tráfico vehicular. También se incluye un pequeño ensanche en aquellas carreteras que tengan un ancho menor a 5 metros. En cuanto a la renovación de firmes, se incluyen las actuaciones sobre tramos de la Red de Carreteras cuyo objetivo es la recuperación de las características superficiales del firme.
- **Actuaciones de movilidad sostenible:** Se incluyen aquí actuaciones para fomentar la movilidad ciclista, especialmente por desplazamientos obligados (trabajo, estudios, etc.). Se proponen rutas ciclistas en aquellos municipios que generan una demanda global de viajes mayor a 50 viajes diarios y en un radio de distancia entre ellos menor a 5 kilómetros.
- **Seguridad vial:** se pretende dar solución a aquellos tramos de concentración de accidentes (TCA), tratándose de actuaciones concentradas en el espacio de alta rentabilidad por su contribución a la disminución de accidentes y de las víctimas humanas en carretera. También se incluyen la previsión de actuaciones frente fenómenos naturales (tormentas, desprendimientos...) que pueden producir cortes de carreteras y problemas en la funcionalidad de la red.
- **Medidas de acción contra el ruido:** Se incluyen aquellas medidas definidas en los Planes de Acción contra el Ruido (PAR) de los grandes ejes viarios de La Rioja Fase III (noviembre 2021).
- **Conservación ordinaria y vialidad invernal:** incluye las operaciones periódicas de mantenimiento de carreteras como por ejemplo la reposición de señalización horizontal y vertical, desbroces, bacheos, etc. También incluye partidas anuales basadas en el gasto real que se produce en cada ejercicio presupuestario. Además, considera la reposición de los diversos vehículos y maquinaria utilizada para las operaciones de conservación y explotación de obras.
- **Medidas en autopista AP-68:** se incluyen las aportaciones que debe realizar el Gobierno de La Rioja para la utilización de la autopista AP-68 (antes de su liberalización a partir del 10 de noviembre de 2026) como alternativa a la carretera N-232 dentro del ámbito regional con el objetivo de mejorar las comunicaciones internas regionales.

2.1.3 Programa de actuaciones preparatorias y complementarias para el desarrollo del Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja

Se recoge la distribución temporal del coste económico de redacción de proyectos y de expropiación de los terrenos y reposición de los servicios necesarios para realizar los dos programas mencionados anteriormente.

Dentro de este programa se recogen los siguientes subprogramas:

- Estudios, proyectos y seguimiento ambiental, con un porcentaje del 5,5%.
- Expropiaciones y reposición de servicios, el cual representa un porcentaje del 8,5%.

2.2 Valoración de actuaciones

Una vez se han definido los diferentes tipos de actuaciones, se procede a establecer las ratios de valoración a aplicar.

2.2.1 Criterios de medición

En el caso de existir estudios informativos, proyectos redactados u obras en ejecución, se han tenido en cuenta los presupuestos consignados para los mismos, o en las anualidades futuras previstas en los contratos.

Los criterios considerados para la fijación de las ratios de valoración son los siguientes:

Tipo de actuación

Su medición es por kilómetro:

- Duplicaciones de calzada
- Variantes de población
- Ensanche y mejora de trazado
- Mejoras de travesía
- Refuerzos de firme
- Seguridad Vial

Clase de Red

Según la *Ley 2/1991, de 7 de marzo*, la Red de Carreteras de La Rioja se divide en:

- Red Regional Básica
- Red Comarcal
- Red Local

Tráfico

La Intensidad Media Diaria (IMD) vehicular es un factor importante en cuanto a sección transversal y estructura del firme. Los rangos de IMD establecidos a la hora de establecer los costes son:

- $IMD \geq 2000$ veh/día
- $2000 \geq IMD > 1000$
- $1000 \geq IMD > 500$
- $500 \geq IMD > 250$

- IMD < 250

Tipo de terreno

Según la Norma 3.1 – IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras, los tramos de carretera según las condiciones orográficas son de tipo:

- Llano
- Ondulado
- Accidentado
- Muy accidentado

2.2.2 Precios unitarios

Los precios han sido fijados en función de la experiencia existente en relación con obras de similares características y/o actuaciones llevadas a cabo por la Dirección General de Infraestructuras durante los últimos años.

Con el fin de poder llegar a un coste unitario por kilómetro de actuación, contemplando de forma ordenada y racional todo el abanico de posibilidades que surgen al cruzar las distintas variables que intervienen, se han adoptado unos criterios de medición simples, pero reales para cada una de las grandes partidas en las que se ha descompuesto la valoración de la misma.

A efectos de medición y valoración de las actuaciones se tienen en cuenta los siguientes capítulos:

- Movimientos de tierras
- Drenaje y desagües
- Firmes
- Estructuras
- Señalización, balizamiento y defensas
- Impacto ambiental
- Reposición de servicios

Con los criterios de medición expuestos, y aplicando los precios unitarios correspondientes, se han obtenido los costes por kilómetro de actuación, los cuales se muestran en el **Apéndice A**.

Asimismo, se tienen en cuenta los costes fijos correspondientes a la conservación ordinaria, vialidad invernada, seguridad vial y actuaciones urgentes, que se han calculado utilizando datos de gastos reales en los últimos años:

- Conservación ordinaria y vialidad invernada: 37.541.540,15 €
 - o Maquinaria y vehículos: 130.000,00 €
 - o Actuaciones urgentes: 1.000.000,00 €
- Seguridad vial: 13.834.373,98 €

Además, se tienen en cuenta los siguientes costes:

- Plan de Acción contra el ruido: 2.808.632,57 €
- Actuaciones de Movilidad Sostenible: 4.046.156,53 €

Por otra parte, el coste del peaje en sombra de la autopista AP-68, correspondiente a la Comunidad Autónoma, según el convenio suscrito con la Administración General del Estado y la sociedad concesionaria, se consigna de la siguiente manera:

AÑO	Gobierno de La Rioja (€)
2022	5.899.840,60
2023	6.053.646,64
2024	6.311.625,43
2025	6.571.423,02
2026	6.090.128,02
2027	158.250,00

Por último, se ha tenido en cuenta el coste, medido en tanto por ciento de la inversión, de los estudios, proyectos, informes, ensayos y reposición de servicios:

- Estudios y proyectos 4,0 %
- Laboratorio e informes técnicos 1,0 %
- Expropiaciones 7,5 %
- Reposición de servicios 1,0 %
- Seguimiento ambiental 0,5 %

2.2.3 Relación de proyectos redactados

Para la valoración de las actuaciones, se ha utilizado en los casos en los que se dispone de datos, los presupuestos correspondientes a proyectos y estudios informativos redactados por la Dirección General de Infraestructuras y que se desglosan a continuación.

ACTUACIÓN	COSTE	COMENTARIO
Variante de Murillo de Río Leza (2ª fase) ha sido adjudicada por 6.553.632,41 € + 1.376.262,81 € (IVA), este presupuesto incrementado en un 10% se puede tener en cuenta en el cuadro	6.553.632,41 € + 1.376.262,81 € (IVA)	Se tendrá en cuenta este presupuesto incrementado en un 10% (8.722.884,74 €)
Duplicación/Camino de Servicio LR-250 (2 tramos). Entre la LR-43 y la LR-255, y entre la LR-255 y la LR-259.	701.550,75 €	
Variante de Santo Domingo de la Calzada (LR-111)	6.798.136,80 €	
Variante Arnedo (LR-115)	22.000.000,00 €	
Variante Lardero (LR-254)	2.700.000,00 €	
Variante Pradejón (LR-280)	9.900.000,00 €	
LR-134 Variante Este de Calahorra / Caminos de servicio en variante actual	601.627,71 €	Caminos de servicio
	23.200.000,00 €	Variantes Este de Calahorra
Variante Fuenmayor (LR-137 y LR-251)	7.245.961,87 €	
LR-136 Caminos de servicio Tramos: N-120 LR-429 LR-430 y LR-113	800.000,00 €	
Mejora de la travesía de Cervera del Río Alhama (LR-123)	2.222.782,90 €	
Mejora de la travesía Torrecilla en Cameros (LR-340)	369.930,17 €	Se quiere construir una glorieta, pero no remodelación de la travesía o refuerzo del firme
Mejora de la travesía Arnedillo (LR-115)	617.796,00 €	
Ensanche y mejora / acondicionamiento del tramo Mansilla Tabladas (LR-113)	700.000,00 €	Coste por kilómetro
Carriles bici	601.627,71 €	90.000 €/km

Tabla 1 - Relación de proyectos redactados.

Fuente: Elaboración propia.

3 PROGRAMACIÓN DE LAS INVERSIONES

3.1 Metodología

Las actuaciones se han priorizado desde el punto de vista de la necesidad de mejora o nueva construcción del tramo de carretera afectado, así como de la disponibilidad presupuestaria y los impactos en el medioambiente de las mismas.

I. Priorización de los tramos seleccionados

En la Red Objetivo se asigna una valoración para evaluar las actuaciones necesarias en función de unas necesidades (0 – necesidad detectada prescindible, 1 – básica, 2 – necesaria, 3 – urgente). Una vez asignada la valoración en el análisis multicriterio para cada tramo de la red, se aplican los pesos en función de las siguientes necesidades:

- Estado actual: 1,00
- Geometría: 3,00
- Trazado: 1,00
- Nivel de Servicio: 1,50
- Travesía: 1,00
- Variante: 1,00
- Accesibilidad: 1,50
- Accidentalidad: 2,00

El sumatorio de las valoraciones por cada necesidad aplicándose su peso correspondiente determinará la valoración final de cada tramo de carretera. Por lo tanto, a mayor valoración, mayor necesidad de actuación.

Del listado de todos los tramos de carreteras, se han distinguido dos tipos de categorías. La primera teniendo en cuenta aquellos tramos que presentan como mínimo una valoración multicriterio urgente (3) en alguna de las necesidades mencionadas anteriormente. La segunda categoría corresponde al resto de tramos que presentan necesidades, pero ninguna de urgencia. Finalmente, se clasifican primero los tramos de carreteras de primera categoría en orden descendente (de mayor valoración a menor), seguido de los tramos de segunda categoría.

II. Análisis en detalle de las actuaciones

Existen determinados tramos sobre todo rurales, donde la geometría y el estado de la carretera no son óptimos y por tanto en el listado de priorización aparecen en las primeras posiciones, sin embargo, el flujo vehicular por esas carreteras es muy escaso. En esta segunda fase, se han analizado las actuaciones con más valoración en función de su utilidad y repercusión en el futuro, valorando la IMD por esos tramos, la accesibilidad, la población beneficiada tras la ejecución de la actuación o el coste de la misma entre otros.

Dentro de esta fase, también se tendrán en cuenta la existencia de proyectos cuya ejecución depende de actuaciones previas de otras administraciones y que por lo tanto deben ser aplazados hasta que las obras necesarias sean llevadas a cabo. Además, se han tenido en cuenta aquellos proyectos en los que la tramitación administrativa se encuentra muy avanzada y para los que el presupuesto de obra está ya fijado, así como alternativas de nuevas carreteras.

III. Selección y programación de las actuaciones

Por último, se recoge el listado de actuaciones indicando el tipo de actuación a realizar en los tramos y su coste de ejecución. Además, se repartirá a lo largo de los años del Plan las diferentes actuaciones en función del presupuesto. En el caso de actuaciones con un presupuesto elevado, las obras se realizan progresivamente en tramos de longitudes de la carretera menores y por tanto el presupuesto final también se divide.

Otro de criterios seguidos en la metodología ha sido la coherencia a la hora de planificar e invertir en una carretera. De esta manera se actuará en la carretera completa en aquellos casos en los que uno de los tramos de la carretera obtenga la puntuación necesaria para incluirla en el listado final de actuaciones, sin dejar ningún tramo de ésta sin acondicionar.

Asimismo, en la priorización de las inversiones se han tenido en cuenta los siguientes criterios:

- En primer lugar, para las actuaciones relativas a 'Ensanches y Mejoras', se han priorizado las que ya estaban planificadas o pendiente de ejecución y aquellas que en las que el ancho de plataforma era inferior a 5 metros. Por otro lado, se ha realizado un reparto del presupuesto para las distintas clases de red existentes: 38,3% correspondiente a actuaciones en la Red Básica, un 33,3% para la Red Comarcal y un 28,3% para la Red Local.
- En relación a los 'Refuerzos de Firme', nuevamente se han priorizado las obras que ya estaban planificadas o pendiente de ejecución y las actuaciones en función del estado en el que se encuentra el firme (en primer lugar aquellos casos con un estado muy deficiente).
- Para las actuaciones relativas a 'Mejoras de Travesía', también se han priorizado las obras que ya estaban planificadas o pendiente de ejecución.
- Por último, cabe mencionar que para aquellas actuaciones relativas a 'Mejoras de Travesía' y a 'Ensanches', las cuales no pueden ser planificadas debido a las limitaciones presupuestarias de sus respectivos capítulos y se encuentren en muy mal estado, se ha optado por incluirlas en el capítulo de Refuerzo de firme, programándose y ordenándose para su realización conforme a la metodología de ese capítulo.

3.2 Resultados analizados

A continuación, se incluyen las actuaciones propuestas para su ejecución en el periodo de vigencia del Plan Regional de Carreteras, agrupadas según su tipología, ordenadas teniendo en cuenta el código de cada carretera, e indicando la inversión necesaria de carácter orientativo que se ha previsto para su ejecución:

En el **Apéndice C** se puede ver cada actuación con más detalle (criterios técnicos, comarca, ...) y en el **Apéndice D** planos con su localización.

TABLA RESUMEN DE ACTUACIONES DEL PLAN 2022-2030 SEGÚN SU TIPOLOGÍA

- Duplicaciones de carreteras

Actuación	Importe (€)
LR-250_02 (Tramo LR-443 LR-255)	11.862.220,09 €
LR-443_01 (Tramo LA PORTALADA LR-250)	1.636.168,29 €

- Variantes

Actuación	Importe (€)
LR-111_12 (Tramo SANTO DOMINGO DE LA CALZADA)	6.798.136,80 €
LR-115_13 (Tramo ARNEDO OESTE)	22.000.000,00 €
LR-259_1_02 (Tramo MURILLO RIO DE LEZA (2ª fase))	8.722.884,74 €

- Ensanches y mejoras del trazado

Actuación	Importe (€)
LR-113_01 (Tramo L.P. BURGOS LR-437)	508.068,18 €
LR-113_02 (Tramo LR-437 CANALES)	3.172.472,25 €
LR-113_04 (Tramo CANALES VILLAVELAYO)	1.990.918,34 €
LR-113_06 (Tramo VILLAVELAYO LR-334)	307.204,02 €
LR-113_07 (Tramo LR-334 MANSILLA)	2.693.942,92 €
LR-113_09 (Tramo MANSILLA TABLADAS)	2.882.991,55 €
LR-115_03 (Tramo ENCISO LR-484)	2.911.687,18 €
LR-250_15 (Tramo TERROBA LR-478)	3.298.286,10 €
LR-250_16 (Tramo LR-478 SAN ROMAN DE CAMEROS)	209.167,28 €
LR-250_18 (Tramo SAN ROMAN DE CAMEROS LR-466)	534.538,59 €

LR-250_19 (Tramo LR-466 JALON DE CAMEROS)	488.056,98 €
LR-250_21 (Tramo JALON DE CAMEROS CABEZON DE CAMEROS)	2.869.937,25 €
LR-250_23 (Tramo CABEZON DE CAMEROS LAGUNA DE CAMEROS)	1.493.221,94 €
LR-250_25 (Tramo LAGUNA DE CAMEROS LR-457)	7.622.985,14 €
LR-250_26 (Tramo LR-457 N-111)	25.630,22 €
LR-301_03 (Tramo GALBARRULI LR-403)	613.452,90 €
LR-304_02 (Tramo HERRAMELLURI LR-305)	2.850.260,75 €
LR-304_03 (Tramo LR-305 LR-405)	399.971,06 €
LR-304_06 (Tramo TREVIANA N-232)	2.078.228,19 €
LR-308_05 (Tramo N-120 LR-201)	1.204.062,90 €
LR-308_06 (Tramo LR-201 VILLALOBAR DE RIOJA)	816.334,38 €
LR-318_05 (Tramo N-232A A SAN VICENTE DE LA SONSIERRA (VARIANTE ESTE))	260.337,92 €
LR-323_02 (Tramo GRAÑON MORALES)	1.393.831,76 €
LR-325_02_2 (Tramo STO DOMINGO MANZANARES DE RIOJA)	801.312,83 €
LR-325_03 (Tramo MANZANARES DE RIOJA)	228.065,96 €
LR-325_04 (Tramo MANZANARES DE RIOJA LR-204)	449.967,98 €
LR-429_05 (Tramo BEZARES A SANTA COLOMA)	459.046,39 €

- Refuerzos de firme

Actuación	Importe (€)
LR-115_04 (Tramo LR-484 LR-485)	130.633,49 €
LR-115_05 (Tramo LR-485 ARNEDILLO)	465.230,93 €
LR-115_16 (Tramo QUEL)	361.365,42 €
LR-115_17 (Tramo QUEL AUTOL)	527.983,01 €
LR-115_21 (Tramo ALDEANUEVA N-232)	396.793,34 €
LR-123_13 (Tramo LR-487 TURRUNCUN)	460.057,09 €
LR-123_14 (Tramo TURRUNCUN)	38.947,99 €
LR-123_17 (Tramo LR-115 LR-585)	339.726,77 €

LR-123_18 (Tramo LR-585 LR-134)	209.894,88 €
LR-123_19 (Tramo LR-134 LR-483)	696.214,08 €
LR-123_20 (Tramo LR-483 LR-381)	294.552,11 €
LR-123_21 (Tramo LR-381 LR-481)	506.337,51 €
LR-123_22 (Tramo LR-481 EL VILLAR)	489.297,31 €
LR-124_3_01 (Tramo L.P. ALAVA BRIÑAS (TR3))	42.253,03 €
LR-124_3_03 (Tramo BRIÑAS N-124 (TR3))	107.109,86 €
LR-260_01 (Tramo CORERA)	20.699,71 €
LR-260_03 (Tramo N-232 LR-259)	441.094,69 €
LR-260_04 (Tramo LR-259 ALCANADRE)	242.816,20 €
LR-285_2_03 (Tramo LR-289 LR-123)	268.319,23 €
LR-286_01 (Tramo LR-115 ENCISO)	58.061,17 €
LR-286_02 (Tramo ENCISO EL VILLAR)	514.256,09 €
LR-286_03 (Tramo EL VILLAR)	49.766,72 €
LR-286_04 (Tramo EL VILLAR LR-490)	358.735,10 €
LR-286_05 (Tramo LR-490 NAVALSAZ)	371.176,78 €
LR-286_06 (Tramo NAVALSAZ)	60.134,78 €
LR-286_07 (Tramo NAVALSAZ LR-283)	2.587.869,36 €
LR-304_01 (Tramo HERRAMELLURI)	10.518,33 €
LR-304_04 (Tramo LR-405 TREVIANA)	23.290,58 €
LR-304_05 (Tramo TREVIANA)	47.582,90 €
LR-305_01 (Tramo LEIVA)	40.570,69 €
LR-308_07 (Tramo VILLALOBAR DE RIOJA)	60.104,72 €
LR-313_01 (Tramo N-120 HORMILLA)	167.551,66 €
LR-313_02 (Tramo HORMILLA)	94.664,94 €
LR-313_04 (Tramo LR-315 LR-314)	350.734,51 €
LR-321_03 (Tramo HUERCANOS N-232)	457.046,32 €
LR-322_04 (Tramo LR-113 LR-514)	45.829,85 €
LR-422_02 (Tramo LUGAR DEL RIO)	39.443,72 €
LR-463_01 (Tramo LR-245 TORRE EN CAMEROS)	406.332,96 €
LR-465_01 (Tramo LR-464 HORNILLOS DE CAMEROS)	365.010,97 €

LR-482_01 (Tramo CALAHORRA MURILLO DE CALAHORRA)	262.087,33 €
LR-504_01 (Tramo LR-111 CASTAÑARES)	173.868,39 €
LR-504_03 (Tramo CASTAÑARES LR-111)	202.846,46 €
LR-547_01 (Tramo N-111 TORRECILLA EN CAMEROS)	23.791,45 €

- Actuaciones en medio urbano. Mejoras de travesía

Actuación	Importe (€)
LR-115_02 (Tramo ENCISO)	469.271,88 €
LR-115_06 (Tramo ARNEDILLO)	617.796,00 €
LR-115_20 (Tramo ALDEANUEVA DE EBRO)	687.317,40 €
LR-123_05 (Tramo CERVERA DEL RIO ALHAMA)	2.222.782,90 €
LR-123_23 (Tramo EL VILLAR DE ARNEDO)	255.966,48 €
LR-203_01 (Tramo HARO)	426.610,80 €
LR-204_09 (Tramo VILLAR DE LA TORRE)	379.209,60 €
LR-206_04 (Tramo ALESANCO)	526.153,32 €
LR-207_02 (Tramo OLLAURI)	274.926,96 €
LR-254_06 (Tramo ALBERITE)	355.509,00 €
LR-256_02 (Tramo ALBELDA DE IREGUA)	374.469,48 €
LR-259_1_02 (Tramo MURILLO RIO DE LEZA)	630.435,96 €
LR-260_05 (Tramo ALCANADRE)	331.808,40 €
LR-284_01 (Tramo CERVERA DEL RIO ALHAMA)	1.250.000,00 €
LR-304_08 (Tramo FONCEA)	199.085,04 €
LR-306_01 (Tramo HARO)	199.085,04 €
LR-308_03 (Tramo GRAÑON)	383.949,72 €
LR-340_2_02 (Tramo TORRECILLA EN CAMEROS)	369.930,17 €
LR-480_01 (Tramo TUDELILLA)	421.870,68 €
LR-504_02 (Tramo CASTAÑARES DE RIOJA)	857.961,72 €
LR-541_02 (Tramo ENTRENA)	461.058,90 €
LR-583_01 (Tramo TRAVESIA DE ARNEDO)	682.577,28 €
LR-585_01 (Tramo LR-123 ARNEDO)	3.857.459,21 €

TABLA RESUMEN DE ACTUACIONES POR CARRETERAS

Carretera	Longitud (km)	Coste (€)
LR-111	3,5	6.798.136,80 €
LR-113	19,5	11.555.597,26 €
LR-115	22,2	28.568.078,64 €
LR-123	15,6	5.513.777,11 €
LR-124	0,8	149.362,89 €
LR-203	0,9	426.610,80 €
LR-204	0,8	379.209,60 €
LR-206	1,1	526.153,32 €
LR-207	0,6	274.926,96 €
LR-250	27,96	28.404.043,59 €
LR-254	0,8	355.509,00 €
LR-256	0,8	374.469,48 €
LR-259	7,1	9.353.320,7 €
LR-260	8,6	1.036.419,00 €
LR-284	1,3	1.250.000,00 €
LR-285	1,2	268.319,23 €
LR-286	19,29	4.000.000,00 €
LR-301	1,5	613.452,90 €
LR-304	14,6	5.608.936,86 €
LR-305	0,5	40.570,69 €
LR-306	0,4	199.085,04 €
LR-308	7,8	2.464.451,72 €
LR-313	6	612.951,11 €
LR-318	0,8	260.337,92 €
LR-321	7,3	457.046,32 €
LR-322	0,6	45.829,85 €
LR-323	3,3	1.393.831,76 €
LR-325	2,4	1.479.346,77 €
LR-340	1,5	369.930,17 €

LR-422	0,6	39.443,72 €
LR-429	1,1	459.046,39 €
LR-443	0,4	1.636.168,29 €
LR-463	6,5	406.332,96 €
LR-465	5,8	365.010,97 €
LR-480	0,9	421.870,68 €
LR-482	3,1	262.087,33 €
LR-504	5,6	1.234.676,57 €
LR-541	1,7	461.058,90 €
LR-547	0,4	23.791,45 €
LR-583	1,4	682.577,28 €
LR-585	1,3	3.857.459,21 €

TABLA RESUMEN DE ACTUACIONES POR COMARCA

- Actuaciones en la comarca de Logroño

Carretera	Tramo	Longitud (km)	Tipo de actuación	Coste (€)
LR-250	LR-250_02	2,9	Duplicaciones de calzada	11.862.220,09 €
LR-254	LR-254_06	0,8	Mejoras de Travesía	355.509,00 €
LR-256	LR-256_02	0,8	Mejoras de Travesía	374.469,48 €
LR-259	LR-259_1_02	5,8	Variantes	8.722.884,74 €
LR-259	LR-259_1_02	1,3	Mejoras de Travesía	630.435,96 €
LR-260	LR-260_01	0,3	Refuerzo de firme	20.699,71 €
LR-260	LR-260_03	5,2	Refuerzo de firme	441.094,69 €
LR-260	LR-260_04	2,4	Refuerzo de firme	242.816,20 €
LR-260	LR-260_05	0,7	Mejoras de Travesía	331.808,40 €
LR-321	LR-321_03	7,3	Refuerzo de firme	457.046,32 €
LR-441	LR-441_01	5,1	Refuerzos de firme	624.363,19 €
LR-443	LR-443_01	0,4	Duplicaciones de calzada	1.636.168,29 €
LR-458	LR-458_01	1,2	Refuerzos de firme	147.266,95 €
LR-541	LR-541_02	1,7	Mejoras de Travesía	461.058,90 €

- Actuaciones en la comarca de Arnedo

Carretera	Tramo	Longitud (km)	Tipo de actuación	Coste (€)
LR-115	LR-115_02	1,0	Mejoras de Travesía	469.271,88 €
LR-115	LR-115_03	5,2	Ensanches y mejoras de trazado	2.911.687,18 €
LR-115	LR-115_04	0,9	Refuerzo de firme	130.633,49 €
LR-115	LR-115_05	2,2	Refuerzo de firme	465.230,93 €
LR-115	LR-115_06	1,2	Mejoras de Travesía	617.796,00 €
LR-115	LR-115_16	1,7	Refuerzo de firme	361.365,42 €
LR-115	LR-115_17	2,4	Refuerzo de firme	527.983,01 €
LR-123	LR-123_13	3,2	Refuerzo de firme	460.057,09 €
LR-123	LR-123_14	0,2	Refuerzo de firme	38.947,99 €
LR-123	LR-123_17	1,6	Refuerzo de firme	339.726,77 €

LR-123	LR-123_18	1,0	Refuerzo de firme	209.894,88 €
LR-123	LR-123_19	2,9	Refuerzo de firme	696.214,08 €
LR-123	LR-123_20	1,2	Refuerzo de firme	294.552,11 €
LR-259	LR-259_1_02	4,5	Variantes	22.000.000,00 €
LR-286	LR-286_01	0,28	Refuerzo de firme	58.061,17 €
LR-286	LR-286_02	2,48	Refuerzo de firme	514.256,09 €
LR-286	LR-286_03	0,24	Refuerzo de firme	49.766,72 €
LR-286	LR-286_04	1,73	Refuerzo de firme	358.735,10 €
LR-286	LR-286_05	1,79	Refuerzo de firme	371.176,78 €
LR-286	LR-286_06	0,29	Refuerzo de firme	60.134,78 €
LR-286	LR-286_07	12,48	Refuerzo de firme	2.587.869,36 €
LR-583	LR-583_01	1,4	Mejoras de Travesía	682.577,28 €
LR-585	LR-585_01	1,3	Mejoras de Travesía	3.857.459,21 €

- Actuaciones en la comarca de Santo Domingo de la Calzada

Carretera	Tramo	Longitud (km)	Tipo de actuación	Coste (€)
LR-111	LR-111_12	3,5	Variantes	6.798.136,80 €
LR-304	LR-304_01	0,1	Refuerzo de firme	10.518,33 €
LR-304	LR-304_02	6,8	Ensanches y mejoras de trazado	2.850.260,75 €
LR-305	LR-305_01	0,5	Refuerzo de firme	40.570,69 €
LR-308	LR-308_03	0,8	Mejoras de Travesía	383.949,72 €
LR-308	LR-308_05	3,7	Ensanches y mejoras de trazado	1.204.062,90 €
LR-308	LR-308_06	2,5	Ensanches y mejoras de trazado	816.334,38 €
LR-308	LR-308_07	0,8	Refuerzo de firme	60.104,72 €
LR-323	LR-323_02	3,3	Ensanches y mejoras de trazado	1.393.831,76 €
LR-325	LR-325_02_2	1,3	Ensanches y mejoras de trazado	801.312,83 €
LR-325	LR-325_03	0,4	Ensanches y mejoras de trazado	228.065,96 €
LR-325	LR-325_04	0,7	Ensanches y mejoras de trazado	449.967,98 €
LR-504	LR-504_01	1,7	Refuerzo de firme	173.868,39 €
LR-504	LR-504_02	1,8	Mejoras de Travesía	857.961,72 €
LR-504	LR-504_03	2,0	Refuerzo de firme	202.846,46 €

- Actuaciones en la comarca de Anguiano

Carretera	Tramo	Longitud (km)	Tipo de actuación	Coste (€)
LR-113	LR-113_01	0,9	Ensanches y mejoras de trazado	508.068,18 €
LR-113	LR-113_02	5,4	Ensanches y mejoras de trazado	3.172.472,25 €
LR-113	LR-113_04	3,4	Ensanches y mejoras de trazado	1.990.918,34 €
LR-113	LR-113_06	0,5	Ensanches y mejoras de trazado	307.204,02 €
LR-113	LR-113_07	4,6	Ensanches y mejoras de trazado	2.693.942,92 €
LR-113	LR-113_09	4,9	Ensanches y mejoras de trazado	2.882.991,55 €
LR-422	LR-422_02	0,6	Refuerzo de firme	39.443,72 €

- Actuaciones en la comarca de Torrecilla de Cameros

Carretera	Tramo	Longitud (km)	Tipo de actuación	Coste (€)
LR-250	LR-250_15	3,9	Ensanches y mejoras de trazado	3.298.286,10 €
LR-250	LR-250_16	0,4	Ensanches y mejoras de trazado	209.167,28 €
LR-250	LR-250_18	0,9	Ensanches y mejoras de trazado	534.538,59 €
LR-250	LR-250_19	0,8	Ensanches y mejoras de trazado	488.056,98 €
LR-250	LR-250_21	3,4	Ensanches y mejoras de trazado	2.869.937,25 €
LR-250	LR-250_23	2,6	Ensanches y mejoras de trazado	1.493.221,94 €
LR-250	LR-250_25	13,1	Ensanches y mejoras de trazado	7.622.985,14 €
LR-250	LR-250_26	0,1	Ensanches y mejoras de trazado	25.630,22 €
LR-340	LR-340_2_02	1,5	Mejoras de Travesía	369.930,17 €
LR-463	LR-463_01	6,5	Refuerzo de firme	406.332,96 €
LR-465	LR-465_01	5,8	Refuerzo de firme	365.010,97 €
LR-547	LR-547_01	0,4	Refuerzo de firme	23.791,45 €

- Actuaciones en la comarca de Haro

Carretera	Tramo	Longitud (km)	Tipo de actuación	Coste (€)
LR-124	LR-124_3_01	0,4	Refuerzo de firme	42.253,03 €
LR-124	LR-124_3_03	0,4	Refuerzo de firme	107.109,86 €
LR-203	LR-203_01	0,9	Mejoras de Travesía	426.610,80 €

LR-207	LR-207_02	0,6	Mejoras de Travesía	274.926,96 €
LR-301	LR-301_03	1,5	Ensanches y mejoras de trazado	613.452,90 €
LR-304	LR-304_03	1,2	Ensanches y mejoras de trazado	399.971,06 €
LR-304	LR-304_04	0,3	Refuerzo de firme	23.290,58 €
LR-304	LR-304_05	0,8	Refuerzo de firme	47.582,90 €
LR-304	LR-304_06	5,0	Ensanches y mejoras de trazado	2.078.228,19 €
LR-304	LR-304_07	1,9	Refuerzo de firme	272.626,42 €
LR-304	LR-304_08	0,4	Mejoras de Travesía	199.085,04 €
LR-306	LR-306_01	0,4	Mejoras de Travesía	199.085,04 €
LR-313	LR-313_04	3,5	Refuerzo de firme	350.734,51 €
LR-318	LR-318_05	0,8	Ensanches y mejoras de trazado	260.337,92 €

- Actuaciones en la comarca de Nájera

Carretera	Tramo	Longitud (km)	Tipo de actuación	Coste (€)
LR-204	LR-204_09	0,8	Mejoras de Travesía	379.209,60 €
LR-206	LR-206_04	1,1	Mejoras de Travesía	526.153,32 €
LR-313	LR-313_01	1,2	Refuerzo de firme	167.551,66 €
LR-313	LR-313_02	1,3	Refuerzo de firme	94.664,94 €
LR-322	LR-322_04	0,6	Refuerzo de firme	45.829,85 €
LR-429	LR-429_05	1,1	Ensanches y mejoras de trazado	459.046,39 €

- Actuaciones en la comarca de Alfaro

Carretera	Tramo	Longitud (km)	Tipo de actuación	Coste (€)
LR-115	LR-115_20	1,5	Mejoras de Travesía	687.317,40 €
LR-115	LR-115_21	1,6	Refuerzo del firme	396.793,34 €

- Actuaciones en la comarca de Calahorra

Carretera	Tramo	Longitud (km)	Tipo de actuación	Coste (€)
LR-123	LR-123_21	2,1	Refuerzo del firme	506.337,51 €
LR-123	LR-123_22	2,0	Refuerzo del firme	489.297,31 €
LR-123	LR-123_23	0,5	Mejoras de Travesía	255.966,48 €
LR-480	LR-480_01	0,9	Mejoras de Travesía	421.870,68 €
LR-482	LR-482_01	3,1	Refuerzo del firme	262.087,33 €

- Actuaciones en la comarca de Cervera del Río Alhama

Carretera	Tramo	Longitud (km)	Tipo de actuación	Coste (€)
LR-123	LR-123_05	0,9	Mejoras de Travesía	2.222.782,90 €
LR-284	LR-284_01	1,3	Mejoras de Travesía	1.250.000,00 €
LR-285	LR-285_2_03	1,2	Refuerzo del firme	268.319,23 €
LR-491	LR-491_01	0,4	Refuerzo del firme	25.696,19 €

4 RESULTADOS DEL PLAN

4.1 Actuaciones previstas 2022-2030

Las actuaciones previstas para el periodo 2022-2030 se pueden resumir en los siguientes datos concretos:

Red Básica

- 24,8 km de ensanche y mejoras de trazado
- 8,0 km de nuevas variantes
- 24,8 km de refuerzo de firme
- 5,0 km de mejoras de travesía

Red Comarcal

- 25,1 km de ensanche y mejoras de trazado
- 5,8 km de nuevas variantes
- 2,9 km de duplicaciones de calzada
- 27,2 km de refuerzo de firme
- 7,5 km de mejoras de travesía

Red Local

- 28,3 km de ensanche y mejoras de trazado
- 38,4 km de refuerzo de firme
- 0,4 km de duplicaciones de calzada
- 11,1 km de mejoras de travesía

Con estas actuaciones, la longitud prevista de la red de carreteras a la finalización del Plan se muestra en la siguiente tabla:

TIPO DE RED	Longitud (km)
RED REGIONAL BÁSICA	293,94
RED COMARCAL	484,70
RED LOCAL	674,41
TOTAL	1.453,05

Tabla 2 – Longitud de la Red al final del Plan.

Fuente: Elaboración propia

4.2 Situación de la Red al final del plan

Con la finalización del presente Plan Regional, puede considerarse que la práctica totalidad de la red principal (Regional Básica y Comarcal) habrá sido acondicionada para las circunstancias actuales de circulación, pues todas ellas habrán sido objeto de al menos una actuación de acondicionamiento o mejora desde el año 2000, año inicial del Plan Regional de Carreteras vigente.

Ello supone:

- Una mejora en los trazados en planta y alzado, así como de la sección transversal que, en el caso de las nuevas actuaciones, se adaptarán a los parámetros de planificación adoptados.
- Que toda la red principal (Regional Básica y Comarcal) disponga de un pavimento de mezcla bituminosa, prácticamente en su totalidad en caliente.
- Una adecuada señalización vertical y horizontal, así como una mejora sustancial de balizamiento.

En lo que se refiere a la sección transversal, parámetro de referencia ya que permite una mejor comparación con la situación inicial, que se ha indicado en el epígrafe correspondiente, la situación final deseable es la indicada en la tabla adjunta.

Red	<6m	6-7m	>7m	Longitud (km)
Regional Básica	16,9	22,06	254,98	293,94
Comarcal	108,71	57,33	318,656	484,696
Total	125,61	79,39	573,636	778,64
Red	<5m	5-6m	>6m	Longitud (km)
Local	89,48	104,92	163,73	358,13
Accesos	61,87	89,76	140,44	292,07
Travesías	1,85	3,75	18,61	24,21
Total	153,2	198,43	322,78	674,41

Tabla 3 - Red de carreteras de La Rioja ancho plataforma por tipo de carretera.

Fuente: Elaboración propia

Accesibilidad

El Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030 tiene como objetivo contribuir con la mayor eficiencia posible al desarrollo socioeconómico en la Comunidad Autónoma de la Rioja, basando su propuesta en la mejora de las infraestructuras viarias que favorecen relaciones entre sus núcleos de población, sin olvidar la mejora de la accesibilidad a todas las cabeceras comarcales y las ciudades más importantes de la Comunidad Autónoma, así como también la mejora de la accesibilidad a lugares de La Rioja que presentan características de notable o deseable afluencia turística o económica. Son objetivos y criterios directores de este Plan una buena conectividad territorial de todos los núcleos habitados de La Rioja y una mejor y más equilibrada distribución territorial de la población con una red jerarquizada y estructurada, que vertebré todas las comarcas de La Rioja.

Con la modelización realizada (24 horas de un Día Laborable Tipo) de los diferentes escenarios, Do Nothing 2030, Do Minimum 2030 y Do Something 2030, se han podido comparar los diferentes tiempos de recorrido y corroborar la mejora que supone, en cuanto a accesibilidad se refiere, la realización del Plan frente a no llevarlo a cabo.

Se corrobora la mejora en la accesibilidad en diferentes sentidos. Por una parte, se muestran a continuación los mapas de isócronas de tiempo hacia los principales hospitales de La Rioja, en el escenario futuro Do Something 2030, donde se muestran los tiempos de recorrido en franjas de 5 minutos.

Por otra parte, comparando el escenario Do Nothing con el Do Something, es decir, el escenario correspondiente a la realización del Plan, se estima que el **tiempo total de viaje** entre cada uno de los núcleos urbanos y su equipamiento más cercano se reducirá de 50.022 a 49.406 minutos. Esto se traduce en un ahorro de 616 minutos.

Para poder entender mejor estos datos y tener una visión más global, se hará un breve análisis sobre el ahorro anual que supone, entre escenarios, en términos de tiempo, emisiones y consumo de combustible y su ahorro económico correspondiente.

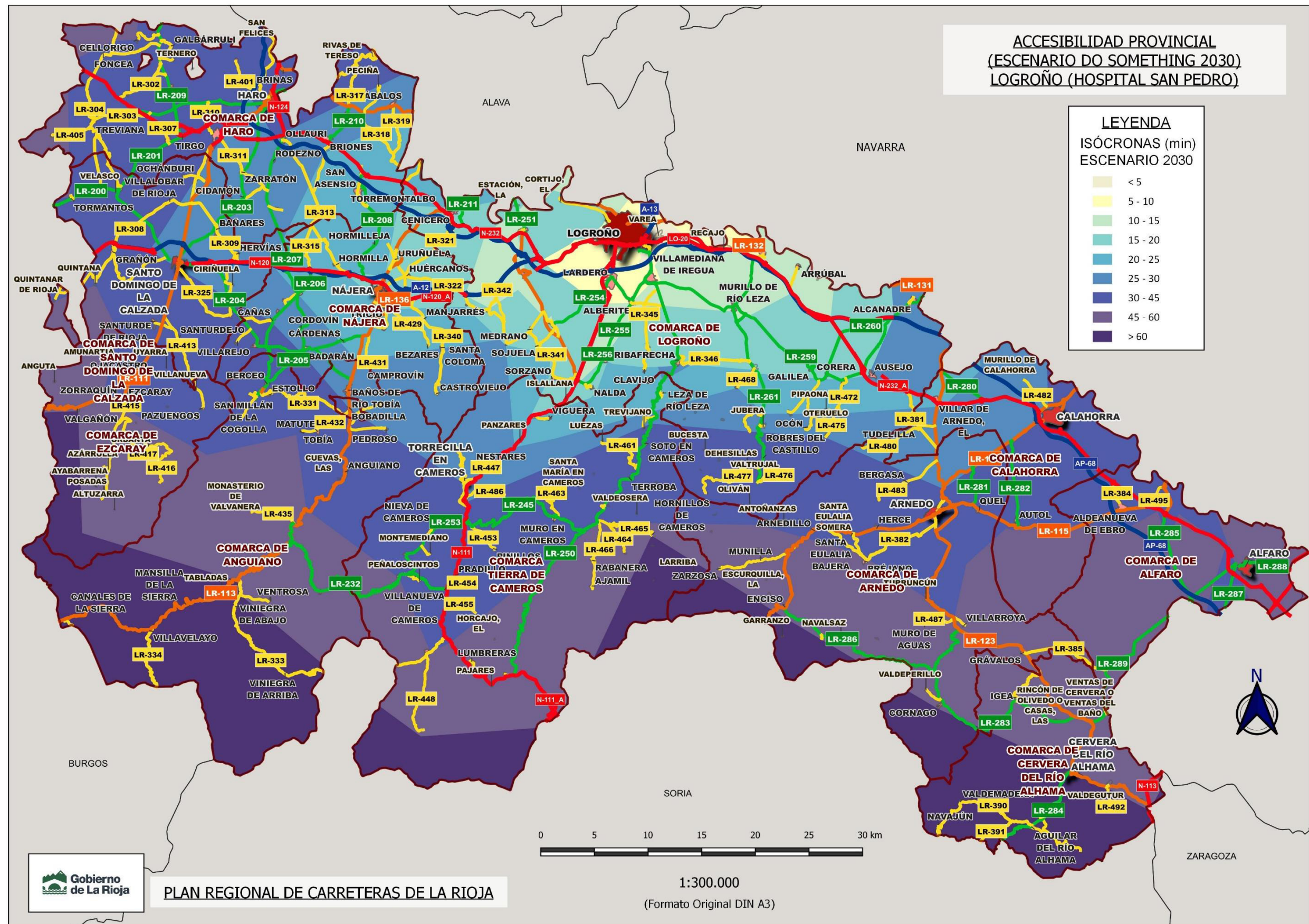
Para ello, por una parte, se calculan los minutos ahorrados anualmente para ambos escenarios (minutos ahorrados en un día x 365 días). Por otro, se consultan los datos obtenidos en el apartado 7.2 *Valoración de las distintas alternativas y criterios del Estudio Ambiental Estratégico*, donde se estima la futura huella de carbono emitida en cada escenario y el consumo de combustible anual.

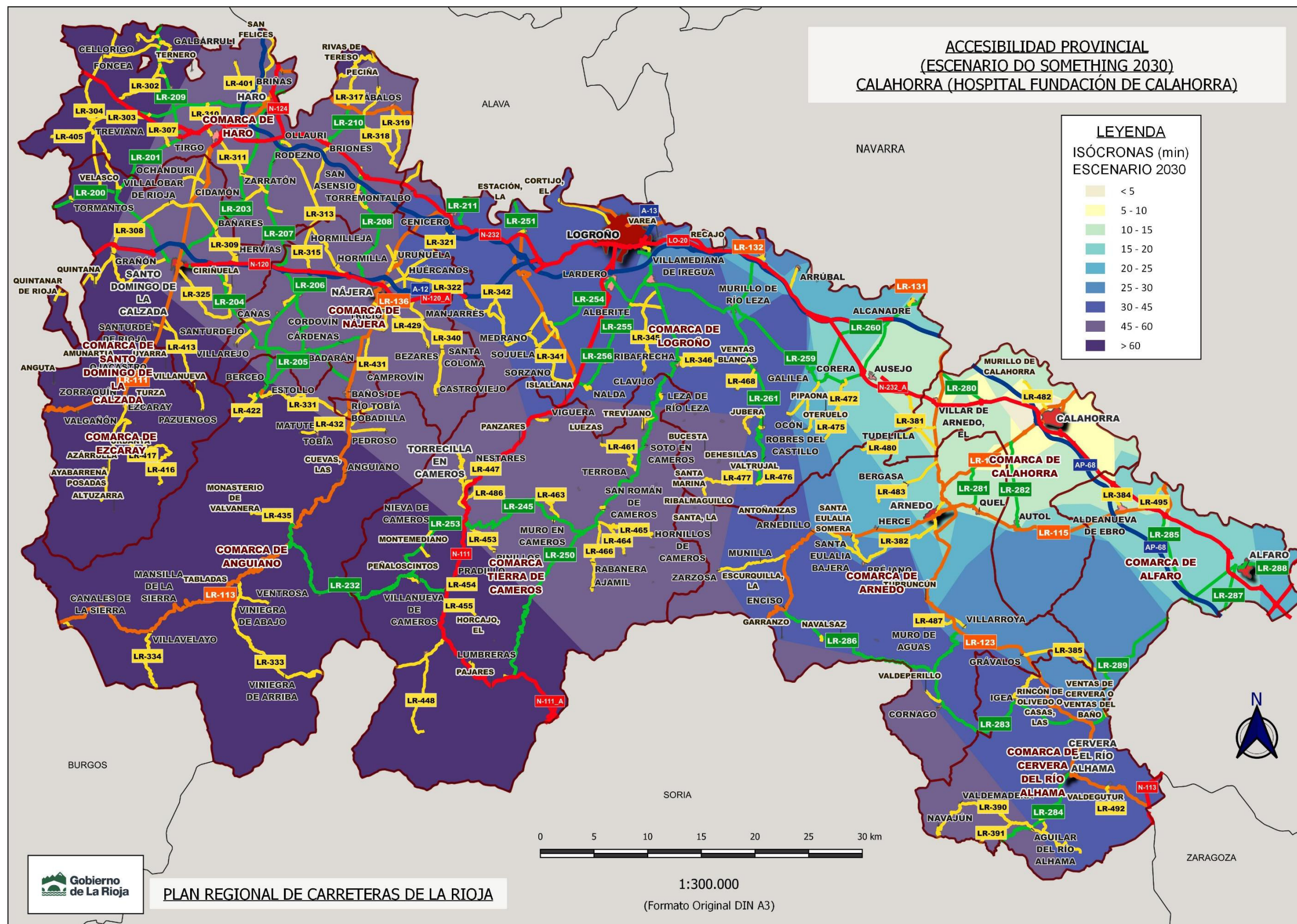
	Do Nothing 2030	Do Something 2030	Ahorro anual
Tiempo de recorrido anual (min)	18.258.030	18.033.190	224.840 min
Emisiones anuales (Tn Co2/año)	1.877,75	1.866,28	11,47 Tn CO₂/año
Consumo de combustible anual (Tn/año)	361.155,57	359.400,40	1.755,17 Tn/año

Tabla 4 - Ahorros anuales.

Como se puede observar, con la ejecución del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030, el ahorro anual se reduce considerablemente tanto en términos de tiempo, como de emisiones de gases de efecto invernadero, como de consumo de combustibles fósiles, reduciendo los efectos del cambio climático.

Por otra parte, al obtener un acortamiento de los tiempos de viaje, algunas de las zonas con peor accesibilidad que superaban el umbral máximo marcado de 30 minutos para llegar a su equipamiento más cercano, con la ejecución del plan ya no superarían ese límite.





5 EVALUACIÓN ECONÓMICO FINANCIERA

5.1 Recursos necesarios

En el apartado anterior se han resumido las actuaciones en la red de carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma de La Rioja. La inversión necesaria para materializar dichas actuaciones utilizando precios del año 2021 asciende a 225.725×10^3 € distribuidos según los siguientes conceptos:

- Duplicaciones de calzada: 13.498×10^3 €
 - Red Comarcal: 11.862×10^3 €
 - Red Local: 1.636×10^3 €
- Variantes: 37.521×10^3 €
 - Red Básica: 28.798×10^3 €
 - Red Comarcal: 8.722×10^3 €
- Ensanches y mejoras de trazado: 42.563×10^3 €
 - Red Básica: 14.467×10^3 €
 - Red Comarcal: 16.541×10^3 €
 - Red Local: 11.554×10^3 €
- Refuerzos de firme: 12.810×10^3 €
 - Red Básica: 5.066×10^3 €
 - Red Comarcal: 4.973×10^3 €
 - Red Local: 2.711×10^3 €
- Mejoras en las travesías: 16.235×10^3 €
 - Red Básica: 4.253×10^3 €
 - Red Comarcal: 4.174×10^3 €
 - Red Local: 7.807×10^3 €

Además, será necesario destinar aproximadamente 58.231×10^3 € a otras operaciones como seguridad vial, conservación ordinaria y vialidad invernal, etc., según se muestra a continuación:

- Seguridad vial: 13.834×10^3 €
- Conservación ordinaria y vialidad invernal: 37.542×10^3 €
- Plan de Acción contra el ruido: 2.808×10^3 €
- Actuaciones de Movilidad Sostenible: 4.046×10^3 €

El presupuesto inicial, en el año base, será de aproximadamente 22.200.000,00 €, cantidad que deberá incrementarse progresivamente con el fin de adecuar la inversión al incremento de tráfico previsible, que producirá en consecuencia un deterioro progresivo en la red de carreteras, y que puede estimarse en una primera aproximación al incremento del PIB anual de La Rioja.

Se ha previsto también el coste de las medidas destinadas a facilitar el uso de la autopista AP-68 en los desplazamientos regionales, consignando la parte asumida por la Comunidad Autónoma, conforme a lo convenido entre la Administración General del Estado, la sociedad concesionaria y la propia Comunidad Autónoma de La Rioja para el periodo 2022 – 2027, que asciende aproximadamente a 31 mill €.

Por último, será preciso destinar un 5,5% de la inversión en obra nueva para la redacción de estudios y proyectos, control y vigilancia de obras y seguimiento ambiental. También se estima necesaria una cantidad aproximada del 8,5% de la inversión en concepto de expropiaciones y reposición de servicios.

5.2 Financiación

Los recursos necesarios que figuran en el punto anterior, suponen un importante esfuerzo económico si se tiene en cuenta la capacidad inversora actual de la comunidad autónoma. Independientemente del plazo de ejecución del Plan, el cumplimiento de los objetivos de estabilidad presupuestaria, hace necesaria la utilización de fondos adicionales que no provengan exclusivamente del Gobierno de La Rioja.

A continuación, se hace una breve descripción de las diferentes formas de financiación utilizables, describiéndose brevemente sus ventajas e inconvenientes y su posible aplicación en función del tipo de actuación:

- **Fondos propios de la Comunidad Autónoma de La Rioja.** Será la principal fuente de financiación, debiendo soportar la mayor parte de la inversión a lo largo de los años de vigencia del Plan Regional de Carreteras. Estos fondos pueden provenir de partidas presupuestarias (financiación presupuestaria clásica) o bien otras fórmulas de financiación pública que puedan ser gestionadas por el sector privado.

La financiación mediante el sistema habitual de pago de las anualidades durante el año de ejecución, parece la más adecuada para la realización de obras de ampliación de carreteras, refuerzo del firme, actuaciones puntuales o de conservación... El reducido importe de la mayoría de estas obras, así como el elevado número de condicionantes externos para la ejecución de los trabajos, que deben realizarse con la carretera en servicio, limitan en gran medida la participación de la iniciativa privada.

- **Sistemas de Financiación Privada** como alternativa al anterior, a los que se puede recurrir a inversiones realizadas por la iniciativa privada, que serían recuperadas mediante el pago fraccionado de los costes por parte de la Administración durante el periodo de funcionamiento de la infraestructura (concesiones). Este sistema es eficaz y además tiene la ventaja de que no carga excesivamente el presupuesto de las administraciones públicas, aunque condiciona la capacidad inversora de ejercicios futuros. La utilización de este método de financiación resulta especialmente interesante en las obras o conjuntos de obras de mayor envergadura,

en las que un elevado número de usuarios pueda hacer atractiva la inversión y el riesgo que ésta conlleva, es decir en las variantes de las carreteras con mayor tráfico y autovías.

- **Aportaciones de otras Administraciones y entidades privadas**, recibidas como consecuencia de convenios de colaboración con la Administración General del Estado, comunidades autónomas vecinas, entidades locales o sociedades privadas que asuman parcial o totalmente la financiación de determinadas obras cuyos beneficios exceden la mejora de la Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja. Debe no obstante señalarse, que las aportaciones durante el periodo de ejecución anterior han sido reducidas, a pesar de existir algunas notables excepciones.

6 CONCLUSIONES

En el cuadro final del presente apartado se incluye una propuesta de programación de inversiones habiéndose previsto su desarrollo entre 2022 – 2030, teniendo en cuenta la capacidad económica de la comunidad autónoma y el probable calendario de aprobación del Plan.

La cantidad inicial consignada para el año 2022 se eleva a 22.200.000,00 €. Se ha considerado un incremento anual del PIB en relación a la inversión necesaria en los capítulos de seguridad vial, conservación y ordinaria vialidad invernala, como reflejo de la tendencia natural de incremento del tráfico en la red de carreteras. El incremento anual del PIB se ha obtenido mediante la función PRONÓSTICO a partir de los datos publicados en el INE (entre 2000 y 2019). Los resultados del incremento anual del PIB obtenidos son los que se muestran a continuación:

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Incremento anual PIB	-	1,81%	1,78%	1,75%	1,72%	1,69%	1,66%	1,63%	1,61%

Tabla 5 - Incremento anual del PIB.

También se ha previsto el coste del peaje en sombra de la autopista AP-68 hasta el día 10 de noviembre de 2026 (fecha de la liberación de la autopista), correspondiente a la Comunidad Autónoma, según el convenio suscrito con la Administración General del Estado y la sociedad concesionaria.

Las inversiones previstas del presente Plan Regional de Carreteras entre los años 2022-2030 y categorizadas por su programa de actuación se observan en el **Apéndice B**.

APÉNDICE A – COSTES UNITARIOS POR TIPO DE ACTUACIÓN

Tabla 6 - Coste unitario de nueva infraestructura (x 1.000€/km)

Actuación	Red	IMD (veh/día)	Categoría tráfico pesado	TIPO DE TERRENO							
				Llano		Ondulado		Accidentado		Muy accidentado	
				Sección	Coste*	Sección	Coste*	Sección	Coste*	Sección	Coste*
Acondicionamiento, ensanches y mejoras	Regional Básica	>2.000	T-2	7/10	721,29	7/10	783,79	7/9	847,95	7/8	1.211,59
		>1.000	T-31	7/10	710,94	7/9	662,43	7/8	598,26	6/8	1.098,87
		<1.000	T-32	7/9	615,06	7/8	559,94	6/7	590,78	6/7	1.021,10
	Comarcal	>1.000	T-31	7/9	619,13	7/9	662,43	7/8	598,26	6/7	1.002,75
		>500	T-32	7/8	535,75	7/8	559,94	6/7	590,78	6/7	955,27
		<500	T-41	6/7	419,38	6/7	512,60	6/7	581,02	6/7	856,70
	Local	>250	T-41	6/7	419,38	6/7	512,60	6/6	380,88	6/6	492,60
		<250	T-42	6/6	327,85	6/6	417,31	5/5	325,42	5/5	386,71
Nueva carretera	Regional Básica	>2.000	T-2	7/10	2.163,85	7/10	2.351,39	7/9	2.543,88	7/8	3.634,75
		>1.000	T-31	7/10	2.132,83	7/9	1.987,31	7/8	1.794,77	6/8	3.296,60
		<1.000	T-32	7/9	1.845,16	7/8	1.679,82	6/7	1.772,33	6/7	3.063,32
	Comarcal	>1.000	T-31	7/9	1.238,25	7/9	1.324,88	7/8	1.196,51	6/7	2.005,51
		>500	T-32	7/8	1.071,50	7/8	1.119,88	6/7	1.181,55	6/7	1.910,54
		<500	T-41	6/7	838,75	6/7	1.025,21	6/7	1.162,04	6/7	1.713,40
	Local	>250	T-41	6/7	419,38	6/7	512,60	6/6	380,88	6/6	492,60
		<250	T-42	6/6	327,85	6/6	417,31	5/5	325,42	5/5	386,71
Variantes	Regional Básica	>2.000	T-2	7/10	3.067,82	7/10	3.492,76	7/9	3.894,19	-	-
		>1.000	T-31	7/10	2.854,00	7/9	3.410,21	7/8	3.573,22	-	-
		<1.000	T-32	7/9	2.832,58	7/8	3.217,88	6/7	3.315,32	-	-
	Comarcal	>1.000	T-31	7/9	2.625,67	7/9	3.147,89	7/8	3.280,07	-	-
		>500	T-32	7/8	2.324,78	7/8	2.759,32	6/7	3.060,30	-	-
		<500	T-41	6/7	2.075,24	6/7	2.566,99	6/6	2.806,64	-	-
	Local	>250	T-41	6/7	2.075,24	6/7	2.353,07	5/6	2.770,77	-	-
		<250	T-42	-	-	-	-	-	-	-	-
Autovías	Todas	> 5.000	T-1	2 x7/10,5	4.090,42	2 x7/10,5	4.767,61	-	-	-	-

Tabla 7 - Coste unitario de refuerzo de firme (x 1.000€/km)

Actuación	IMD (Veh/día)	Categoría tráfico pesado	SECCIÓN TIPO						
			7/10	7/9	7/8	6/8	6/7	6/6	5/5
Refuerzo	>2.000	T-2	270,48	243,43	216,39	216,39	189,34	162,29	
	>1.000	T-31	202,85	182,56	162,28	162,28	141,99	121,71	
	>500	T-32			114,20	114,20	99,92	85,65	
	>250	T-41				95,17	83,28	71,38	
	<250	T-42				100,17	87,65	75,13	62,61

Tabla 8 - Coste unitario de la conservación del firme (x 1.000€/km)

Actuación	IMD (Veh/día)	Categoría tráfico pesado	SECCIÓN TIPO						
			7/10	7/9	7/8	6/8	6/7	6/6	5/5
Refuerzo	>2.000	T-2	142,76	128,48	114,21				
	>1.000	T-31	118,96	107,07	95,17	95,17	83,28		
	>500	T-32			76,13	76,13	66,61		
	>250	T-41				57,11	49,97	42,83	
	<250	T-42					44,70	38,32	31,93

Tabla 9 - Coste unitario de las travesías (x 1.000€/km)

Actuación	Concepto	Coste	Total
Travesía	Acerado	98,75	474,01
	Afirmado	302,84	
	Iluminación	32,92	
	Varios	39,50	

**APÉNDICE B – INVERSIONES PREVISTAS PLAN REGIONAL DE
CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030**

Tabla 10 - Inversiones previstas Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030
Programa de actuaciones para la construcción, acondicionamientos, y ensanches y mejoras de la Red Autonómica de La Rioja

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	TOTAL
Acondicionamientos, ensanches y mejoras	1.750.000,00 €	3.492.870,74 €	3.572.769,49 €	3.652.668,23 €	4.259.337,01 €	6.339.235,76 €	6.419.134,50 €	6.499.033,25 €	6.578.931,99 €	42.563.980,97 €
Autovías/Desdoblamientos	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	3.374.597,09 €	3.374.597,09 €	3.374.597,09 €	3.374.597,09 €	13.498.388,37 €
Nuevas carreteras	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	500.000,00 €	500.000,00 €
Variantes	3.550.000,00 €	3.997.561,18 €	4.068.651,61 €	4.139.742,04 €	4.210.832,48 €	4.281.922,91 €	4.353.013,34 €	4.424.103,77 €	4.495.194,21 €	37.521.021,54 €
TOTAL	5.300.000,00 €	7.490.431,92 €	7.641.421,10 €	7.792.410,27 €	8.470.169,49 €	13.995.755,76 €	14.146.744,94 €	14.297.734,11 €	14.948.723,29 €	94.083.390,88 €
ACUMULADO	5.300.000,00 €	12.790.431,92 €	20.431.853,02 €	28.224.263,29 €	36.694.432,78 €	50.690.188,54 €	64.836.933,47 €	79.134.667,58 €	94.083.390,88 €	

Programa de actuaciones en medio urbano, de conservación ordinaria, de seguridad vial y de movilidad sostenible de la Red Autonómica de La Rioja

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	TOTAL
Actuaciones en medio urbano	5.330.000,00 €	1.282.927,42 €	1.305.742,30 €	1.328.557,18 €	1.351.372,05 €	1.374.186,93 €	1.397.001,81 €	1.419.816,68 €	1.445.631,56 €	16.235.235,94 €
Refuerzos y renovación del firme	800.000,00 €	1.421.056,74 €	1.445.148,47 €	1.469.240,20 €	1.493.331,92 €	1.517.423,65 €	1.541.515,38 €	1.565.607,10 €	1.557.278,96 €	12.810.602,42 €
Actuaciones de Movilidad Sostenible	56.000,00 €	900.000,00 €	900.000,00 €	350.000,00 €	356.010,44 €	362.020,87 €	368.031,31 €	374.041,74 €	380.052,18 €	4.046.156,53 €
Seguridad vial	960.000,00 €	1.515.000,00 €	1.541.941,93 €	1.568.883,86 €	1.595.825,78 €	1.622.767,71 €	1.649.709,64 €	1.676.651,57 €	1.703.593,50 €	13.834.373,98 €
Plan de Acción contra el Ruido	300.000,00 €	300.000,00 €	300.000,00 €	300.000,00 €	300.000,00 €	327.158,14 €	327.158,14 €	327.158,14 €	327.158,14 €	2.808.632,57 €
Conservación ordinaria y vialidad invernial	2.700.000,00 €	4.100.000,00 €	4.172.912,15 €	4.245.824,30 €	4.318.736,44 €	4.391.648,59 €	4.464.560,74 €	4.537.472,89 €	4.610.385,04 €	37.541.540,15 €
Medidas en autopista AP-68	5.899.840,60 €	6.053.646,64 €	6.311.625,43 €	6.571.423,02 €	6.090.128,02 €	158.250,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	31.084.913,71 €
TOTAL	16.045.840,60 €	15.572.630,81 €	15.977.370,28 €	15.833.928,55 €	15.505.404,66 €	9.753.455,90 €	9.747.977,01 €	9.900.748,12 €	10.024.099,37 €	118.361.455,29 €
ACUMULADO	16.045.840,60 €	31.618.471,41 €	47.595.841,69 €	63.429.770,23 €	78.935.174,89 €	88.688.630,79 €	98.436.607,80 €	108.337.355,92 €	118.361.455,29 €	

Programa de actuaciones preparatorias y complementarias para el desarrollo del Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autonómica de La Rioja

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	TOTAL
Estudios, proyectos y seguimiento ambiental	350.000,00 €	411.973,76 €	420.278,16 €	428.582,57 €	465.859,32 €	769.766,57 €	778.070,97 €	786.375,38 €	822.179,78 €	5.233.086,50 €
Expropiaciones y reposición de servicios	500.000,00 €	636.686,71 €	649.520,79 €	662.354,87 €	719.964,41 €	1.189.639,24 €	1.202.473,32 €	1.215.307,40 €	1.270.641,48 €	8.046.588,22 €
TOTAL	850.000,00 €	1.048.660,47 €	1.069.798,95 €	1.090.937,44 €	1.185.823,73 €	1.959.405,81 €	1.980.544,29 €	2.001.682,78 €	2.092.821,26 €	13.279.674,72 €
ACUMULADO	850.000,00 €	1.898.660,47 €	2.968.459,42 €	4.059.396,86 €	5.245.220,59 €	7.204.626,39 €	9.185.170,69 €	11.186.853,46 €	13.279.674,72 €	

INVERSIONES TOTALES

Actuaciones	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	TOTAL
Obra nueva	5.300.000,00 €	7.490.431,92 €	7.641.421,10 €	7.792.410,27 €	8.470.169,49 €	13.995.755,76 €	14.146.744,94 €	14.297.734,11 €	14.948.723,29 €	94.083.390,88 €
Conservación	16.045.840,60 €	15.572.630,81 €	15.977.370,28 €	15.833.928,55 €	15.505.404,66 €	9.753.455,90 €	9.747.977,01 €	9.900.748,12 €	10.024.099,37 €	118.361.455,29 €
Preparatorias	850.000,00 €	1.048.660,47 €	1.069.798,95 €	1.090.937,44 €	1.185.823,73 €	1.959.405,81 €	1.980.544,29 €	2.001.682,78 €	2.092.821,26 €	13.279.674,72 €
TOTAL	22.195.840,60 €	24.111.723,20 €	24.688.590,33 €	24.717.276,26 €	25.161.397,88 €	25.708.617,46 €	25.875.266,24 €	26.200.165,01 €	27.065.643,92 €	225.724.520,89 €
ACUMULADO	22.195.840,60 €	46.307.563,80 €	70.996.154,12 €	95.713.430,38 €	120.874.828,26 €	146.583.445,72 €	172.458.711,95 €	198.658.876,97 €	225.724.520,89 €	

INVERSIONES REALES

Actuaciones	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	TOTAL
Inversiones reales	16.296.000,00 €	18.058.076,56 €	18.376.964,90 €	18.145.853,24 €	19.071.269,86 €	25.550.367,46 €	25.875.266,24 €	26.200.165,01 €	27.065.643,92 €	194.639.607,18 €
Medidas en la AP-68	5.899.840,60 €	6.053.646,64 €	6.311.625,43 €	6.571.423,02 €	6.090.128,02 €	158.250,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	31.084.913,71 €

El cuadro de Inversiones del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030 es una previsión basada en un orden de prioridad, pero **no es vinculante** en cuanto a la programación de las actuaciones que se proponen.

**APÉNDICE C – ACTUACIONES PREVISTAS POR TIPOLOGÍA PLAN REGIONAL
DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030**

Duplicaciones de Calzada

CARRETERA	TRAMO INVENTARIO	TRAMO	I.M.D.	CATEGORÍA DE FIRME	TIPO DE TERRENO	SECCIÓN	LONGITUD (Km)	COSTE (€)	COMARCA	CATEGORÍA	ANUALIDAD
LR-250	LR-250_02	LR-443 LR-255	IMD>5000	T2	LLANO	2x7/10,5	2,9	11.862.220,09 €	LOGROÑO	COMARCAL	2027-2030
LR-443	LR-443_01	LA PORTALADA LR-250	IMD>5000	T2	LLANO	2x7/10,5	0,4	1.636.168,29 €	LOGROÑO	LOCAL	2027-2030

Variantes

CARRETERA	TRAMO INVENTARIO	TRAMO	I.M.D.	CATEGORÍA DE FIRME	TIPO DE TERRENO	SECCIÓN	LONGITUD (Km)	COSTE (€)	COMARCA	CATEGORÍA	ANUALIDAD
LR-111	LR-111_12	SANTO DOMINGO DE LA CALZADA	5000>IMD>2000	T2	LLANO	7/10	3,5	6.798.136,80 €	STO. DOMINGO DE LA CALZADA	REGIONAL BÁSICA	2029-2030
LR-115	LR-115_13	ARNEDO OESTE	IMD>5000	T2	ONDULADO	7/10	4,5	22.000.000,00 €	ARNEDO	REGIONAL BÁSICA	2024-2028
LR-259	LR-259_1_02	MURILLO RIO DE LEZA (2ª fase)	5000>IMD>1000	T31	ONDULADO	7/9	5,8	8.722.884,74 €	LOGROÑO	COMARCAL	2022-2023

Ensanches y Mejoras de Trazado

CARRETERA	TRAMO INVENTARIO	TRAMO	I.M.D.	CATEGORÍA DE FIRME	TIPO DE TERRENO	SECCIÓN	LONGITUD (Km)	COSTE (€)	COMARCA	CATEGORÍA	ANUALIDAD
LR-113	LR-113_01	L.P. BURGOS LR-437	IMD<1000	T32	ACCIDENTADO	6/7	0,9	508.068,18 €	ANGUIANO	REGIONAL BÁSICA	2030
LR-113	LR-113_02	LR-437 CANALES	IMD<1000	T32	ACCIDENTADO	6/7	5,4	3.172.472,25 €	ANGUIANO	REGIONAL BÁSICA	2028-2029
LR-113	LR-113_04	CANALES VILLAVELAYO	IMD<1000	T32	ACCIDENTADO	6/7	3,4	1.990.918,34 €	ANGUIANO	REGIONAL BÁSICA	2026-2027
LR-113	LR-113_06	VILLAVELAYO LR-334	IMD<1000	T32	ACCIDENTADO	6/7	0,5	307.204,02 €	ANGUIANO	REGIONAL BÁSICA	2026
LR-113	LR-113_07	LR-334 MANSILLA	IMD<1000	T32	ACCIDENTADO	6/7	4,6	2.693.942,92 €	ANGUIANO	REGIONAL BÁSICA	2024-2025
LR-113	LR-113_09	MANSILLA TABLADAS	IMD<1000	T32	ACCIDENTADO	6/7	4,9	2.882.991,55 €	ANGUIANO	REGIONAL BÁSICA	2022-2023
LR-115	LR-115_03	ENCISO LR-484	IMD<1000	T32	ONDULADO	7/8	5,2	2.911.687,18 €	ARNEDO	REGIONAL BÁSICA	2022-2023
LR-250	LR-250_15	TERROBA LR-478	IMD<500	T32	MUY ACCIDENTADO	6/7	3,9	3.298.286,10 €	TORRECILLA DE CAMEROS	COMARCAL	2022-2025
LR-250	LR-250_16	LR-478 SAN ROMAN DE CAMEROS	IMD<500	T32	ACCIDENTADO	6/7	0,4	209.167,28 €	TORRECILLA DE CAMEROS	COMARCAL	2026
LR-250	LR-250_18	SAN ROMAN DE CAMEROS LR-466	IMD<500	T32	ACCIDENTADO	6/7	0,9	534.538,59 €	TORRECILLA DE CAMEROS	COMARCAL	2026-2027
LR-250	LR-250_19	LR-466 JALON DE CAMEROS	IMD<500	T32	ACCIDENTADO	6/7	0,8	488.056,98 €	TORRECILLA DE CAMEROS	COMARCAL	2027
LR-250	LR-250_21	JALON DE CAMEROS CABEZON DE CAMEROS	IMD<500	T32	MUY ACCIDENTADO	6/7	3,4	2.869.937,25 €	TORRECILLA DE CAMEROS	COMARCAL	2027-2028
LR-250	LR-250_23	CABEZON DE CAMEROS LAGUNA DE CAMEROS	IMD<500	T32	ACCIDENTADO	6/7	2,6	1.493.221,94 €	TORRECILLA DE CAMEROS	COMARCAL	2028
LR-250	LR-250_25	LAGUNA DE CAMEROS LR-457	IMD<500	T32	ACCIDENTADO	6/7	13,1	7.622.985,14 €	TORRECILLA DE CAMEROS	COMARCAL	2028-2030
LR-250	LR-250_26	LR-457 N-111	IMD<500	T32	ONDULADO	6/7	0,1	25.630,22 €	TORRECILLA DE CAMEROS	COMARCAL	2030
LR-301	LR-301_03	GALBARRULI LR-403	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	1,5	613.452,90 €	HARO	LOCAL	2029
LR-304	LR-304_02	HERRAMELLURI LR-305	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	6,8	2.850.260,75 €	STO. DOMINGO DE LA CALZADA	LOCAL	2024-2026

LR-304	LR-304_03	LR305 LR405	IMD<250	T42	LLANO	6/6	1,2	399.971,06 €	HARO	LOCAL	2026
LR-304	LR-304_06	TREVIANA N232	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	5,0	2.078.228,19 €	HARO	LOCAL	2026-2027
LR-308	LR-308_05	N120 LR201	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	3,7	1.204.062,90 €	STO. DOMINGO DE LA CALZADA	LOCAL	2029-2030
LR-308	LR-308_06	LR201 VILLALOBAR DE RIOJA	IMD<250	T42	LLANO	6/6	2,5	816.334,38 €	STO. DOMINGO DE LA CALZADA	LOCAL	2030
LR-318	LR-318_05	N-232A A SAN VICENTE DE LA SONSIERRA (VARIANTE ESTE)	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	6/7	0,8	260.337,92 €	HARO	LOCAL	2023
LR-323	LR-323_02	GRAÑON MORALES	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	3,3	1.393.831,76 €	STO. DOMINGO DE LA CALZADA	LOCAL	2027-2028
LR-325	LR-325_02_2	STO DOMINGO MANZANARES DE RIOJA	IMD>250	T42	ONDULADO	6/7	1,3	801.312,83 €	STO. DOMINGO DE LA CALZADA		2022-2023
LR-325	LR-325_03	MANZANARES DE RIOJA	IMD>250	T42	ONDULADO	6/7	0,4	228.065,96 €	STO. DOMINGO DE LA CALZADA		2022-2023
LR-325	LR-325_04	MANZANARES DE RIOJA LR-204	IMD>250	T42	ONDULADO	6/7	0,7	449.967,98 €	STO. DOMINGO DE LA CALZADA	LOCAL	2022-2023
LR-429	LR-429_05	BEZARES A SANTA COLOMA	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	1,1	459.046,39 €	NÁJERA	LOCAL	2028

Valoración Refuerzos de Firme 1er Orden

CARRETERA	TRAMO INVENTARIO	TRAMO	I.M.D.	CATEGORIA FIRME	TIPO DE TERRENO	SECCIÓN	LONGITUD (KM)	COSTE (€)	COMARCA	CATEGORÍA	ANUALIDAD
LR-115	LR-115_04	LR-484 LR-485	2000>IMD>1000	T32	MUY ACCIDENTADO	6/7	0,9	130.633,49 €	ARNEDO	REGIONAL BÁSICA	2023
LR-115	LR-115_05	LR-485 ARNEDILLO	5000>IMD>2000	T32	MUY ACCIDENTADO	7/8	2,2	465.230,93 €	ARNEDO	REGIONAL BÁSICA	2022
LR-115	LR-115_16	QUEL	5000>IMD>2000	T31	ACCIDENTADO	-	1,7	361.365,42 €	ARNEDO	REGIONAL BÁSICA	2022
LR-115	LR-115_17	QUEL AUTOL	5000>IMD>2000	T32	ACCIDENTADO	7/8	2,4	527.983,01 €	ARNEDO	REGIONAL BÁSICA	2022
LR-115	LR-115_21	ALDEANUEVA N-232	5000>IMD>2000	T31	LLANO	7/9	1,6	396.793,34 €	ALFARO	REGIONAL BÁSICA	2023
LR-123	LR-123_13	LR-487 TURRUNCUN	2000>IMD>1000	T31	MUY ACCIDENTADO	6/7	3,2	460.057,09 €	ARNEDO	REGIONAL BÁSICA	2027
LR-123	LR-123_14	TURRUNCUN	2000>IMD>1000	T31	ACCIDENTADO	-	0,2	38.947,99 €	ARNEDO	REGIONAL BÁSICA	2028
LR-123	LR-123_17	LR-115 LR-585	5000>IMD>2000	T31	ACCIDENTADO	7/8	1,6	339.726,77 €	ARNEDO	REGIONAL BÁSICA	2028
LR-123	LR-123_18	LR-585 LR-134	IMD>5000	T31	ACCIDENTADO	7/8	1,0	209.894,88 €	ARNEDO	REGIONAL BÁSICA	2028
LR-123	LR-123_19	LR-134 LR-483	5000>IMD>2000	T31	ONDULADO	7/9	2,9	696.214,08 €	ARNEDO	REGIONAL BÁSICA	2028
LR-123	LR-123_20	LR-483 LR-381	5000>IMD>2000	T31	ONDULADO	7/9	1,2	294.552,11 €	ARNEDO	REGIONAL BÁSICA	2029
LR-123	LR-123_21	LR-381 LR-481	5000>IMD>2000	T31	LLANO	7/9	2,1	506.337,51 €	CALAHORRA	REGIONAL BÁSICA	2029
LR-123	LR-123_22	LR-481 EL VILLAR	5000>IMD>2000	T31	LLANO	7/9	2,0	489.297,31 €	CALAHORRA	REGIONAL BÁSICA	2029
LR-124	LR-124_3_01	L.P. ALAVA BRIÑAS (TR3)	IMD<1000	T31	ONDULADO	6/8	0,4	42.253,03 €	HARO	REGIONAL BÁSICA	2030
LR-124	LR-124_3_03	BRIÑAS N-124 (TR3)	5000>IMD>2000	T31	ONDULADO	7/9	0,4	107.109,86 €	HARO	REGIONAL BÁSICA	2030
LR-260	LR-260_01	CORERA	IMD<500	T32	ACCIDENTADO	-	0,3	20.699,71 €	LOGROÑO	COMARCAL	2030
LR-260	LR-260_03	N-232 LR-259	1000<IMD<500	T32	ACCIDENTADO	6/7	5,2	441.094,69 €	LOGROÑO	COMARCAL	2023-2024
LR-260	LR-260_04	LR-259 ALCANADRE	1000<IMD<500	T32	ONDULADO	6/7	2,4	242.816,20 €	LOGROÑO	COMARCAL	2024

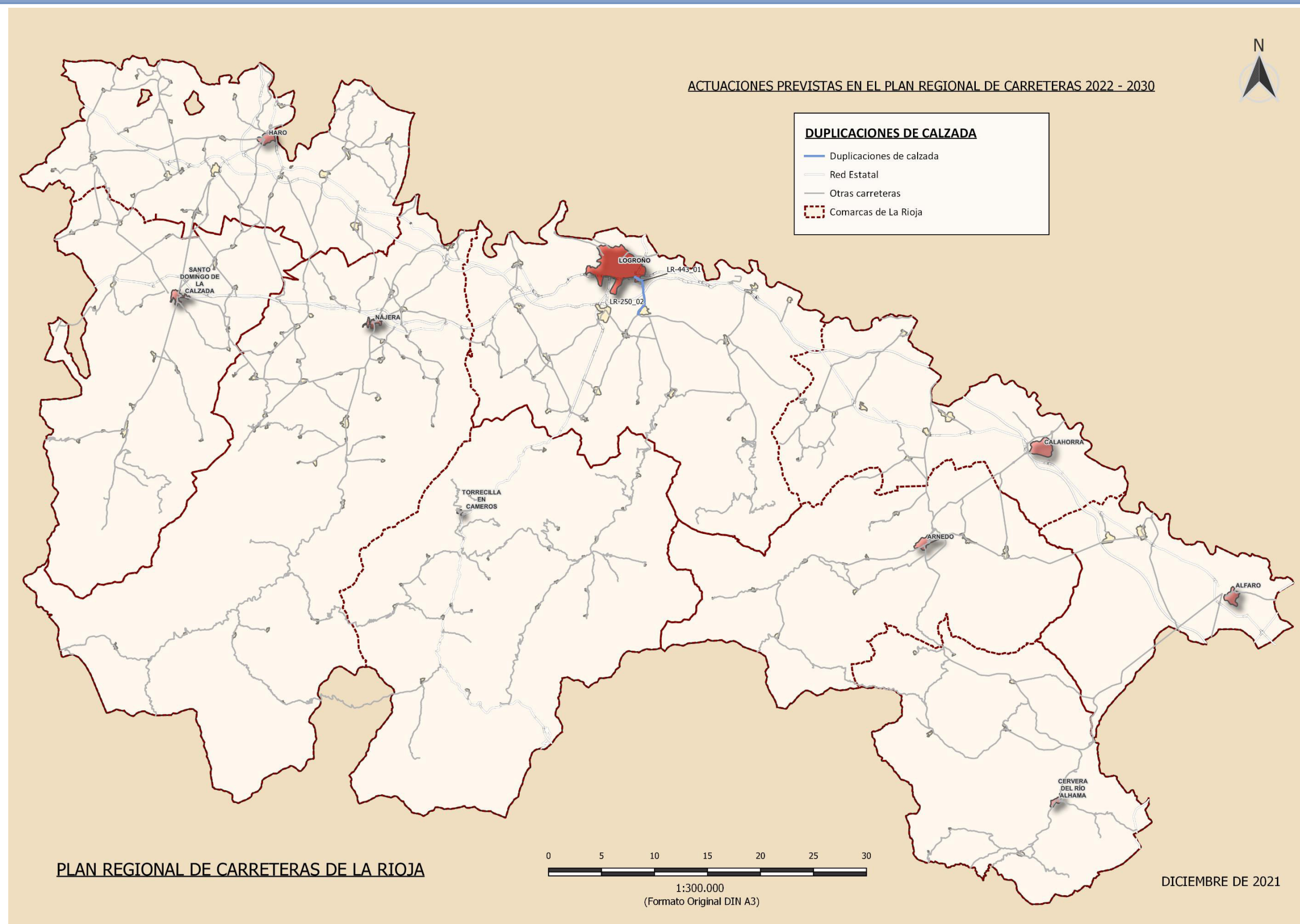
LR-285	LR-285_2_03	LR-289 LR-123	5000>IMD>1000	T32	ONDULADO	6/8	1,2	268.319,23 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	COMARCAL	2030
LR-286	LR-286_01	LR-115 ENCISO	IMD<500	T42	ONDULADO	6/6	0,28	58.061,17 €	ARNEDO	COMARCAL	2024
LR-286	LR-286_02	ENCISO EL VILLAR	IMD<500	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	2,48	514.256,09 €	ARNEDO	COMARCAL	2025
LR-286	LR-286_03	EL VILLAR	IMD<500	T42	ACCIDENTADO	-	0,24	49.766,72 €	ARNEDO	COMARCAL	2025
LR-286	LR-286_04	EL VILLAR LR-490	IMD<500	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	1,73	358.735,10 €	ARNEDO	COMARCAL	2025
LR-286	LR-286_05	LR-490 NAVALSAZ	IMD<500	T42	ACCIDENTADO	6/6	1,79	371.176,78 €	ARNEDO	COMARCAL	2025
LR-286	LR-286_06	NAVALSAZ	IMD<500	T42	ONDULADO	-	0,29	60.134,78 €	ARNEDO	COMARCAL	2025
LR-286	LR-286_07	NAVALSAZ LR-283	IMD<500	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	12,48	2.587.869,36 €	ARNEDO	COMARCAL	2026-2027
LR-304	LR-304_01	HERRAMELLURI	IMD<250	T42	LLANO	-	0,1	10.518,33 €	STO. DOMINGO DE LA CALZADA	LOCAL	2030
LR-304	LR-304_04	LR-405 TREVIANA	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	0,3	23.290,58 €	HARO	LOCAL	2030
LR-304	LR-304_05	TREVIANA	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	-	0,8	47.582,90 €	HARO	LOCAL	2030
LR-304	LR-304_07	N-232 FONCEA	IMD>250	T42	LLANO	6/7	1,9	272.626,42 €	HARO	LOCAL	
LR-305	LR-305_01	LEIVA	IMD<250	T42	LLANO	-	0,5	40.570,69 €	STO. DOMINGO DE LA CALZADA	LOCAL	2030
LR-308	LR-308_07	VILLALOBAR DE RIOJA	IMD<250	T42	ONDULADO	-	0,8	60.104,72 €	STO. DOMINGO DE LA CALZADA	LOCAL	2024
LR-313	LR-313_01	N-120 HORMILLA	IMD>250	T42	LLANO	6/7	1,2	167.551,66 €	NÁJERA	LOCAL	2023
LR-313	LR-313_02	HORMILLA	IMD<250	T42	LLANO	-	1,3	94.664,94 €	NÁJERA	LOCAL	2023
LR-313	LR-313_04	LR-315 LR-314	IMD>250	T42	LLANO	6/7	3,5	350.734,51 €	HARO	LOCAL	2023
LR-321	LR-321_03	HUERCANOS N-232	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	6/6	7,3	457.046,32 €	LOGROÑO	LOCAL	2024
LR-322	LR-322_04	LR-113 LR-514	IMD<250	T42	LLANO	6/6	0,6	45.829,85 €	NÁJERA	LOCAL	2030
LR-422	LR-422_02	LUGAR DEL RIO	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	-	0,6	39.443,72 €	ANGUIANO	LOCAL	2030
LR-441	LR-441_01	LOGROÑO EL CORTIJO	IMD>250	T32	MUY ACCIDENTADO	6/6	5,1	624.363,19 €	LOGROÑO	LOCAL	
LR-458	LR-458_01	N-232 AGONCILLO	IMD>250	T42	ONDULADO	6/6	1,2	147.266,95 €	LOGROÑO	LOCAL	
LR-463	LR-463_01	LR-245 TORRE EN CAMEROS	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	6,5	406.332,96 €	TORRECILLA DE CAMEROS	LOCAL	2030
LR-465	LR-465_01	LR-464 HORNILLOS DE CAMEROS	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	5,8	365.010,97 €	TORRECILLA DE CAMEROS	LOCAL	2030
LR-482	LR-482_01	CALAHORRA MURILLO DE CALAHORRA	IMD>250	T42	ONDULADO	6/6	3,1	262.087,33 €	CALAHORRA	LOCAL	2029
LR-491	LR-491_01	LR-124 PECIÑA	IMD>250	T42	ACCIDENTADO	6/6	0,4	25.696,19 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	LOCAL	
LR-504	LR-504_01	LR-111 CASTAÑARES	IMD>250	T42	LLANO	6/7	1,7	173.868,39 €	STO. DOMINGO DE LA CALZADA	LOCAL	2030
LR-504	LR-504_03	CASTAÑARES LR-111	IMD>250	T42	LLANO	6/7	2,0	202.846,46 €	STO. DOMINGO DE LA CALZADA	LOCAL	2030
LR-547	LR-547_01	N-111 TORRECILLA EN CAMEROS	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	0,4	23.791,45 €	TORRECILLA DE CAMEROS	LOCAL	2030

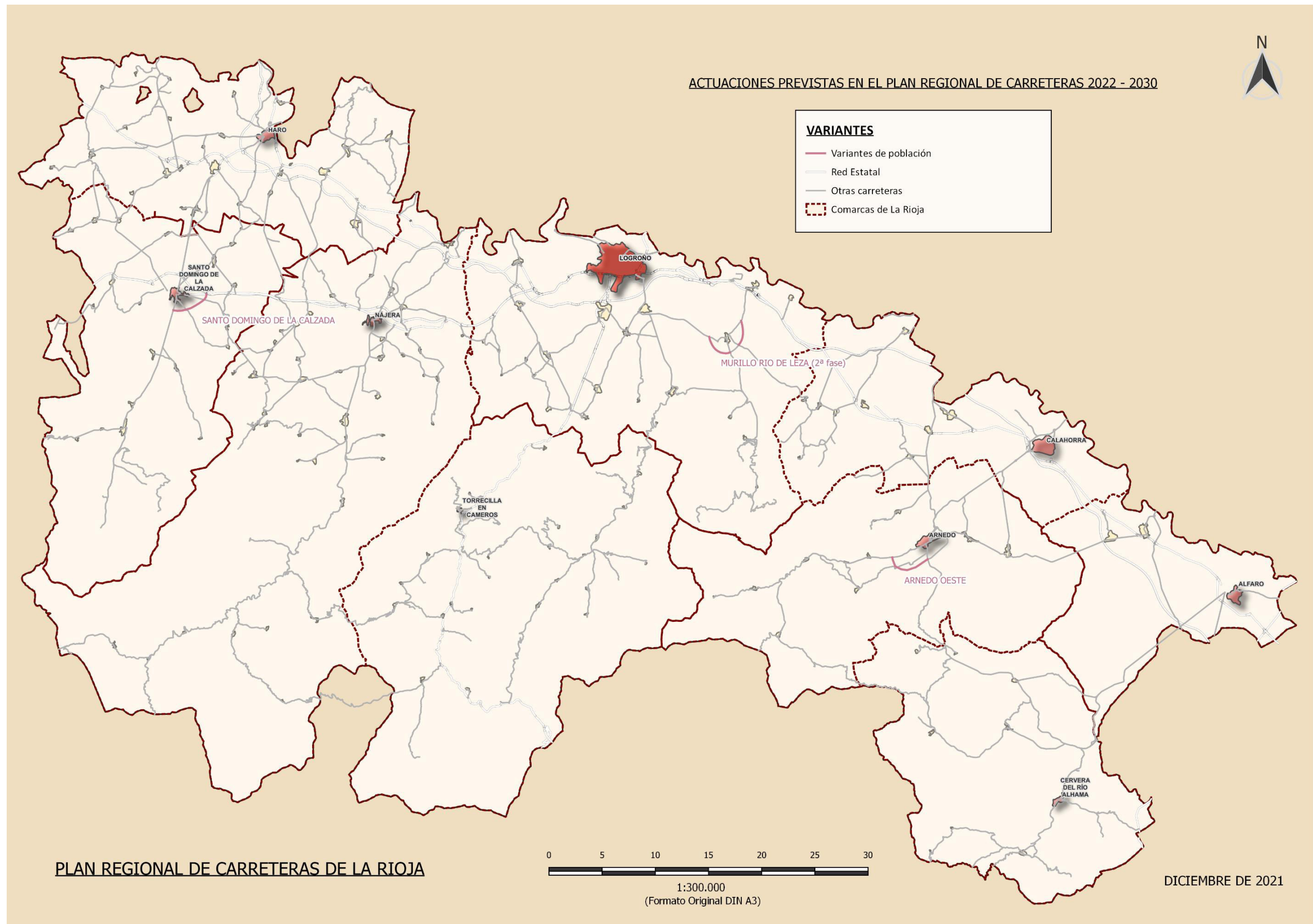
Valoración Actuaciones en medio urbano. Mejoras de Travesía.

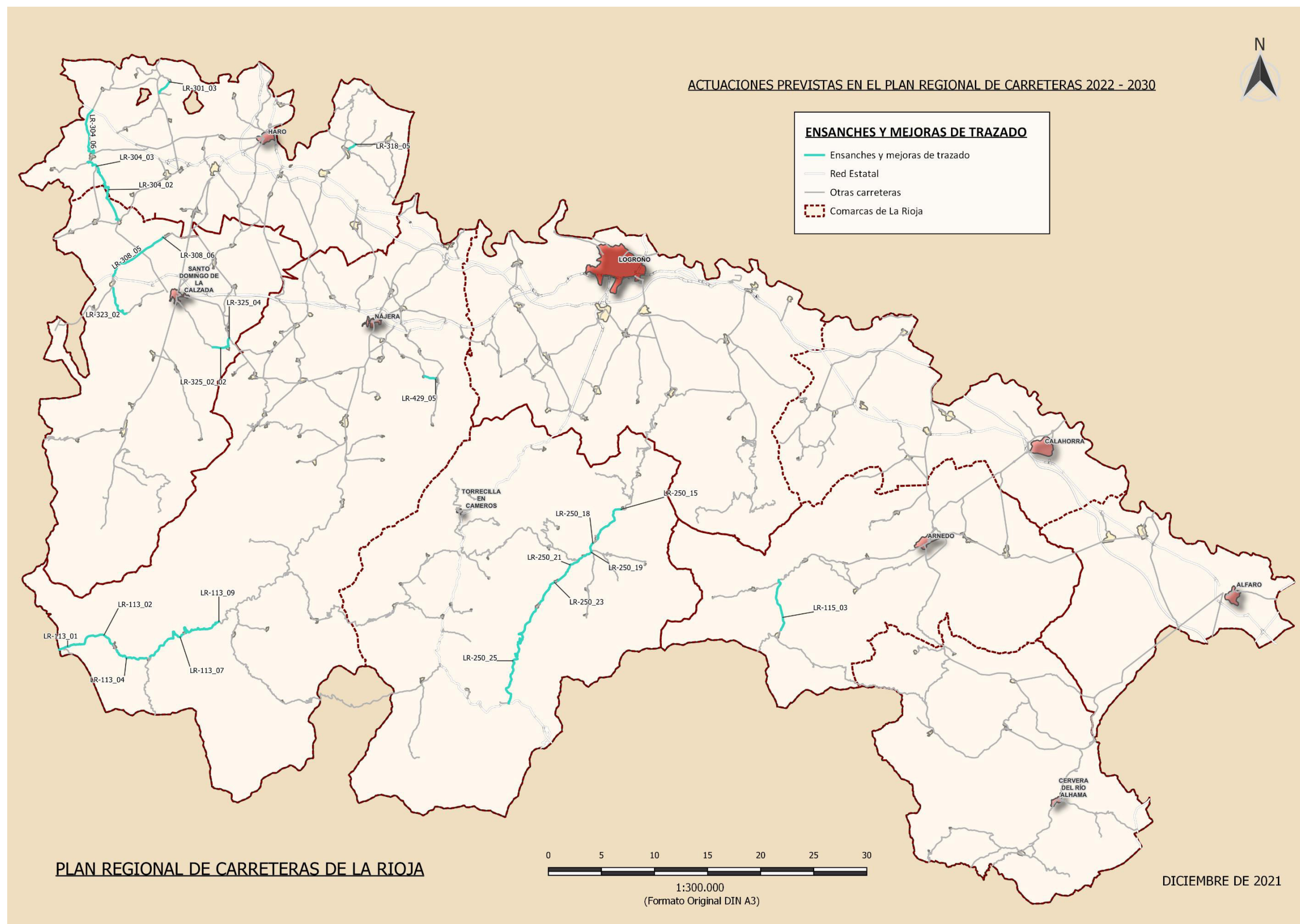
CARRETERA	TRAMO INVENTARIO	TRAMO	I.M.D.	CATEGORÍA DE FIRME	TIPO DE TERRENO	SECCIÓN	LONGITUD (Km)	COSTE (€)	COMARCA	CATEGORÍA
LR-115	LR-115_02	ENCISO	2000>IMD>1000	T32	ACCIDENTADO	-	1,0	469.271,88 €	ARNEDO	REGIONAL BÁSICA
LR-115	LR-115_06	ARNEDILLO	5000>IMD>2000	T31	ACCIDENTADO	-	1,2	617.796,00 €	ARNEDO	REGIONAL BÁSICA
LR-115	LR-115_20	ALDEANUEVA DE EBRO	5000>IMD>2000	T31	LLANO	-	1,5	687.317,40 €	ALFARO	REGIONAL BÁSICA
LR-123	LR-123_05	CERVERA DEL RIO ALHAMA	2000>IMD>1000	T32	ACCIDENTADO	-	0,9	2.222.782,90 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	REGIONAL BÁSICA
LR-123	LR-123_23	EL VILLAR DE ARNEDO	2000>IMD>1000	T31	ONDULADO	-	0,5	255.966,48 €	CALAHORRA	REGIONAL BÁSICA
LR-203	LR-203_01	HARO	5000>IMD>1000	T32	LLANO	-	0,9	426.610,80 €	HARO	COMARCAL
LR-204	LR-204_09	VILLAR DE LA TORRE	IMD<500	T42	ONDULADO	-	0,8	379.209,60 €	NÁJERA	COMARCAL
LR-206	LR-206_04	ALESANCO	5000>IMD>1000	T31	LLANO	-	1,1	526.153,32 €	NÁJERA	COMARCAL
LR-207	LR-207_02	OLLAURI	1000<IMD<500	T32	ONDULADO	-	0,6	274.926,96 €	HARO	COMARCAL
LR-254	LR-254_06	ALBERITE	IMD>5000	T32	LLANO	-	0,8	355.509,00 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR256	LR-256_02	ALBELDA DE IREGUA	IMD>5000	T32	ACCIDENTADO	-	0,8	374.469,48 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-259	LR-259_1_02	MURILLO RIO DE LEZA	5000>IMD>1000	T31	ONDULADO	-	1,3	630.435,96 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR-260	LR-260_05	ALCANADRE	IMD<500	T41	LLANO	-	0,7	331.808,40 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR-284	LR-284_01	CERVERA DEL RIO ALHAMA	5000>IMD>1000	T31	ACCIDENTADO	-	1,3	1.250.000,00 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	COMARCAL
LR-304	LR-304_08	FONCEA	IMD<250	T42	ONDULADO	-	0,4	199.085,04 €	HARO	LOCAL
LR-306	LR-306_01	HARO	IMD>250	T42	ONDULADO	-	0,4	199.085,04 €	HARO	LOCAL
LR-308	LR-308_03	GRAÑON	IMD<250	T42	ONDULADO	-	0,8	383.949,72 €	STO. DOMINGO DE LA CALZADA	LOCAL
LR-340	LR-340_2_02	TORRECILLA EN CAMEROS	IMD>250	T42	ACCIDENTADO	-	1,5	369.930,17 €	TORRECILLA DE CAMEROS	LOCAL
LR-480	LR-480_01	TUDELILLA	IMD>250	T42	ONDULADO	-	0,9	421.870,68 €	CALAHORRA	LOCAL
LR-504	LR-504_02	CASTAÑARES DE RIOJA	IMD>250	T42	LLANO	-	1,8	857.961,72 €	STO. DOMINGO DE LA CALZADA	LOCAL
LR-541	LR-541_02	ENTRENA	IMD<250	T31	ACCIDENTADO	-	1,7	461.058,90 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-583	LR-583_01	TRAVESIA DE ARNEDO	IMD<250	T42	LLANO	-	1,4	682.577,28 €	ARNEDO	LOCAL
LR-585	LR-585_01	LR-123 ARNEDO	IMD>250	T32	ONDULADO	-	1,3	3.857.459,21 €	ARNEDO	LOCAL

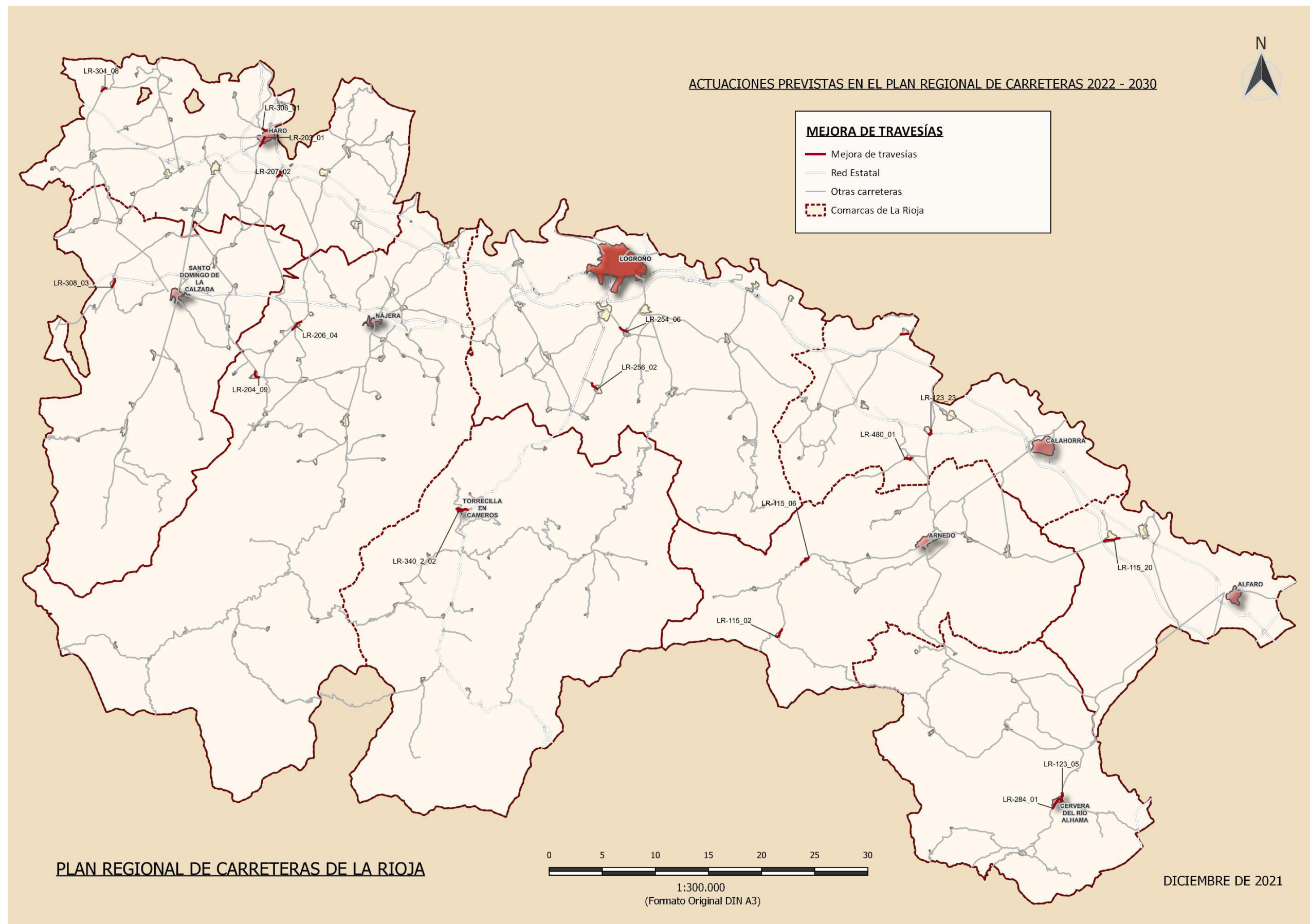
APÉNDICE D – PLANOS: ACTUACIONES PREVISTAS PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030

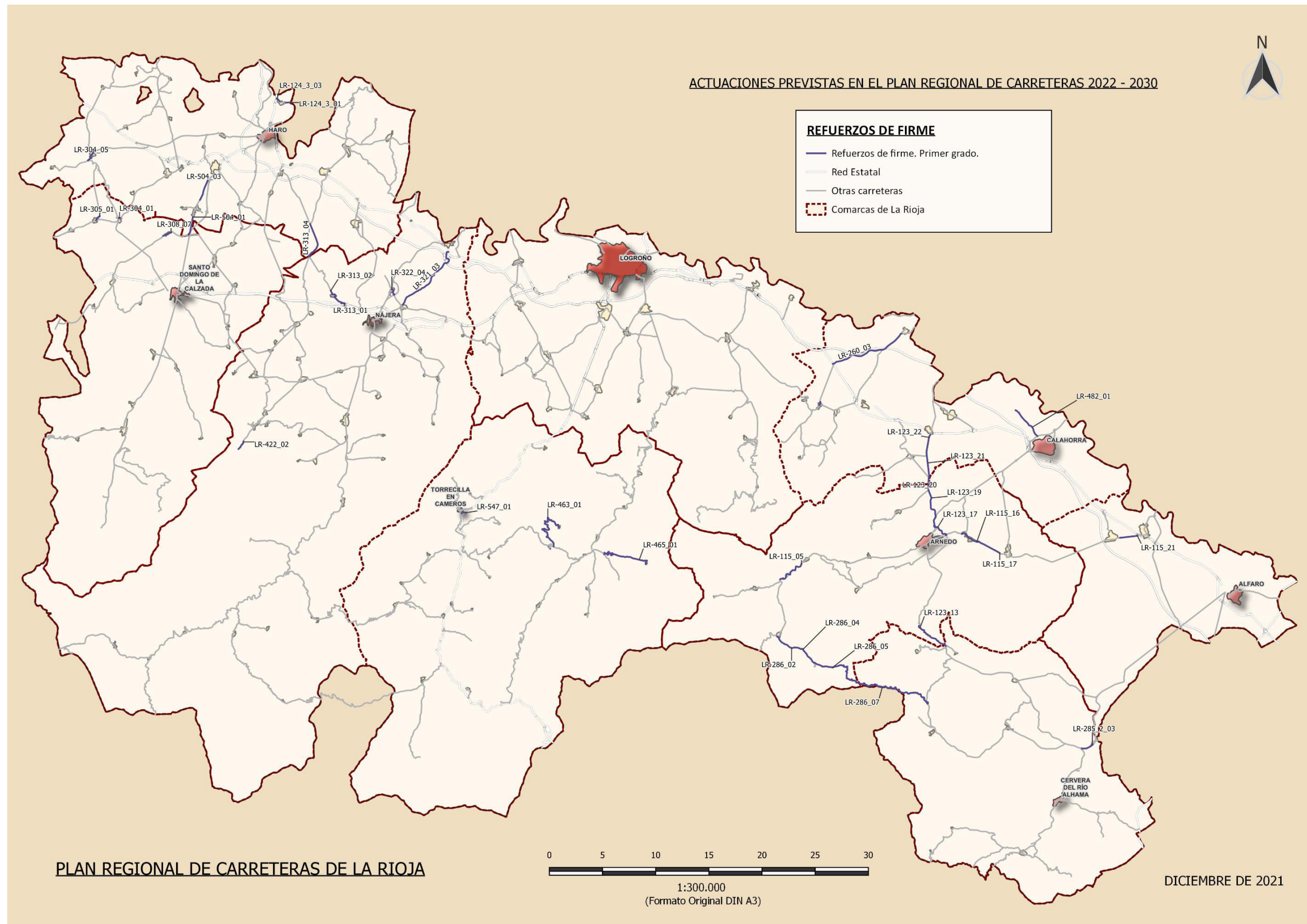
1. Duplicaciones de calzada
2. Variantes de población
3. Ensanches y mejoras de trazado
4. Mejora de travesías
5. Refuerzo de firmes
6. Resumen de actuaciones del Plan Regional de carreteras de La Rioja 2022-2030

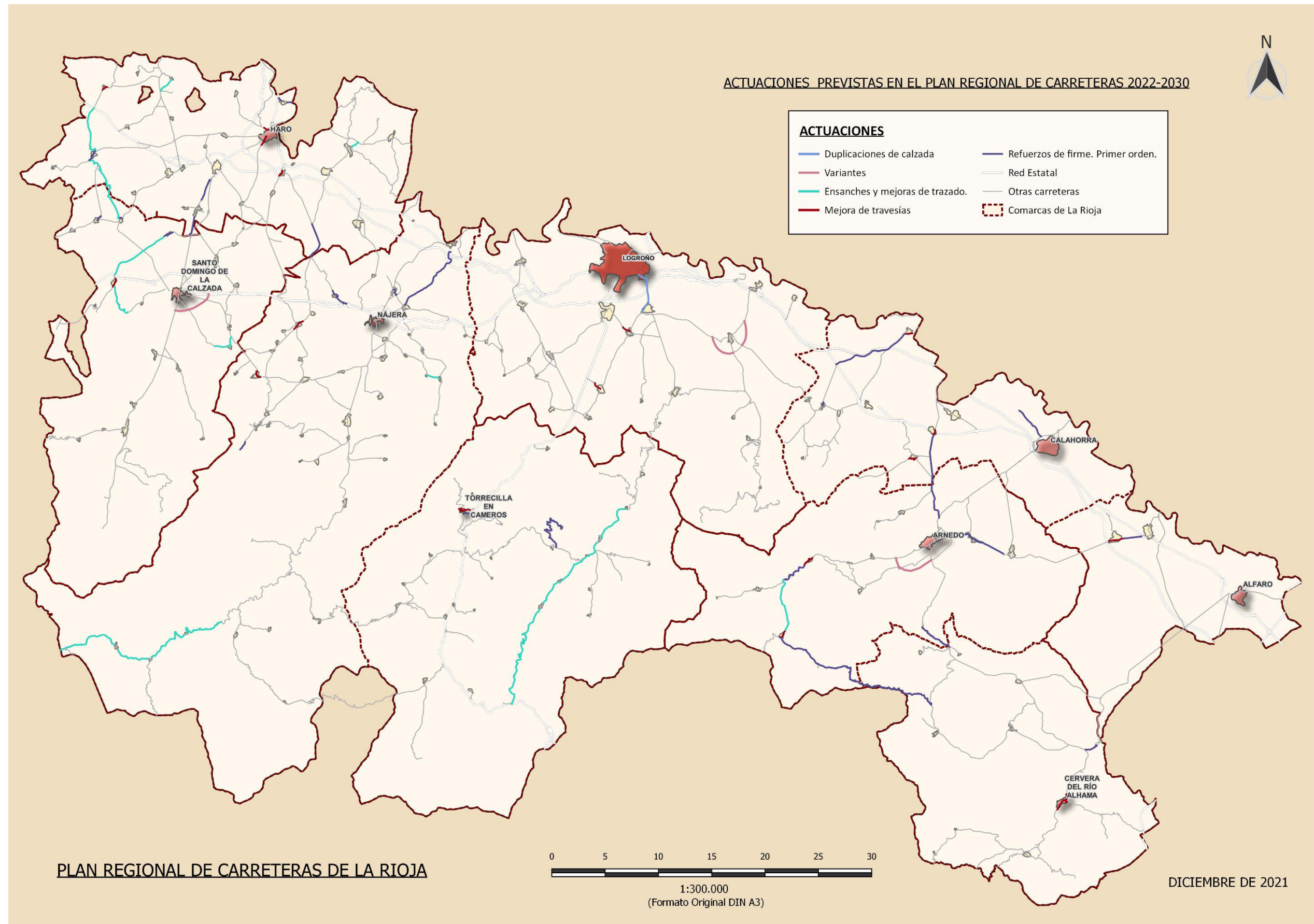












**PLAN REGIONAL DE CARRETERAS
DE LA RIOJA 2022-2030**

ANEJO 15. ESCENARIO DE NUEVOS ENLACES EN LA AP-68





ANEJO 15. ESCENARIO DE NUEVOS ENLACES EN LA AP-68

ÍNDICE

ANEJO 15. ESCENARIO DE NUEVOS ENLACES EN LA AP-68.....	1
1 INTRODUCCIÓN	1
2 ANTECEDENTES.....	1
3 ANÁLISIS DE LA PROBLEMÁTICA	1
4 METODOLOGÍA LLEVADA A CABO EN EL ESTUDIO	2
5 DEFINICIÓN DE ALTERNATIVAS	2
5.1 ALTERNATIVA 1.....	2
5.2 ALTERNATIVA 2.....	4
6 MODELIZACIÓN DE ESCENARIOS	5
6.1 FLUJO VEHICULAR DIARIO DE LA ALTERNATIVA 1	5
6.2 FLUJO VEHICULAR DIARIO DE LA ALTERNATIVA 2.....	12
7 COMPARATIVA ENTRE ESCENARIOS	18
7.1 RESUMEN DE LAS ALTERNATIVAS	18
7.2 COMPARACIÓN SEGÚN DIFERENTES CRITERIOS	18
7.2.1 Diferencias de flujo vehicular diario.....	18
7.2.2 Accesibilidad y tiempos de recorrido.....	27
7.2.3 Emisiones de gases contaminantes.....	29
7.2.4 Consumo energético (combustibles fósiles).....	33
7.2.5 Accidentabilidad.....	34
7.2.6 Ahorro económico.....	34
8 CONCLUSIONES	34

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 – Localización de los nuevos enlaces en la autopista AP-68 – Alternativa 1	3	Ilustración 28 - Diferencia de flujo entre el escenario DN 2030 y la Alternativa 1. Enlace de Haro.	18
Ilustración 2 – Localización de los nuevos enlaces en la autopista AP-68 – Alternativa 2.....	4	Ilustración 29 - Diferencia de flujo entre el escenario DN 2030 y la Alternativa 1. Enlace de Ollauri con la N-232 y la N-124.	19
Ilustración 3 – Flujo diario vehicular – Alternativa 1.....	5	Ilustración 30 - Diferencia de flujo entre el escenario DN 2030 y la Alternativa 1. Enlace de San Asensio.	19
Ilustración 4 – Flujo diario vehicular – Alternativa 1: Enlace de Haro (P.K. 87,00) (1)	6	Ilustración 31 - Diferencia de flujo entre el escenario DN 2030 y la Alternativa 1. Enlace de Alcanadre.....	20
Ilustración 5 – Flujo diario vehicular – Alternativa 1: Enlace de Haro (P.K. 87,00) (2)	6	Ilustración 32 - Diferencia de flujo entre el escenario DN 2030 y la Alternativa 1. Enlace de Lodosa.	20
Ilustración 6 – Flujo diario vehicular – Alternativa 1: Enlace de Ollauri con la N-232 y la N-124 (P.K. 90,50) (1)	7	Ilustración 33 - Diferencia de flujo entre el escenario DN 2030 y la Alternativa 1. Enlace de Calahorra.	21
Ilustración 7 – Flujo diario vehicular – Alternativa 1: Enlace de Ollauri con la N-232 y la N-124 (P.K. 90,50) (2)	7	Ilustración 34 - Diferencia de flujo entre el escenario DN 2030 y la Alternativa 1. Enlace de Aldeanueva.	21
Ilustración 8 – Flujo diario vehicular – Alternativa 1: Enlace de San Asensio (P.K. 102,00).....	8	Ilustración 35 - Diferencia de flujo entre el escenario DN 2030 y la Alternativa 1. Enlace con la LR-285.	22
Ilustración 9 – Flujo diario vehicular – Alternativa 1: Enlace de Villamediana (P.K. 131,00)	8	Ilustración 36 – Diferencias de flujo diario vehicular – Alternativa 1 vs DN2030	22
Ilustración 10 – Flujo diario vehicular – Alternativa 1: Enlace de Recajo (P.K. 138,00).....	9	Ilustración 37 - Diferencia de flujo entre el escenario DN 2030 y la Alternativa 2. Enlace al norte de Haro.	23
Ilustración 11 – Flujo diario vehicular – Alternativa 1: Enlace de Arrúbal (P.K. 146,20)	9	Ilustración 38 - Diferencia de flujo entre el escenario DN 2030 y la Alternativa 2. Enlace de Briones.	23
Ilustración 12 – Flujo diario vehicular – Alternativa 1: Enlace de Alcanadre (P.K. 157,00)	10	Ilustración 39 - Diferencia de flujo entre el escenario DN 2030 y la Alternativa 2. Enlace de Alcanadre.....	24
Ilustración 13 – Flujo diario vehicular – Alternativa 1: Enlace de Lodosa (P.K. 164,00).....	10	Ilustración 40 - Diferencia de flujo entre el escenario DN 2030 y la Alternativa 2. Enlace de Lodosa.	24
Ilustración 14 – Flujo diario vehicular – Alternativa 1: Enlace de Calahorra (P.K. 174,40).....	11	Ilustración 41 - Diferencia de flujo entre el escenario DN 2030 y la Alternativa 2. Enlace de Calahorra.	25
Ilustración 15 – Flujo diario vehicular – Alternativa 1: Enlace de Aldeanueva (P.K. 185,00).....	11	Ilustración 42 - Diferencia de flujo entre el escenario DN 2030 y la Alternativa 2. Enlace de Aldeanueva.	25
Ilustración 16 – Flujo diario vehicular – Alternativa 1: Enlace con la LR-285 (P.K. 194,50).....	12	Ilustración 43 - Diferencia de flujo entre el escenario DN 2030 y la Alternativa 2. Enlace con la LR-285.	26
Ilustración 17 – Flujo diario vehicular – Alternativa 2: Enlace de Haro (P.K. 87,00) (1).....	12	Ilustración 44 – Diferencias de flujo diario vehicular – Alternativa 2 vs DN2030	26
Ilustración 18 – Flujo diario vehicular – Alternativa 2: Enlace de Haro (P.K. 78,00) (2).....	13	Ilustración 45 – Nuevo enlace en Villamediana de Iregua/Logroño.	27
Ilustración 19 – Flujo diario vehicular – Alternativa 2: Enlace de Briones (P.K. 96,00)	13	Ilustración 46 – Nuevo enlace en Calahorra.....	28
Ilustración 20 – Flujo diario vehicular – Alternativa 2: Enlace de Villamediana (P.K. 131,00).....	14	Ilustración 47 - Centros sanitarios y núcleos con problemas de accesibilidad.....	28
Ilustración 21 – Flujo diario vehicular – Alternativa 2: Enlace de Recajo (P.K. 138,00).....	14		
Ilustración 22 – Flujo diario vehicular – Alternativa 2: Enlace de Arrúbal (P.K. 146,20)	15		
Ilustración 23 – Flujo diario vehicular – Alternativa 2: Enlace de Alcanadre (P.K. 157,00)	15		
Ilustración 24 – Flujo diario vehicular – Alternativa 2: Enlace de Lodosa (P.K. 164,00).....	16		
Ilustración 25 – Flujo diario vehicular – Alternativa 2: Enlace de Calahorra (P.K. 174,40).....	16		
Ilustración 26 – Flujo diario vehicular – Alternativa 2: Enlace de Aldeanueva (P.K. 187,00).....	17		
Ilustración 27 – Flujo diario vehicular – Alternativa 2: Enlace con la LR-285 (P.K. 194,50).....	17		

Ilustración 48 - Distribución de vehículos en La Rioja.	30
Ilustración 49 - Vehículos eléctricos en 2030.	30
Ilustración 50 - Factores de emisión según tipo de vehículo.	31

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 – Tiempo total de recorrido	27
Tabla 2 – Tiempo medio de acceso desde todos los núcleos urbanos a hospital de referencia.....	27
Tabla 3 – Comparativa tiempos de recorrido con las alternativas de nuevos enlaces con el escenario base.....	28
Tabla 4 – Comparativa tiempos de recorrido con las alternativas de nuevos enlaces con el escenario base.....	29
Tabla 5 - Distribución por tipo de vehículo.....	30
Tabla 6 - Factores de emisión.....	31
Tabla 7 – Vehículos-kilometro en las diferentes alternativas.....	31
Tabla 8 - Vehículos por kilómetro recorrido. Alternativa 0.	31
Tabla 9 - Vehículos por kilómetro recorrido. Alternativa 1.	32
Tabla 10 - Vehículos por kilómetro recorrido. Alternativa 2.....	32
Tabla 11 - Emisiones contaminantes. Alternativa 0.....	32
Tabla 12 - Emisiones contaminantes. Alternativa 1.....	32
Tabla 13 - Emisiones contaminantes. Alternativa 2.....	32
Tabla 14 - Puntuación para el criterio “Emisiones de gases de efecto invernadero”.	33
Tabla 15 - Consumo energético medio por vehículo.....	33
Tabla 16 - Consumos equivalentes en la alternativa 0.....	33
Tabla 17 - Consumos equivalentes en la alternativa 1.....	34
Tabla 18 - Consumos equivalentes en la alternativa 2.....	34
Tabla 19 - Resumen para el criterio “Consumo energético”.	34

1 INTRODUCCIÓN

El objeto de este anejo es estudiar la situación futura de la Red de Carreteras de La Rioja en el caso de que se incorporen nuevos enlaces en la Autopista AP-68. Se proponen diferentes alternativas para crear nuevas conexiones con esta infraestructura y así poder captar el elevado flujo de tráfico que discurre por las carreteras nacionales y vías locales. Para ello se creará un modelo macroscópico con el software VISUM con las diferentes alternativas, y se comparará con el escenario base en 2030, es decir, solamente introduciendo en el modelo las actuaciones garantizadas hasta ese año.

Para la definición de las alternativas se recurrirá al estudio *“Mejora de funcionalidad de la autopista AP-68 en la Comunidad Autónoma de La Rioja (PP.KK. 77+960 a 201+850)”*, donde ya se ha hablado de la problemática que rodea a esta infraestructura y se han definido propuestas de mejora a través de la creación de nuevas conexiones.

Una vez definidas estas alternativas en el modelo macroscópico y comparados los diferentes escenarios, se obtendrán resultados como la diferencia de flujo vehicular o los vehículos-kilómetro que servirán de base para un análisis comparativo más exhaustivo y que permitirá escoger la alternativa óptima. Se analizarán aspectos como la accesibilidad, tiempos de recorrido o emisiones contaminantes.

2 ANTECEDENTES

La autopista AP-68 discurre por las comunidades autónomas de País Vasco, La Rioja, Navarra y Aragón, conectando los núcleos urbanos de Bilbao y Zaragoza. Se trata de una vía de alta capacidad que facilita los desplazamientos de largo recorrido a lo largo del eje del Ebro. En el caso de la Comunidad Autónoma de La Rioja, la vía discurre por el norte de la provincia, desde la localidad de Haro, en el límite de provincia con el País Vasco y Castilla y León, hasta Alfaro, en el límite de provincia con Navarra.

A pesar de ser un eje vertebrador y una infraestructura de altas prestaciones, su influencia dentro del sistema de comunicaciones riojano es relativa, debido fundamentalmente a las carencias de conectividad con el resto de la red viaria. De hecho, las pocas conexiones existentes dificultan el acceso a gran parte de los núcleos urbanos, tanto de la comunidad de La Rioja como de las comunidades colindantes. Esto condiciona y limita el desarrollo productivo de los mismos, ya que aumentan los costes de transporte y, consecuentemente, se encarece el precio final de los productos.

A todo ello debe añadirse que el reducido número de enlaces actuales ha provocado una mayor utilización de las carreteras nacionales N-124 y N-232 y vías alternativas, con los problemas de accidentalidad y de calidad de vida que esto conlleva.

Por otro lado, vista la siniestralidad ocurrida en las carreteras nacionales, en los últimos años se ha acordado el desvío obligatorio para vehículos pesados hacia la autopista AP-68 en el territorio de La

Rioja. Esto ha supuesto un drástico descenso en la accidentabilidad en la carretera nacional N-232, sin embargo, dicha medida no ha sido suficiente para solucionar los problemas que supone el actual sistema de conexiones, si no que ha creado otro problema adicional. Con el desvío obligatorio se obliga a recorridos adicionales que serían innecesarios si se dotara a la autopista de una mayor permeabilidad, lo cual redundaría, en definitiva, a una mejor vertebración del territorio regional.

Conscientes de esta problemática, el Servicio de Carreteras del Gobierno de La Rioja adjudicó, en octubre de 2016, la redacción del denominado “Estudio de mejora de funcionalidad y capacidad de la autopista AP-68 en la Comunidad Autónoma de La Rioja (PP.KK. 77+960 a 201+850)”. En él, se analizaron las necesidades de conectividad de la autopista AP-68 con el resto de la red viaria teniendo en cuenta los condicionantes del medio físico, ambientales, territoriales, culturales y de funcionalidad y tráfico, así como la normativa vigente en materia de carreteras, cuyos resultados se concretan en una propuesta de construcción o remodelación de varios enlaces en la autopista AP-68.

Posteriormente, en octubre de 2019, se redactó el Informe “Mejora de funcionalidad de la autopista AP-68 en la Comunidad Autónoma de La Rioja (PP.KK. 77+960 a 201+850),” donde se describen las propuestas para la mejora de accesos realizadas en el estudio, estimando también su importe y proponiendo un orden de prioridad para las actuaciones y la puesta en servicio de nuevos enlaces.

Debe también señalarse la previsible situación futura de una autopista libre de peajes a partir del año 2026, lo que repercutirá favorablemente en la permeabilidad, conectividad y utilización de esta infraestructura.

3 ANÁLISIS DE LA PROBLEMÁTICA

En el apartado anterior se ha explicado brevemente la problemática que ha motivado la elaboración del estudio. Seguidamente se analizará ésta más detalladamente.

Primeramente, hay que destacar que el reducido número de enlaces en la autopista AP-68 provoca una infrautilización de esta vía y una carencia de **conectividad entre los núcleos** urbanos del término territorial de La Rioja, así como con los núcleos situados en las comunidades vecinas, limitando su desarrollo productivo.

Por otra parte, que no se utilice esta vía implica un mayor uso del corredor formado por las nacionales N-124 y N-232, itinerario paralelo a la autopista AP-68, así como de vías alternativas. Estas carreteras, hasta la puesta en marcha del desvío obligatorio de camiones por la AP-68, soportaban **intensidades de tráfico pesado muy elevadas**. Así, el tráfico medio diario (datos del 2014) en la N-232, desde el límite provincial con Navarra hasta Gimileo, era de 12.573 vehículos con un porcentaje de pesados del 24%. El nivel de servicio de esta carretera se corresponde con una situación de notable congestión de tráfico por la presencia de vehículos pesados, por lo que los vehículos ligeros que la utilizan corresponden, en un porcentaje muy importante, a tráfico de agitación de corto recorrido. Lo mismo pasa en la N-124, con una media de 9.808 vehículos al día.

El uso de estas vías convencionales de doble sentido tiene importantes efectos negativos sobre el tráfico. Por un lado, se ve limitada la maniobra de adelantamiento por parte de los vehículos ligeros, aumentando considerablemente la **accidentabilidad**. Por otro, las características físicas y las condiciones de trazado impiden desarrollar una **velocidad** razonable de forma constante, cómoda y segura.

Esta disminución en la velocidad de recorrido también se ve reflejada en los tramos de las N-232 y N-124 correspondientes a **travesías**, en especial las de las poblaciones de El Villar de Arnedo, Agoncillo, Recajo, Fuenmayor, Cenicero, Torremontalbo, Briones, Gimileo y Haro. Asimismo, esta cercanía a poblaciones influye negativamente en la **calidad de vida** de sus ciudadanos debido a las molestias sonoras, de emisiones de gases contaminantes, o desde el punto de vista de la seguridad vial.

Por el contrario, con la liberación del pago del **peaje** en la autopista AP-68 para 2026, y gracias a sus características geométricas de trazado, su capacidad, y la ausencia de discontinuidades, se espera que esta vía capte parte del tráfico que circula por el corredor descrito anteriormente, mejorando las condiciones de velocidad y calidad de vida de los ciudadanos.

Para incrementar aún más el flujo de tráfico de esta autopista y conseguir una infraestructura fundamental tanto para la vertebración territorial del Valle del Ebro, como para el flujo de viajeros y de mercancías entre Aragón, Navarra y La Rioja, se ha llevado a cabo el *Estudio* que recogen una propuesta de nuevos enlaces de la AP-68, facilitando además la conexión del Valle del Ebro hacia otras regiones o centros de actividad económica.

Estas nuevas medidas tienen como objetivo liberar el tráfico en exceso que discurre por las carreteras N-232 y N-124 y las diferentes carreteras autonómicas, tanto de vehículos ligeros como de pesados. Como consecuencia, se pretende conseguir una reducción en los recorridos, así como en los tiempos de desplazamiento, un ahorro en los costes asociados al transporte o la disminución de emisiones de gases contaminantes, entre otros beneficios.

4 METODOLOGÍA LLEVADA A CABO EN EL ESTUDIO

El estudio se estructuró en dos fases. En la primera, se recopilaban los datos básicos fundamentales para definir el área, como son datos del medio físico, medioambientales, territoriales y socioeconómicos, culturales o de funcionalidad y tráfico en la red.

Teniendo en cuenta los datos anteriores y lo expresado en la Instrucción de Trazado de Carreteras 3.1-IC en referencia a la distancia mínima entre enlaces, características geométricas, etc., se elaboraron dos posibles alternativas con diferente número y ubicación de las nuevas conexiones.

Dicha propuesta inicial fue remitida a las distintas administraciones y organismos afectados para que aportaran las contribuciones que estimaran oportunas, incluyéndose en la consulta la totalidad de los municipios por los que discurre la autopista AP-68.

En la segunda fase, se expusieron las conclusiones a las que se había llegado, decantándose por una solución y definiendo como se debería desarrollar.

5 DEFINICIÓN DE ALTERNATIVAS

A continuación, se procede a analizar cada una de las alternativas mencionadas en el estudio para dotar a la autopista de nuevas conexiones que faciliten el trasvase del tráfico desde las carreteras nacionales N-232, N-124 y desde las distintas carreteras autonómicas a la autopista AP-68, además de dotar a las infraestructuras de las características adecuadas para absorber ese volumen, y garantizar la circulación en condiciones de seguridad y disminuyendo los tiempos de recorrido.

A mayores de estas dos alternativas mencionadas en el estudio, para el análisis comparativo también se tendrá en cuenta la Alternativa 0, es decir, la alternativa “No hacer nada” o Escenario Do Nothing 2030, que corresponde al mantenimiento de la Red actual de carreteras de La Rioja, sin ningún tipo de modificación/actuación nueva, simplemente llevando a cabo aquellas en ejecución o ya aprobadas.

5.1 ALTERNATIVA 1

En esta alternativa se plantean los siguientes enlaces (véase **Ilustración 1**):

1. Remodelación del Enlace de Haro (P.K. 87,00): se trata de un enlace existente cuya conexión con la carretera N-126 no se encuentra bien resuelta, por lo que resulta aconsejable su remodelación. Además, esta actuación supone una oportunidad para la construcción de una futura variante oeste de Haro permitirá captar el tráfico de vehículos pesados que tienen su origen o destino en la cantera existente en San Felices, de forma que se evite el paso de este tráfico por el Barrio de las Bodegas de Haro, si su destino es la N-124 en dirección Logroño, o del centro urbano si su destino es la N-126 o la N-232, dirección Casalarreina.
2. Enlace de Ollauri con la N-232 y la N-124 (P.K. 90,50): este enlace cumple las condiciones de distancias para el caso de conexión con carreteras nacionales (el anterior de Haro conecta con la N-126 y la LR-111). Se considera necesario porque serviría como acceso sur de Haro, lo que permitiría acceder al polígono industrial Fuente Ciega sin necesidad de atravesar el casco urbano de Haro como sucede en la actualidad si se utiliza el actual enlace. También facilitaría el acceso de manera sencilla a las localidades de Gimileo, Ollauri y Briones, apoyándose en la N-232. Además, captaría el tráfico que circula tanto por la N-232 como por la N-124 en dirección Logroño.
3. Enlace de San Asensio (P.K. 102,00): este enlace cumple las condiciones de distancias para el caso de conexión con carreteras nacionales (el anterior de Haro conecta con la N-126 y la LR-111). Se considera de vital importancia porque serviría como acceso sur de Haro, lo que permitiría acceder al polígono industrial Fuente Ciega sin necesidad de atravesar el casco urbano de Haro como sucede en la actualidad si se utiliza el actual enlace. También facilitaría el acceso de manera sencilla a las localidades de Gimileo, Ollauri y Briones, apoyándose en la N-232. Además captaría el tráfico que circula tanto por la N-232 como por la N-124 en dirección Logroño.

4. Enlace Villamediana (P.K. 131,00): este enlace con la carretera LR-250, de la Circunvalación Sur de Logroño a la N-111 por Villamediana de Iregua y San Román de Cameros, está incluido en el proyecto de construcción de clave 14-LO-5540, Autovía A-68. Tramo: Arrúbal-Navarrete. También se tiene en cuenta en la alternativa 0 ya que se trata de una actuación garantizada.
5. Enlace de Recajo (P.K. 138,00): el enlace de la Autovía LO-20 y la carretera N-232 con la Autopista AP-68 en Recajo ya ha sido puesto en servicio. Se tiene en cuenta en ambos escenarios.
6. Enlace de Arrúbal (P.K. 146,20): este enlace con la carretera LR-459, de la N-232 a Arrúbal está incluido en el proyecto de construcción de clave 14-LO-5540, Autovía A-68. Tramo: Arrúbal-Navarrete. También se tiene en cuenta en la alternativa 0 ya que se trata de una actuación garantizada.
7. Enlace de Alcanadre (P.K. 157,00): la existencia de un área de descanso en el P.K. 154,00 y la del enlace de Lodosa en el P.K. 164,00 condiciona la situación de este enlace con la carretera LR-260, de la N-232 al L.P. de Navarra por Alcanadre. El objeto de este enlace es, además de facilitar una conexión directa de la población de Alcanadre con las Autopista AP-68, mejorar la comunicación de esta vía con las comarcas de Ausejo y Arnedo.
8. Enlace de Lodosa (P.K. 164,00): en la actualidad este enlace solo permite los movimientos desde la carretera NA-123 hacia y desde Zaragoza. La propuesta consiste en completarlo, de forma que se garanticen los movimientos hacia y desde Logroño de poblaciones como Pradejón, El Villar de Arnedo y la vecina Comunidad Foral de Navarra.
9. Enlace de Calahorra (P.K. 174,40): el enlace de Calahorra está actualmente situado en el P.K. 176,00, pero la conexión con la N-232 y el acceso al núcleo urbano de Calahorra presenta dificultades. La propuesta consiste en adelantarlo al P.K. 174,40 de forma que conecte con el enlace existente entre la N-232 y la LR-134, de la LR-123 al L.P. de Navarra por Calahorra, que además es su variante oeste, lo que además facilitaría los desplazamientos hacia los municipios de San Adrián o Peralta.
10. Enlace de Aldeanueva (P.K. 185,00): dos de los municipios más importantes de la Rioja Baja, si se exceptúan Calahorra y Alfaro, como son Aldeanueva de Ebro y Rincón de Soto, carecen en la actualidad de acceso directo a la Autopista AP-68. Para resolver este problema se plantea este nuevo acceso. Su situación viene determinada por la necesidad de conexión con el enlace existente entre la N-232 y la LR-384, de la N-232 a Aldeanueva de Ebro. Esta disposición obliga a trasladar el área de descanso existente en el P.K. 186,00 por no cumplir las distancias exigidas en la Instrucción de Trazado.
11. Enlace con la LR-285 (P.K. 194,50): la función de este enlace es servir de acceso a las carreteras LR-115 norte y la LR-285, facilitando además las comunicaciones a la comarca de Cervera del Río Alhama. Para ello se plantea un enlace de la AP-68 con la carretera LR-285, de la N-232 en Rincón de Soto a la LR-123 por Ventas del Baño, cuya situación

está condicionada por la existencia de un área de descanso en el P.K. 197,00 y el enlace de Alfaro en el P.K. 202,00.



Ilustración 1 – Localización de los nuevos enlaces en la autopista AP-68 – Alternativa 1

Fuente: Elaboración propia

5.2 ALTERNATIVA 2

En esta alternativa se plantean los siguientes enlaces (véase **Ilustración 2**):

1. Remodelación del Enlace de Haro (P.K. 87,00): coincide con la Alternativa 1.
2. Enlace de Briones (P.K. 96,00): este enlace de la autopista AP-68 con la carretera LR-314 se plantea como alternativa a los enlaces de Ollauri y de San Asensio, puesto que de ejecutarse el enlace de Briones, los otros dos no podrían plantearse por no cumplir las distancias exigidas en la Instrucción de Trazado. Para dar acceso a estos dos municipios y poder captar el tráfico de la N-124 y de la N-232 será necesario que se ejecutase la variante de Briones cuyo proyecto de construcción está en proceso de redacción y que contempla un enlace con la carretera LR-314. También será preciso mejorar y ensanchar la carretera LR-314 para adecuarla el nuevo tráfico que tendrá que soportar.
3. Enlace de Villamediana (P.K. 131,00): coincide con la Alternativa 1.
4. Enlace de Recajo (P.K. 138,00): coincide con la Alternativa 1.
5. Enlace de Arrúbal (P.K. 146,20): coincide con la Alternativa 1.
6. Enlace de Alcanadre (P.K. 157,00): coincide con la Alternativa 1.
7. Enlace de Lodosa (P.K. 164,00): coincide con la Alternativa 1.
8. Enlace de Calahorra (P.K. 174,40): coincide con la Alternativa 1.
9. Enlace de Aldeanueva (P.K. 187,00): este enlace se desplaza 2 km hacia el este para poder conectar con la carretera LR-115, mediante un ramal de conexión y con la carretera LR-384. Con este planteamiento se favorece la comunicación de los municipios de Quel y Autol con la autopista AP-68, pero perjudica la de Rincón de Soto, cuyo tráfico debería a travasar el núcleo urbano de Aldeanueva de Ebro, y con la N-232, cuya conexión se aleja notablemente. Por otro lado, el acceso a la localidad de Quel mediante el uso de este enlace se considera problemático, puesto que el tráfico debería atravesar el núcleo urbano de Autol.
10. Enlace con la LR-285 (P.K. 194,50): coincide con la Alternativa 1.



Ilustración 2 – Localización de los nuevos enlaces en la autopista AP-68 – Alternativa 2.

Fuente: Elaboración propia

6 MODELIZACIÓN DE ESCENARIOS

Para poder evaluar y comparar las diferentes alternativas se ha recurrido a la confección de un modelo macroscópico de transportes de la Comunidad Autónoma de La Rioja. Este modelo permite la posibilidad de estudiar con detalle la interacción entre la oferta y la demanda de transporte privado por carretera bajo múltiples escenarios y proyecciones futuras, convirtiéndose así en una potente herramienta de planificación y de apoyo en los procesos de toma de decisiones.

Para la modelización de la red de carreteras de La Rioja, cuyo ámbito territorial es objeto de estudio, **se ha tomado como escenario base un período agregado de 24 horas de un día laborable tipo (DLT) de octubre de 2019**. La selección de un día laborable tipo de octubre de 2019, como escenario base para la modelización, se debe a que es preferible calibrar el escenario base en una situación de movilidad normal.

Este modelo macroscópico realizado se ha llevado a cabo con el software VISUM de la compañía PTV Group, herramienta contrastada a nivel internacional y muy utilizada en este tipo de proyectos.

Para poder realizar el escenario base se ha recopilado información de diversas fuentes, teniendo en cuenta no solo el tráfico dentro de la Comunidad Autónoma de La Rioja, sino también de los ámbitos territoriales limítrofes para estimar los flujos de entrada y salida al territorio riojano. Las fuentes más relevantes son las siguientes:

Información de los equipamientos ITS

- Estaciones de aforo del Gobierno de La Rioja
- Equipamiento ITS de la DGT
- Estaciones de peaje de la autopista de peaje AP-68
- Estaciones de aforo del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA)

Información de proveedores externos

- Google Traffic y Google Maps
- TomTom y Here Technologies
- Datos provenientes de la Telefonía móvil proporcionados por el proveedor Kido Dynamics

Información de otras fuentes

- Estudio de la Movilidad Interprovincial de Viajeros aplicando la Tecnología Big Data
- Planes de Movilidad Urbana Sostenible y Estadísticas de Ayuntamientos
- Datos de oferta de la red de carreteras procedente de fuentes como OpenStreetMap y del Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG)

Una vez calibrado y validado el escenario base, se ha procedido a modelizar las proyecciones futuras en 2030. En este caso se ha modelizado el escenario “Do Nothing 2030” o Alternativa 0, y las alternativas correspondientes a los nuevos enlaces, para seguidamente poder realizar una

comparación entre ellas, extrayendo datos como el flujo vehicular diario o el tiempo medio de recorrido a diferentes equipamientos.

A continuación, se muestra el flujo vehicular diario extraído del modelo, actuación por actuación, para cada una de las alternativas planteadas.

6.1 FLUJO VEHICULAR DIARIO DE LA ALTERNATIVA 1

El flujo vehicular de toda la Red de Carreteras de La Rioja para la alternativa 1 quedaría de la siguiente manera:

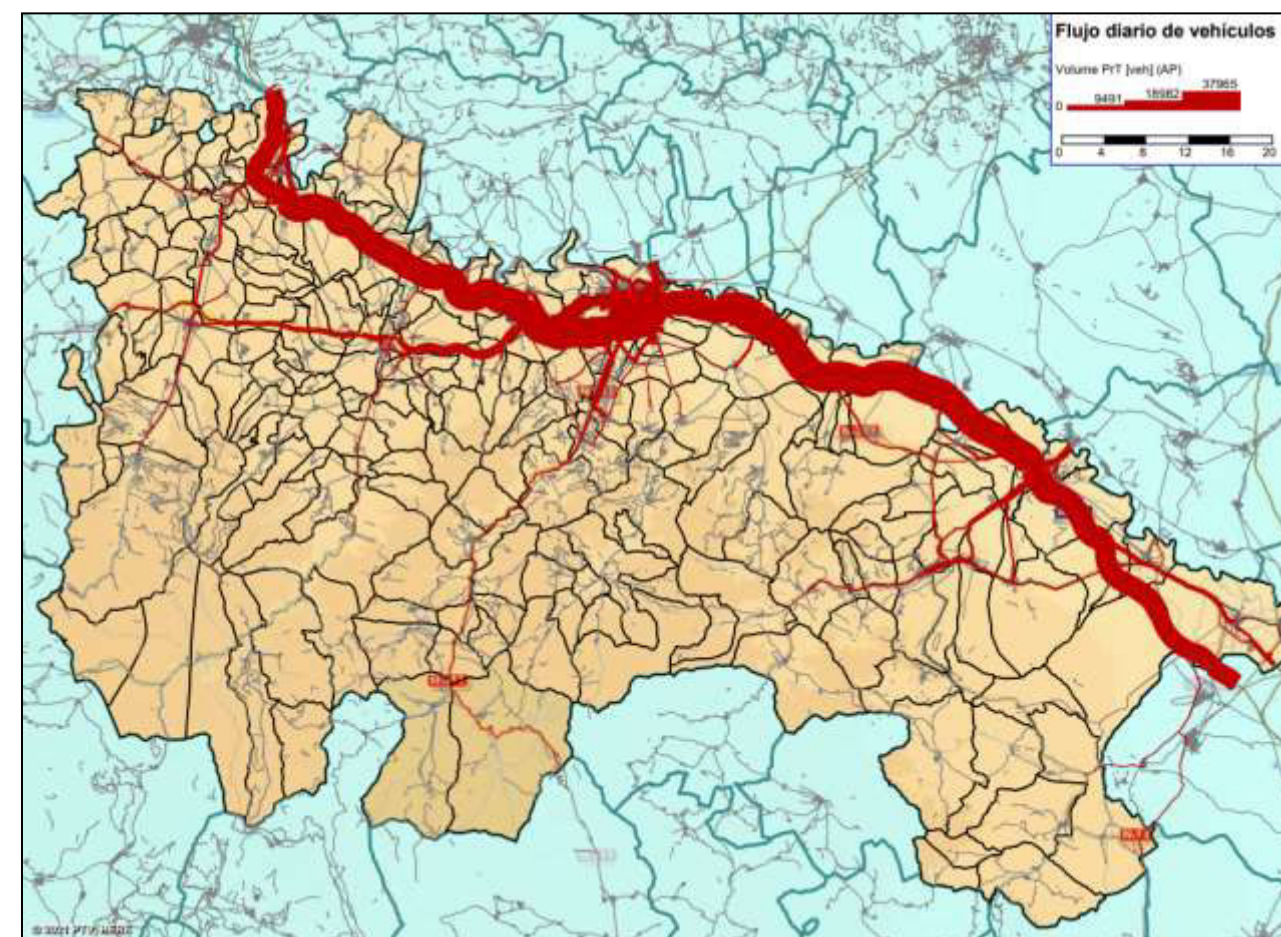


Ilustración 3 – Flujo diario vehicular – Alternativa 1

Fuente: Elaboración propia

A continuación, se muestran los flujos diarios para cada una de las siguientes actuaciones recogidas en la Alternativa 1:

1. Enlace de Haro (P.K. 87,00):

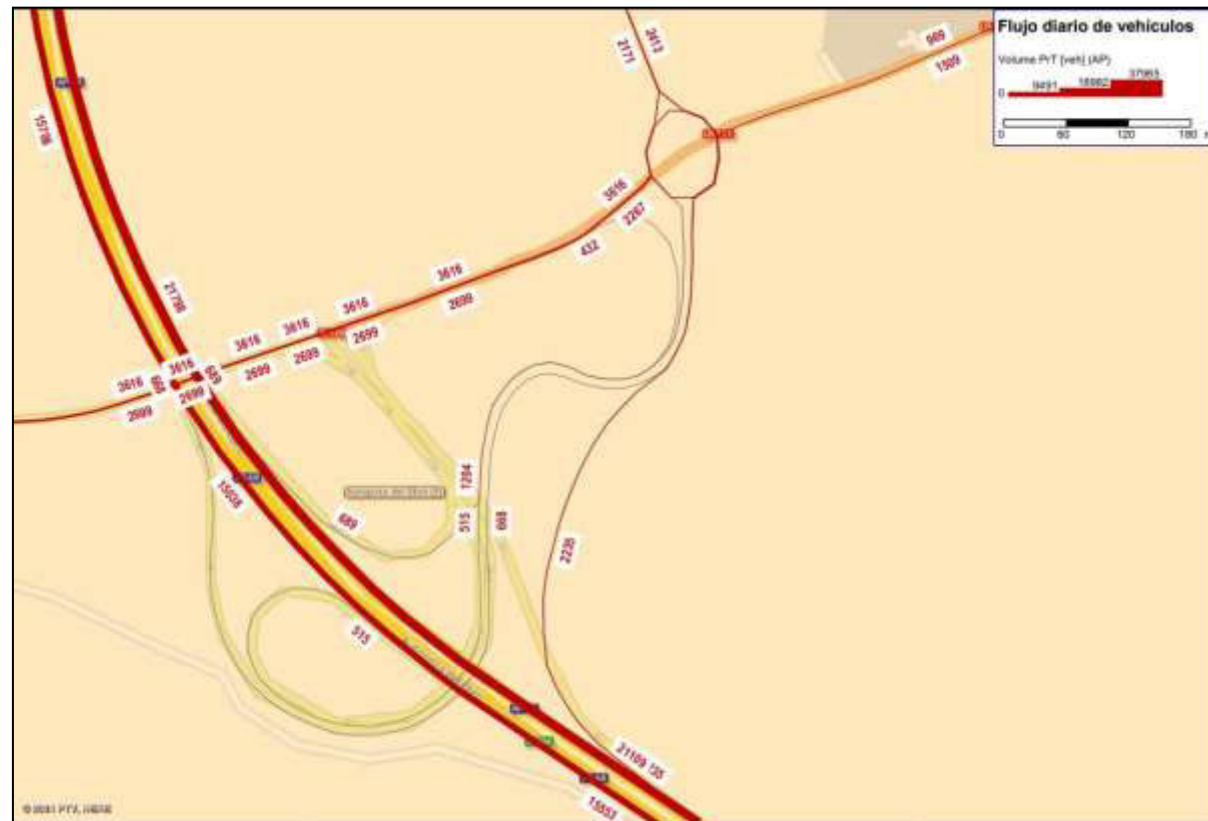


Ilustración 4 – Flujo diario vehicular – Alternativa 1: Enlace de Haro (P.K. 87,00) (1)

Fuente: Elaboración propia

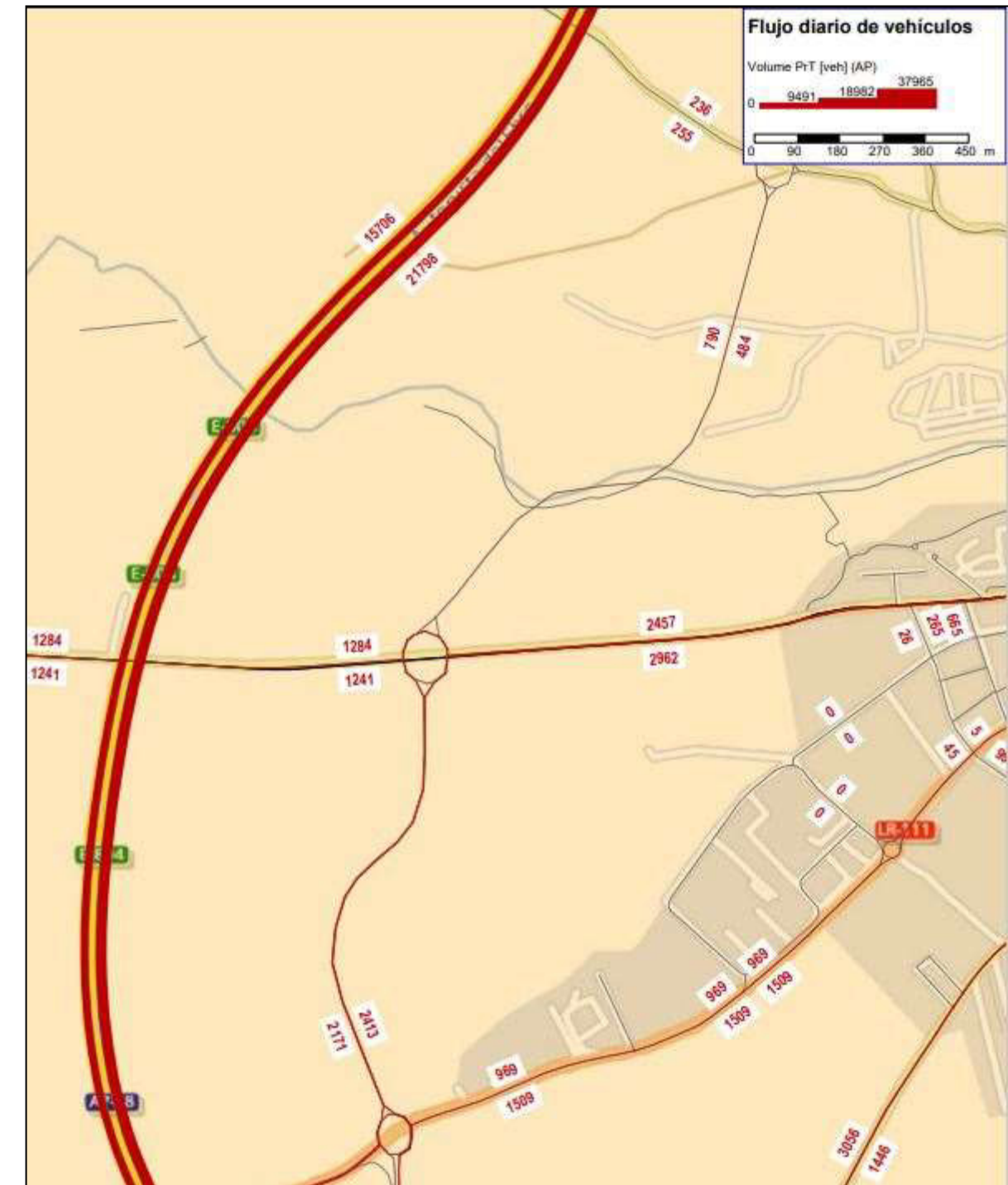


Ilustración 5 – Flujo diario vehicular – Alternativa 1: Enlace de Haro (P.K. 87,00) (2)

Fuente: Elaboración propia

2. Enlace de Ollauri con la N-232 y la N-124 (P.K. 90,50):



Ilustración 6 – Flujo diario vehicular – Alternativa 1: Enlace de Ollauri con la N-232 y la N-124 (P.K. 90,50) (1)

Fuente: Elaboración propia

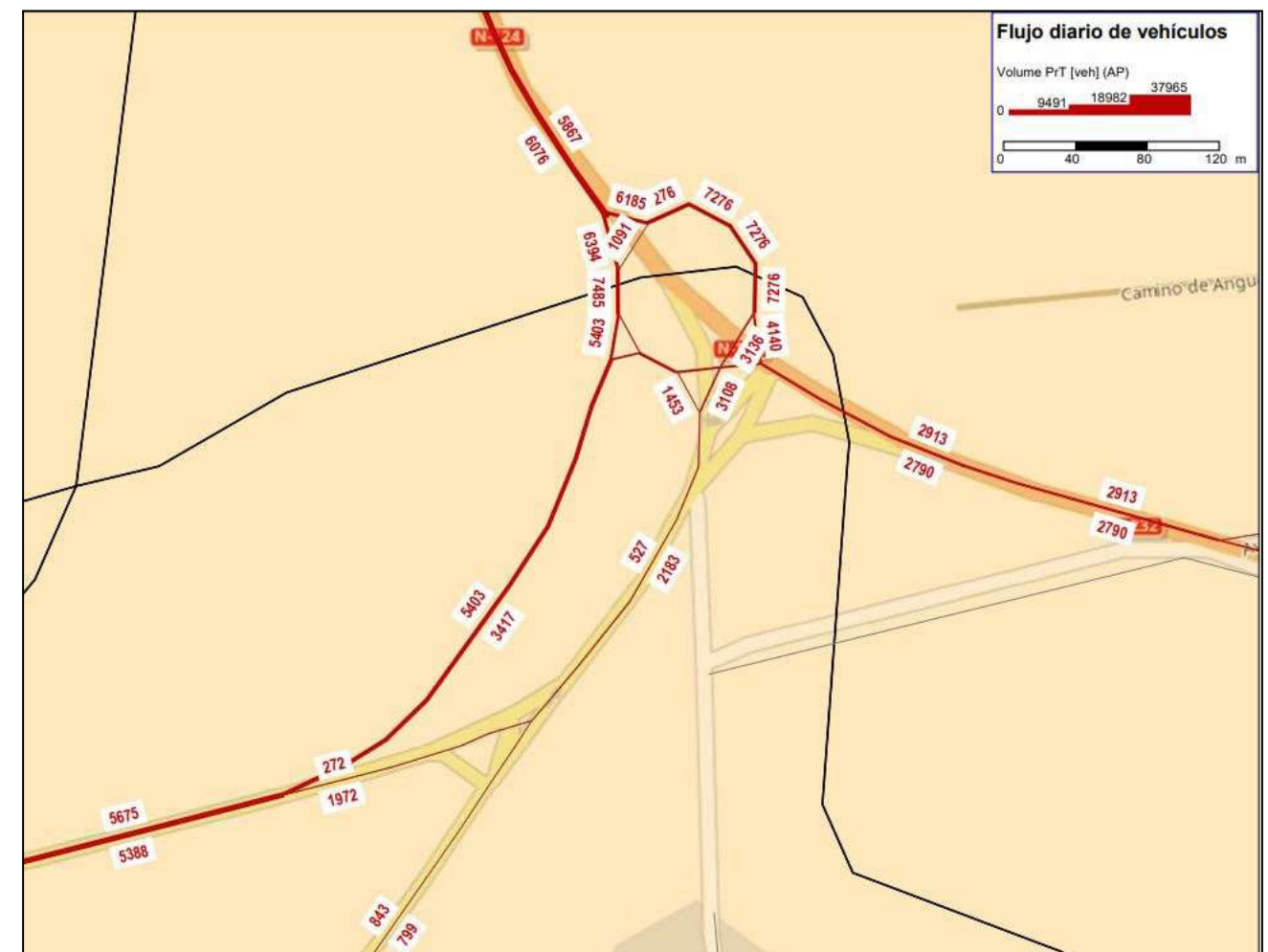


Ilustración 7 – Flujo diario vehicular – Alternativa 1: Enlace de Ollauri con la N-232 y la N-124 (P.K. 90,50) (2)

Fuente: Elaboración propia

3. Enlace de San Asensio (P.K. 102,00):



Ilustración 8 – Flujo diario vehicular – Alternativa 1: Enlace de San Asensio (P.K. 102,00)

Fuente: Elaboración propia

4. Enlace Villamediana (P.K. 131,00):

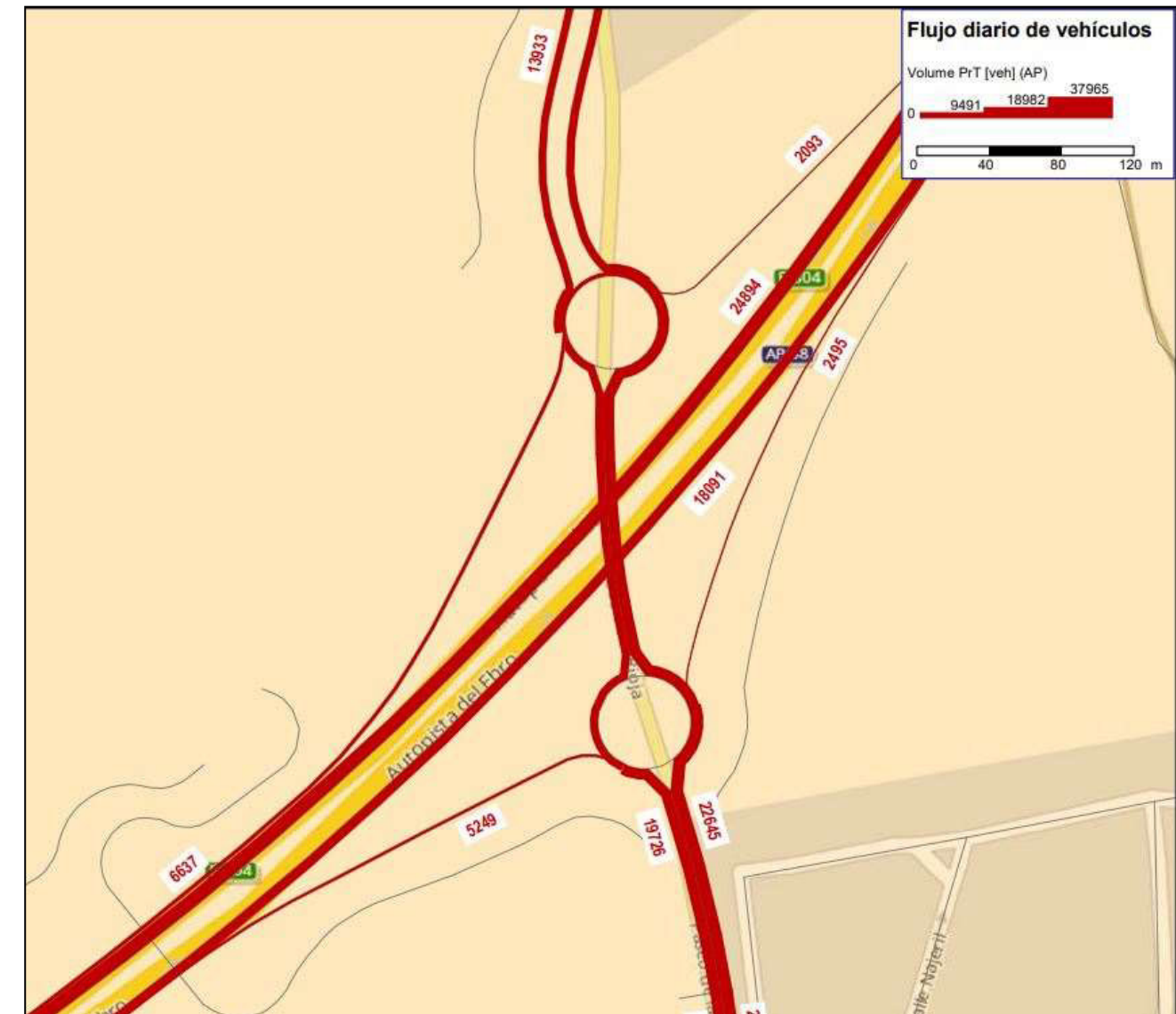


Ilustración 9 – Flujo diario vehicular – Alternativa 1: Enlace de Villamediana (P.K. 131,00)

Fuente: Elaboración propia

5. Enlace de Recajo (P.K. 138.00):



Ilustración 10 – Flujo diario vehicular – Alternativa 1: Enlace de Recajo (P.K. 138,00)

Fuente: Elaboración propia

6. Enlace de Arrúbal (P.K. 146.20):

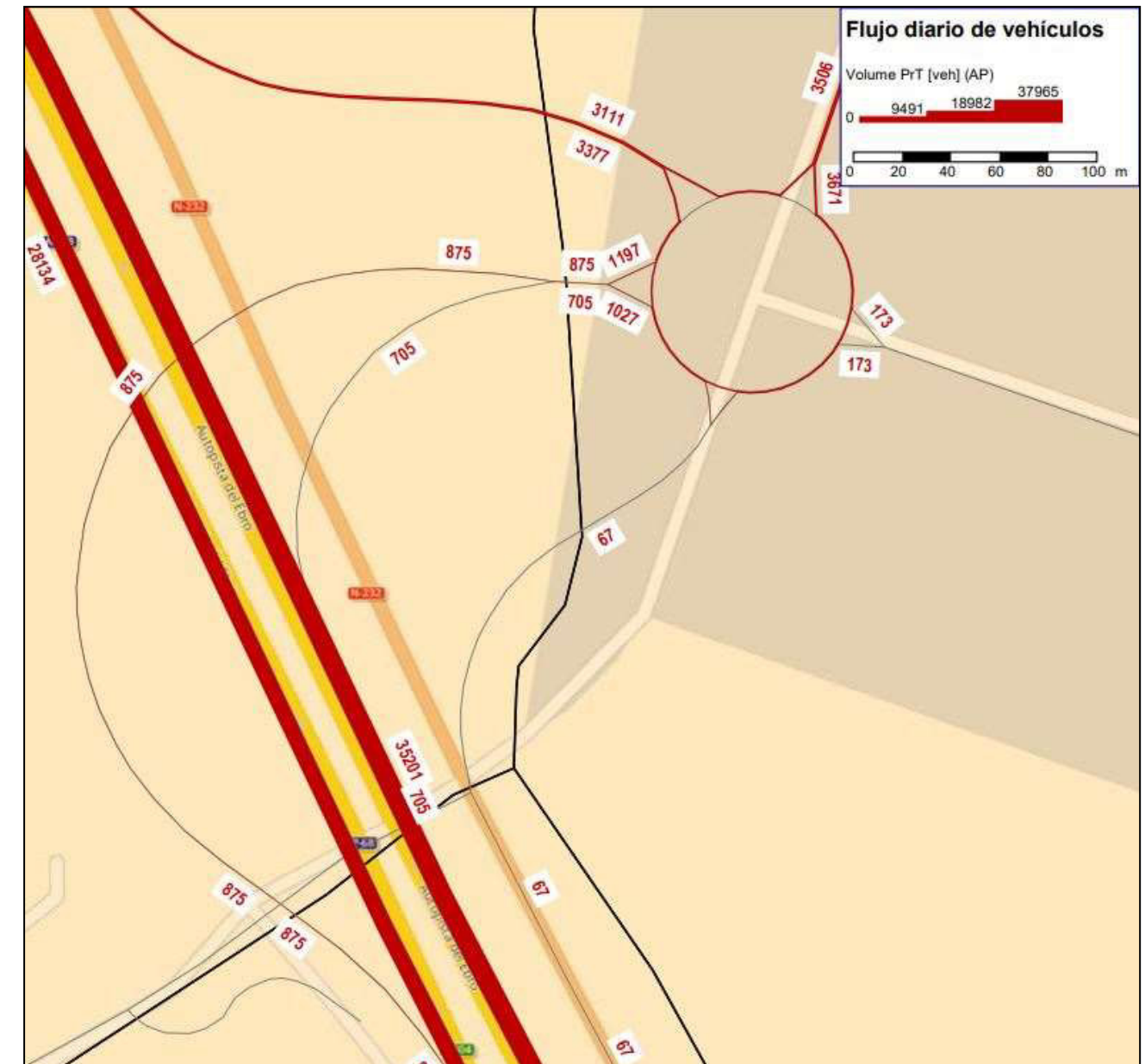


Ilustración 11 – Flujo diario vehicular – Alternativa 1: Enlace de Arrúbal (P.K. 146,20)

Fuente: Elaboración propia

7. Enlace de Alcanadre (P.K. 157,00):

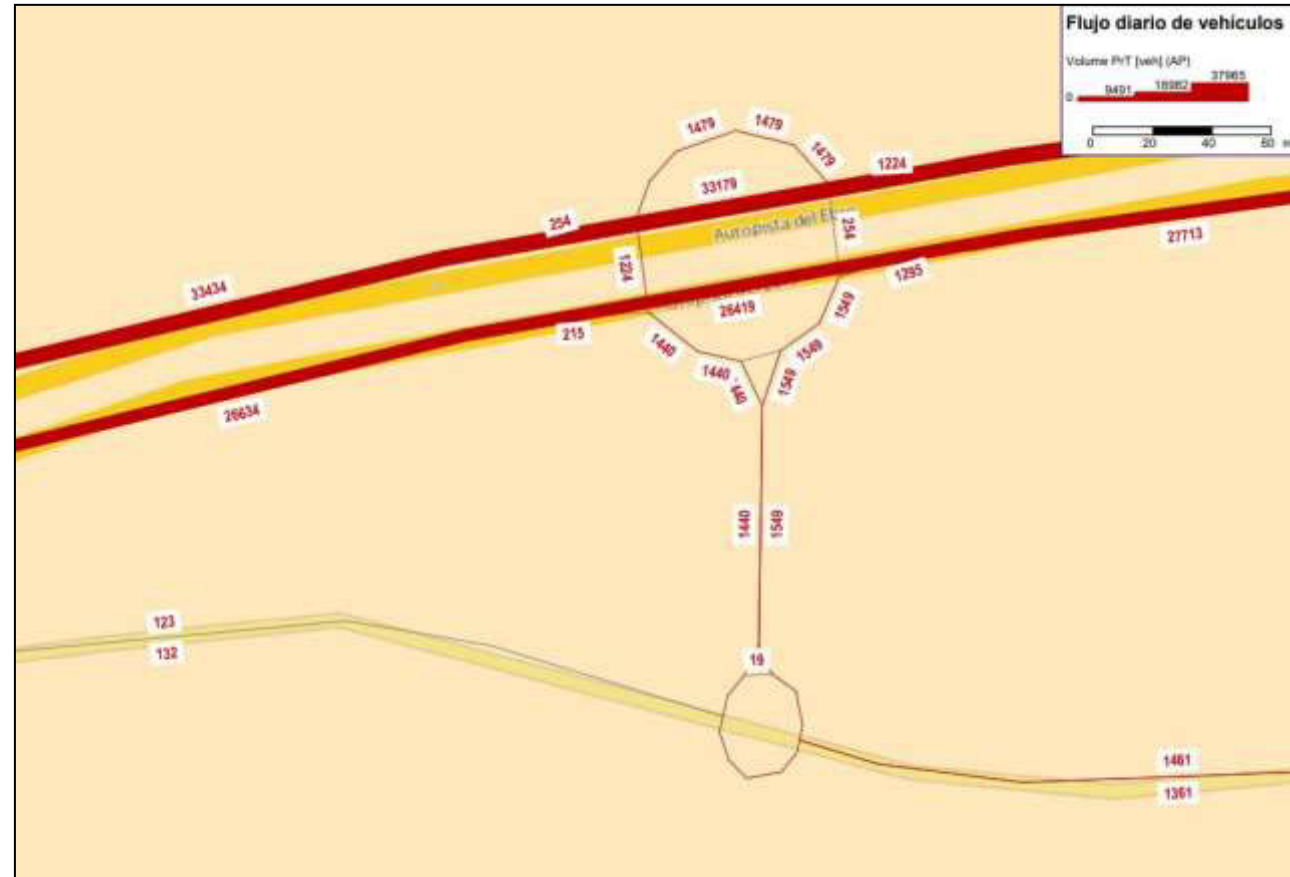


Ilustración 12 – Flujo diario vehicular – Alternativa 1: Enlace de Alcanadre (P.K. 157,00)

Fuente: Elaboración propia

8. Enlace de Lodosa (P.K. 164,00):

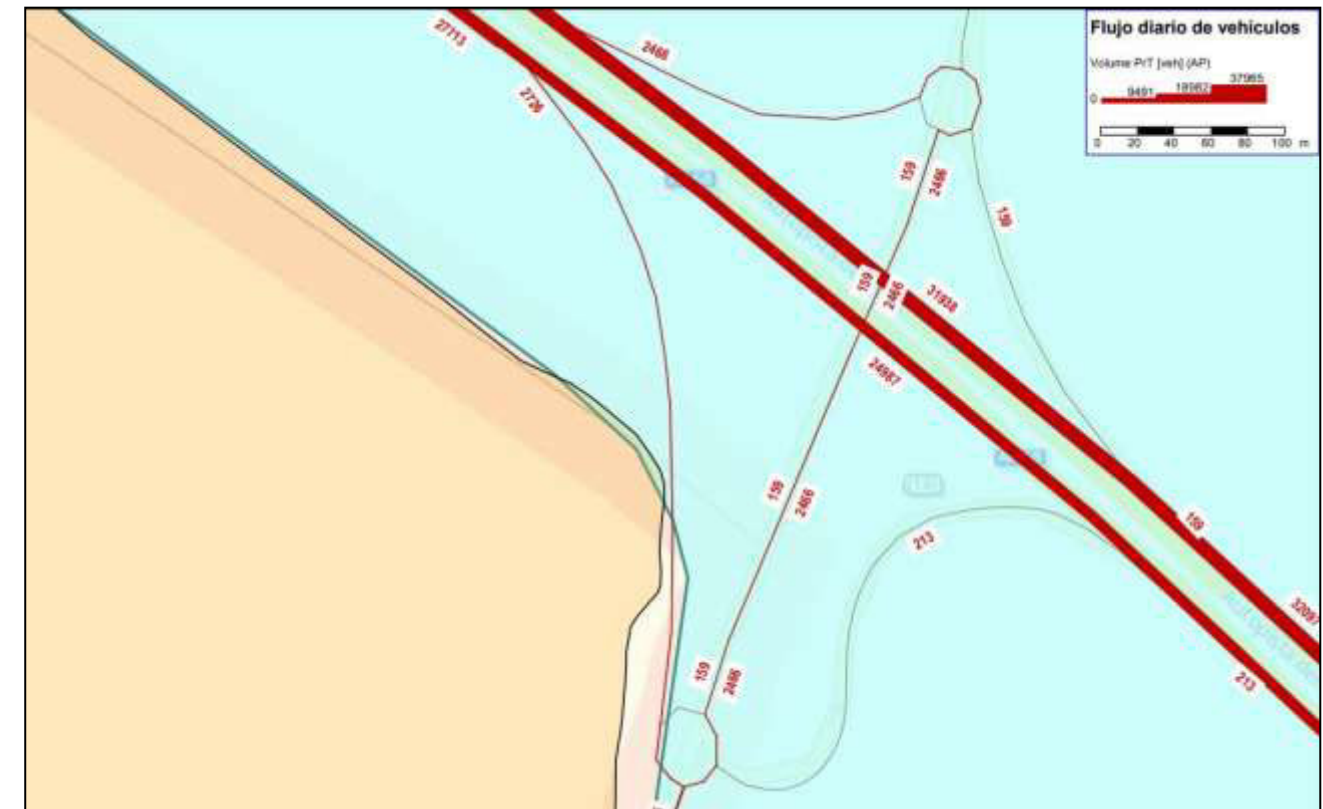


Ilustración 13 – Flujo diario vehicular – Alternativa 1: Enlace de Lodosa (P.K. 164,00)

Fuente: Elaboración propia

9. Enlace de Calahorra (P.K. 174,40):



Ilustración 14 – Flujo diario vehicular – Alternativa 1: Enlace de Calahorra (P.K. 174,40)

Fuente: Elaboración propia

10. Enlace de Aldeanueva (P.K. 185,00):

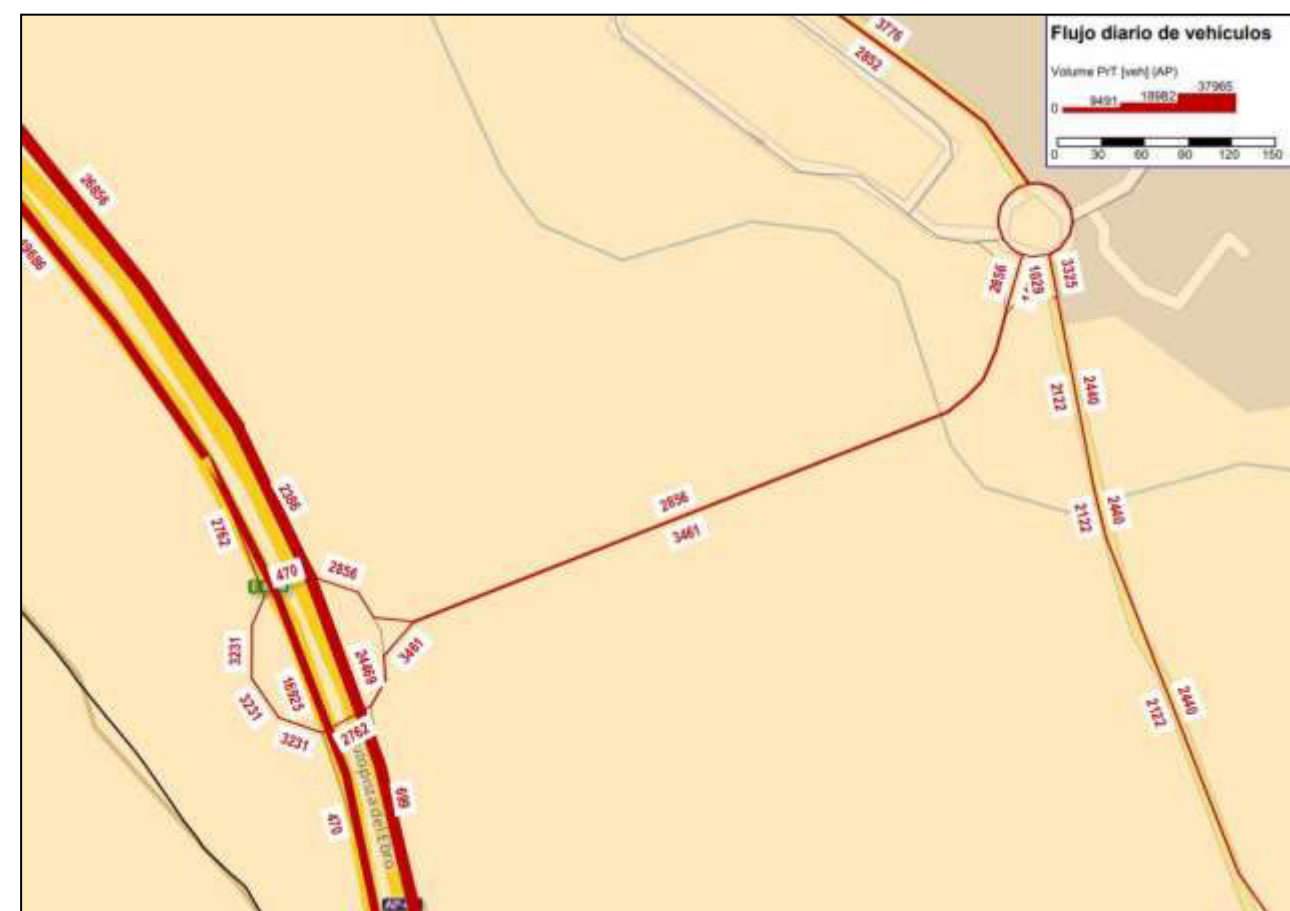


Ilustración 15 – Flujo diario vehicular – Alternativa 1: Enlace de Aldeanueva (P.K. 185,00)

Fuente: Elaboración propia

11. Enlace con la LR-285 (P.K. 194,50):

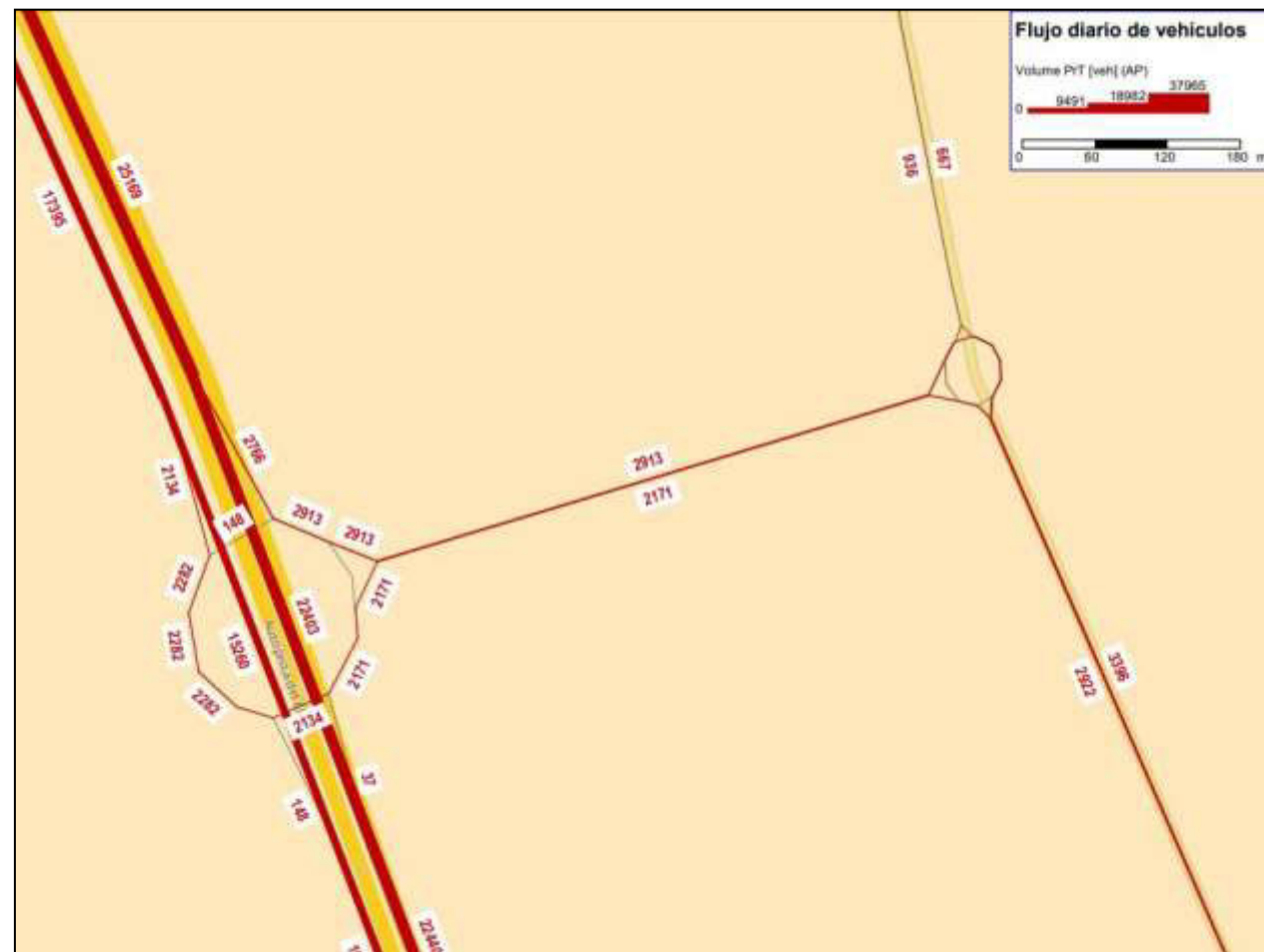


Ilustración 16 – Flujo diario vehicular – Alternativa 1: Enlace con la LR-285 (P.K. 194,50)

Fuente: Elaboración propia

6.2 FLUJO VEHICULAR DIARIO DE LA ALTERNATIVA 2

Para la alternativa 2, se muestran a continuación los siguientes flujos para cada una de las actuaciones que comprende:

1. Enlace de Haro (P.K. 87,00):



Ilustración 17 – Flujo diario vehicular – Alternativa 2: Enlace de Haro (P.K. 87,00) (1)

Fuente: Elaboración propia

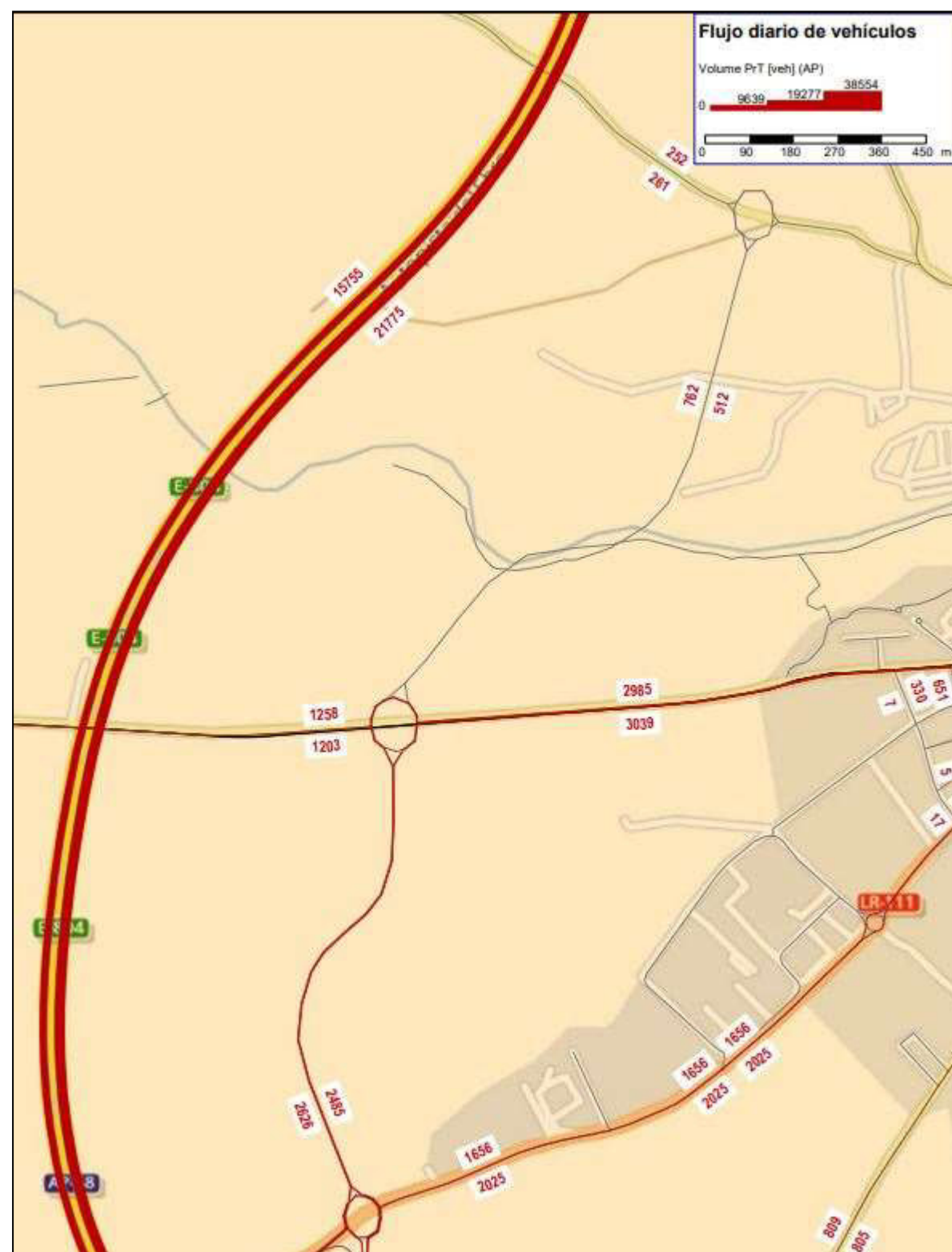


Ilustración 18 – Flujo diario vehicular – Alternativa 2: Enlace de Haro (P.K. 78,00) (2)

Fuente: Elaboración propia

2. Enlace de Briones (P.K. 96,00):

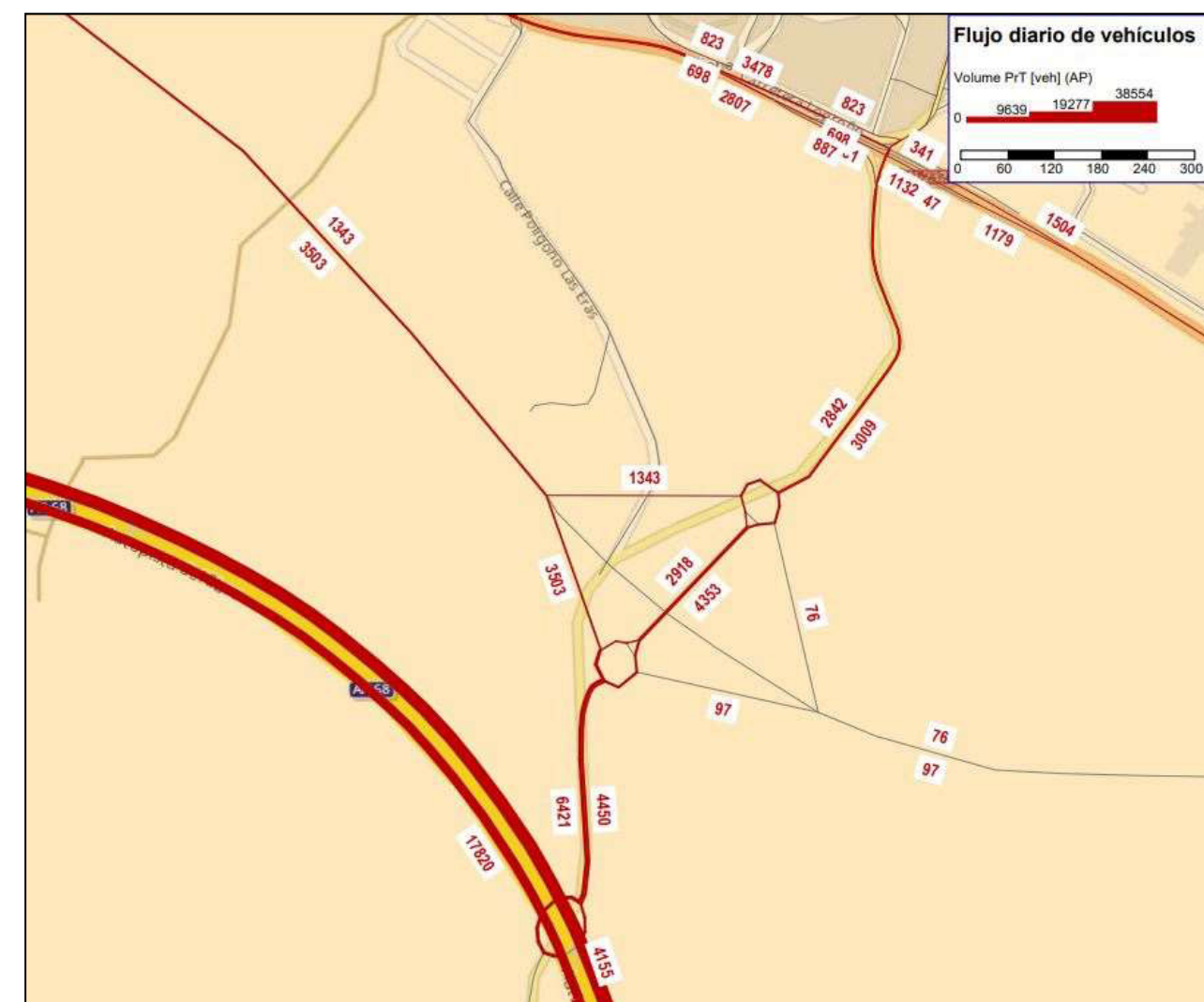


Ilustración 19 – Flujo diario vehicular – Alternativa 2: Enlace de Briones (P.K. 96,00)

Fuente: Elaboración propia

3. Enlace de Villamediana (P.K. 131,00):

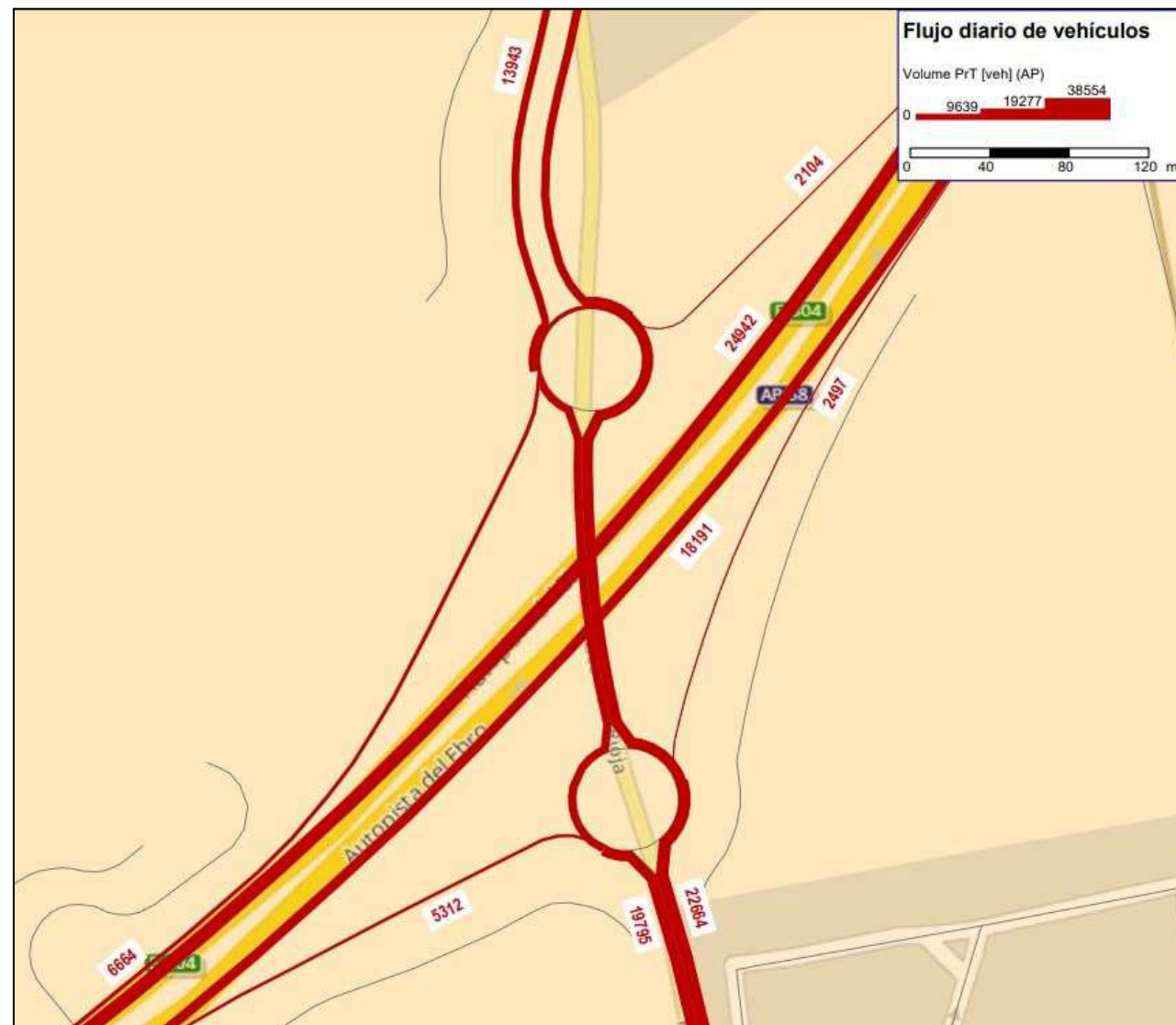


Ilustración 20 – Flujo diario vehicular – Alternativa 2: Enlace de Villamediana (P.K. 131,00)

Fuente: Elaboración propia

4. Enlace de Recajo (P.K. 138,00):



Ilustración 21 – Flujo diario vehicular – Alternativa 2: Enlace de Recajo (P.K. 138,00)

Fuente: Elaboración propia

5. Enlace de Arrúbal (P.K. 146,20):

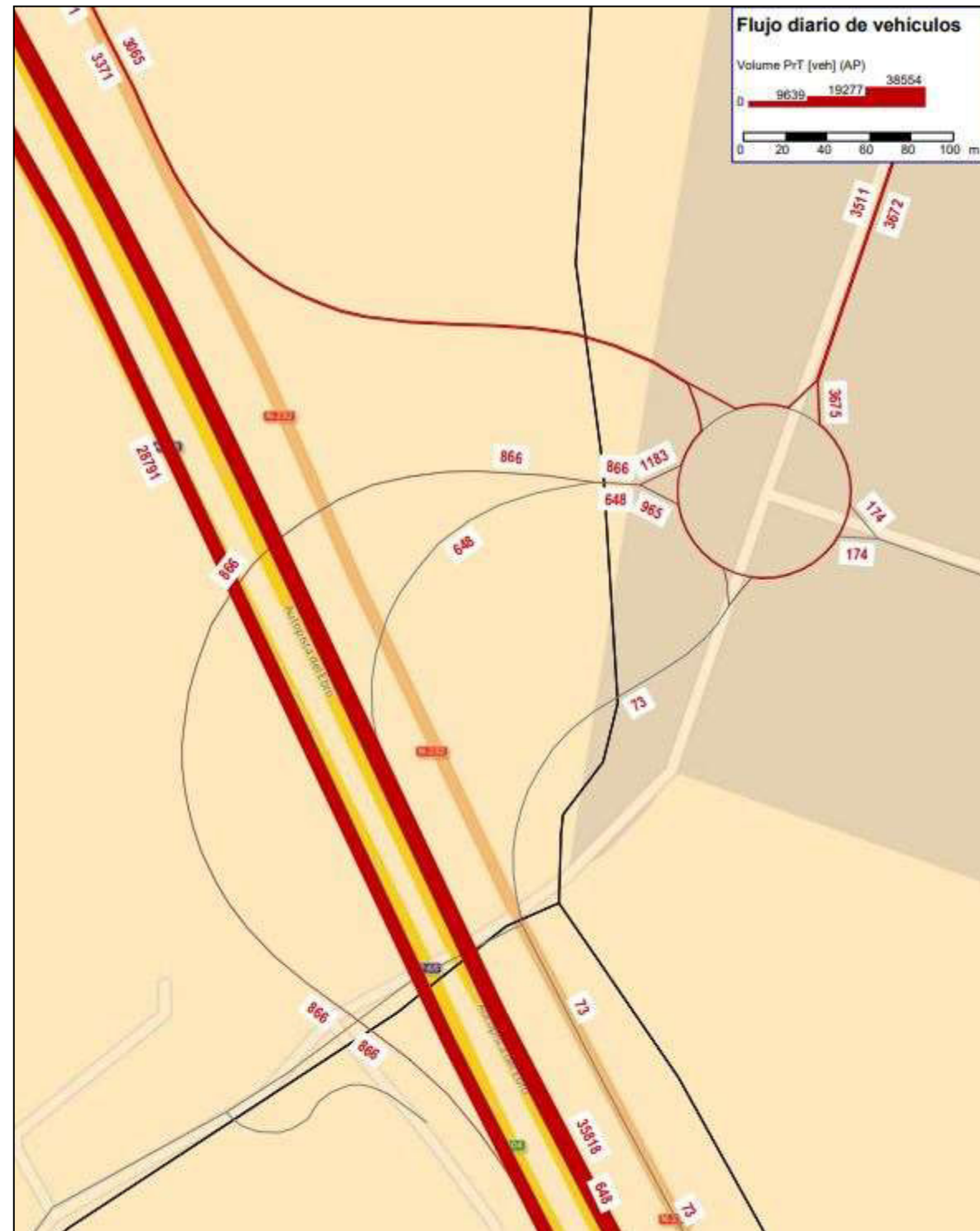


Ilustración 22 – Flujo diario vehicular – Alternativa 2: Enlace de Arrúbal (P.K. 146,20)

Fuente: Elaboración propia

6. Enlace de Alcanadre (P.K. 157,00):

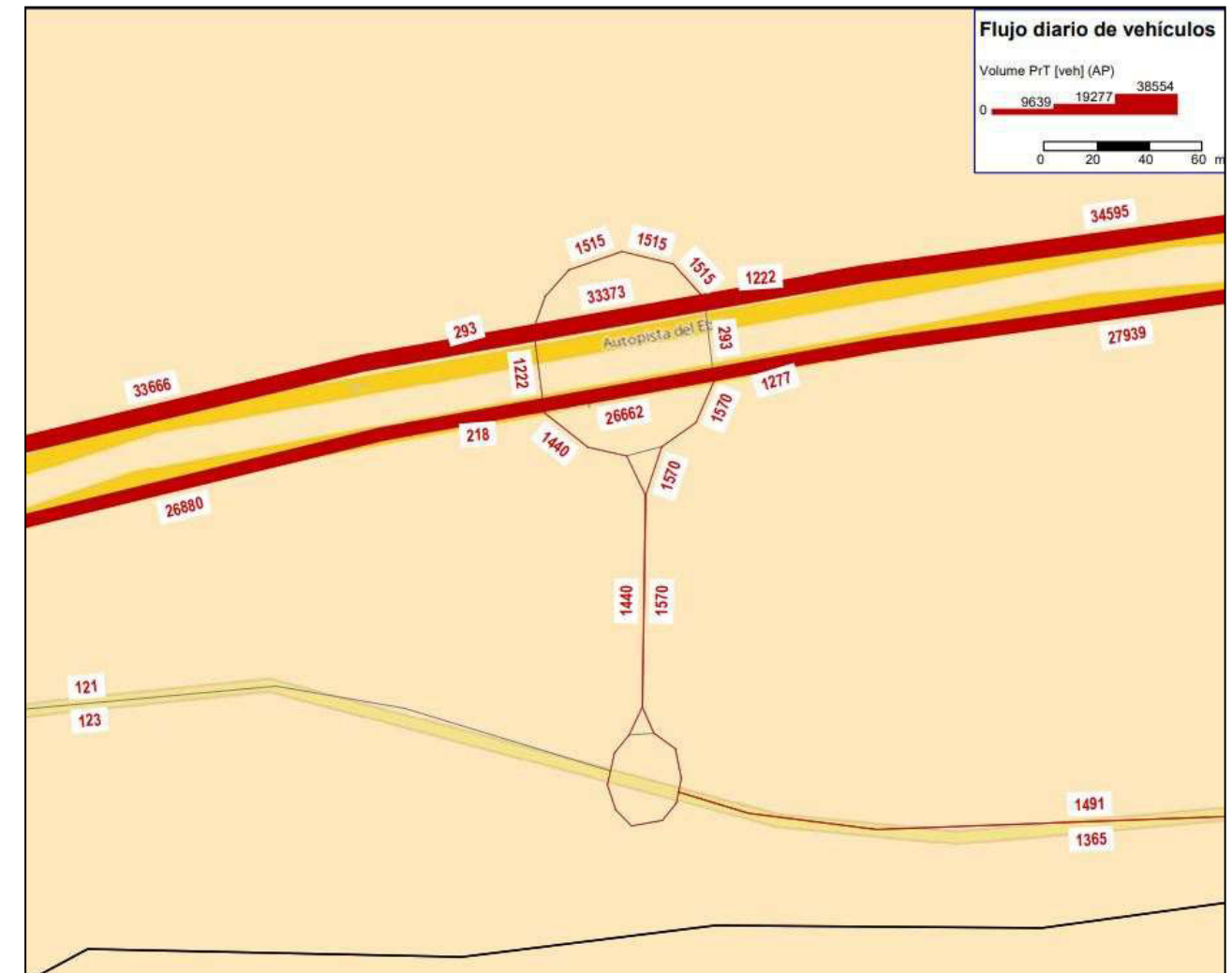


Ilustración 23 – Flujo diario vehicular – Alternativa 2: Enlace de Alcanadre (P.K. 157,00)

Fuente: Elaboración propia

7. Enlace de Lodosa (P.K. 164,00):

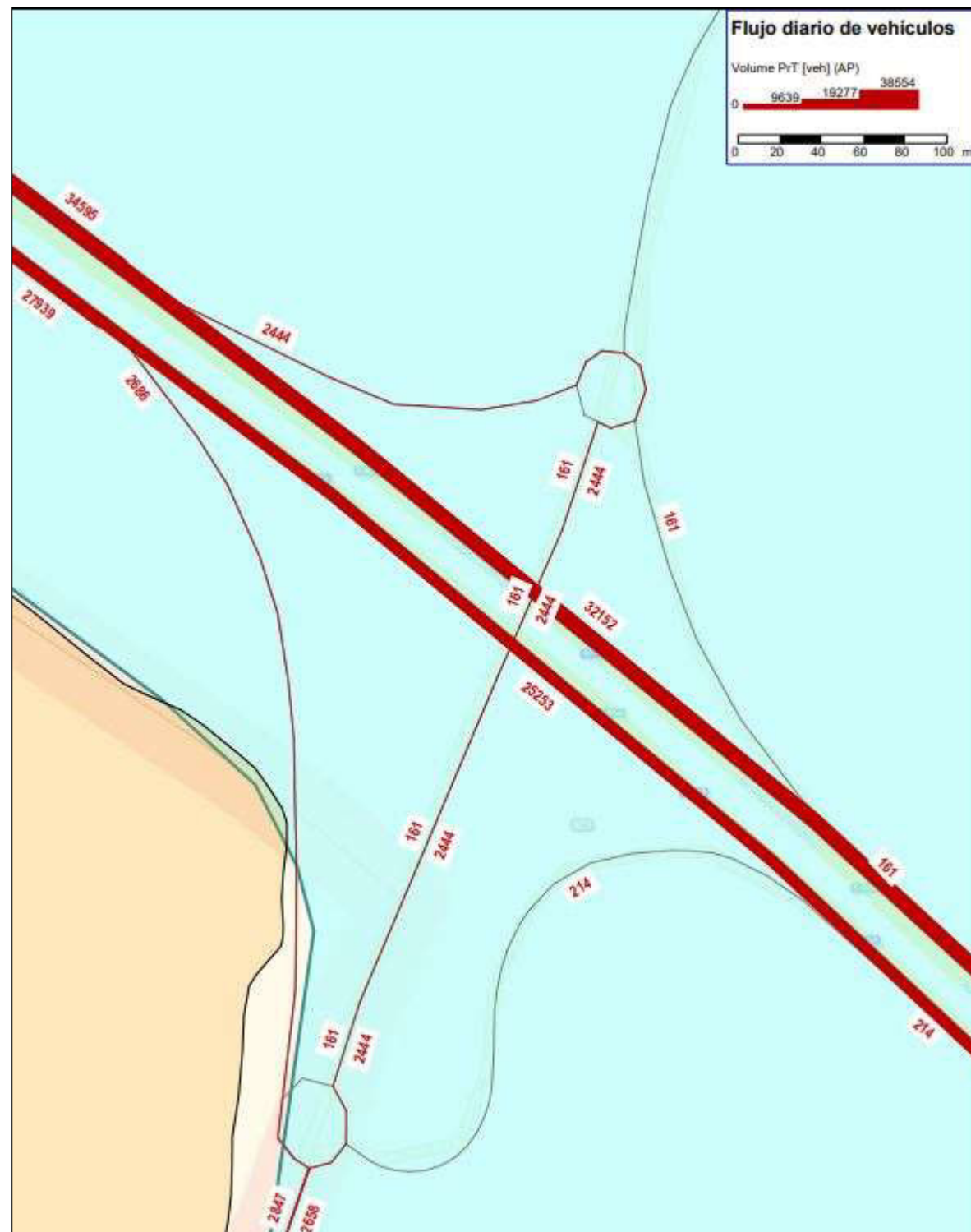


Ilustración 24 – Flujo diario vehicular – Alternativa 2: Enlace de Lodosa (P.K. 164,00)

Fuente: Elaboración propia

8. Enlace de Calahorra (P.K. 174,40):

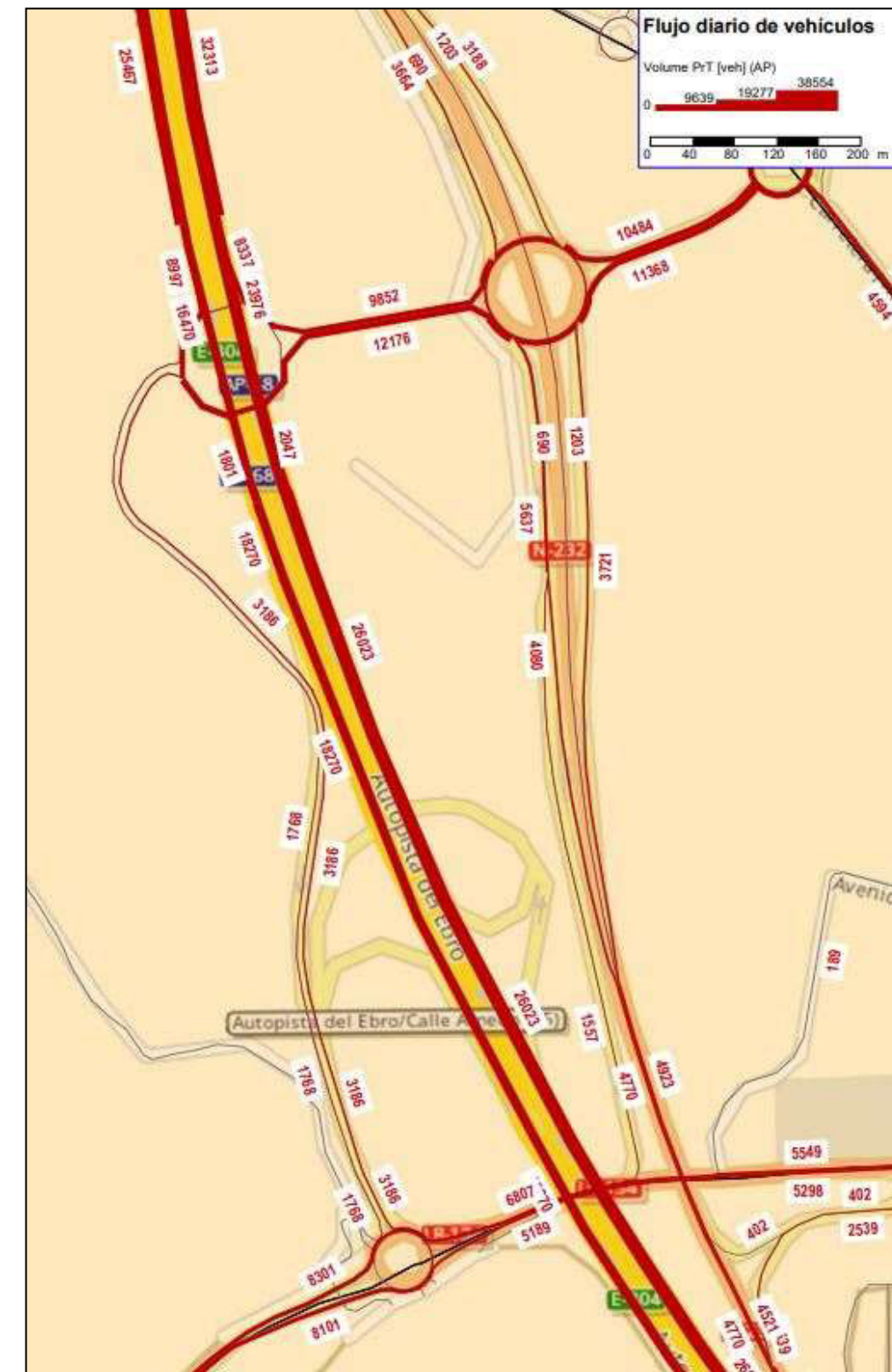


Ilustración 25 – Flujo diario vehicular – Alternativa 2: Enlace de Calahorra (P.K. 174,40)

Fuente: Elaboración propia

9. Enlace de Aldeanueva (P.K. 187,00):

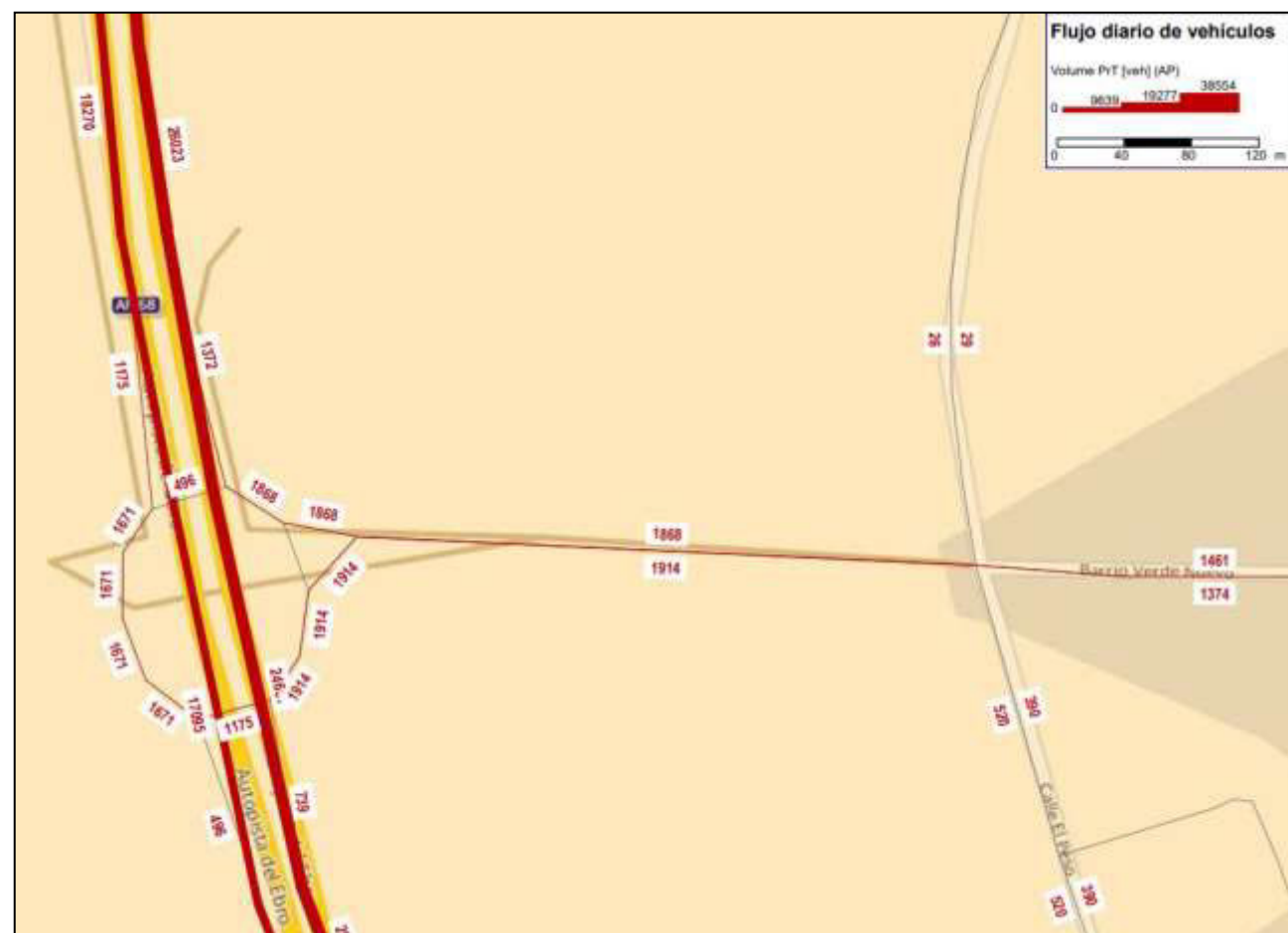


Ilustración 26 – Flujo diario vehicular – Alternativa 2: Enlace de Aldeanueva (P.K. 187,00)

Fuente: Elaboración propia

10. Enlace con la LR-285 (P.K. 194,50):

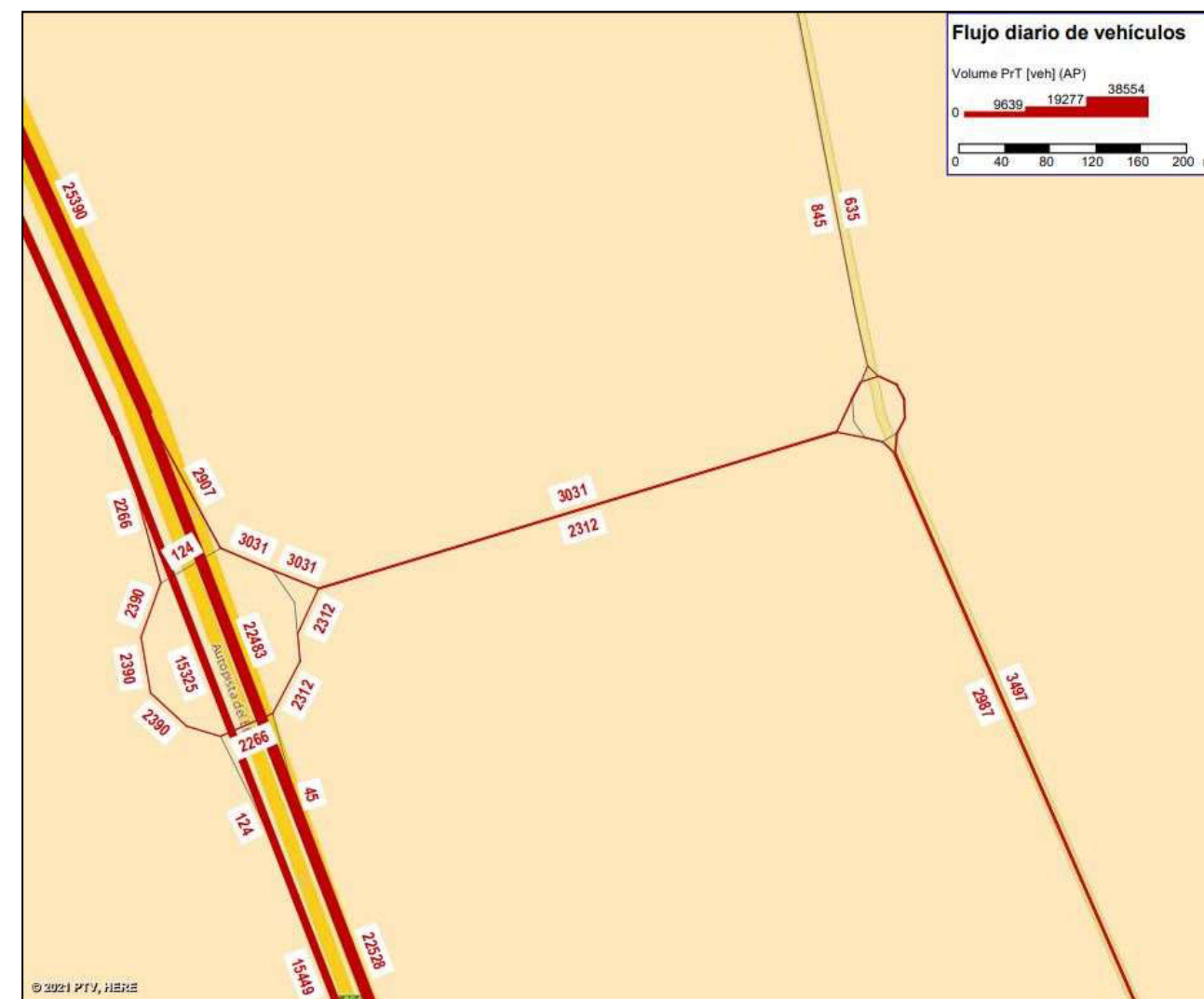


Ilustración 27 – Flujo diario vehicular – Alternativa 2: Enlace con la LR-285 (P.K. 194,50)

Fuente: Elaboración propia

7 COMPARATIVA ENTRE ESCENARIOS

7.1 RESUMEN DE LAS ALTERNATIVAS

A continuación, se realizará un análisis comparativo de las alternativas anteriormente comentadas. Como resumen, son las siguientes:

- **Alternativa “No hacer nada” o Alternativa 0:** Esta alternativa corresponde al mantenimiento de la Red actual de carreteras de La Rioja en su futura situación en 2030, no llevando a cabo la creación de nuevos enlaces en la Autopista AP-68, solo incorporando aquellas actuaciones empezadas o con proyecto aprobado.
- **Alternativa 1:** corresponde al escenario con 11 nuevos enlaces, tres de ellos incluidos también en la alternativa 0, explicado anteriormente.
- **Alternativa 2:** corresponde al escenario con 10 nuevos enlaces, tres de ellos incluidos también en la alternativa 0, explicado anteriormente.

7.2 COMPARACIÓN SEGÚN DIFERENTES CRITERIOS

En los siguientes subapartados se compararán los diferentes escenarios según diferentes criterios, como son: diferencias de flujo vehicular diario; accesibilidad y tiempos de recorrido; emisiones de gases de efecto invernadero; consumo de combustible; accidentabilidad; y ahorro económico.

7.2.1 Diferencias de flujo vehicular diario

7.2.1.1 Diferencias de flujo diario de la alternativa 1 con respecto al escenario DN2030

Para poder comparar resultados, se ha llevado a cabo una comparación visual con de cada una de las alternativas con respecto al escenario DN2030, el cual comprende las actuaciones que se encuentran garantizadas para el año horizonte 2030 del plan objeto de este anejo. A continuación, se muestran los resultados visuales de las comparaciones mencionadas para cada una de las alternativas y enlaces, en color rojo los vehículos diarios perdidos con respecto al DN2030 y en color verde los vehículos diarios ganados para el escenario de cada una de las alternativas con respecto al DN2030:

1. Enlace de Haro (P.K. 87.00):

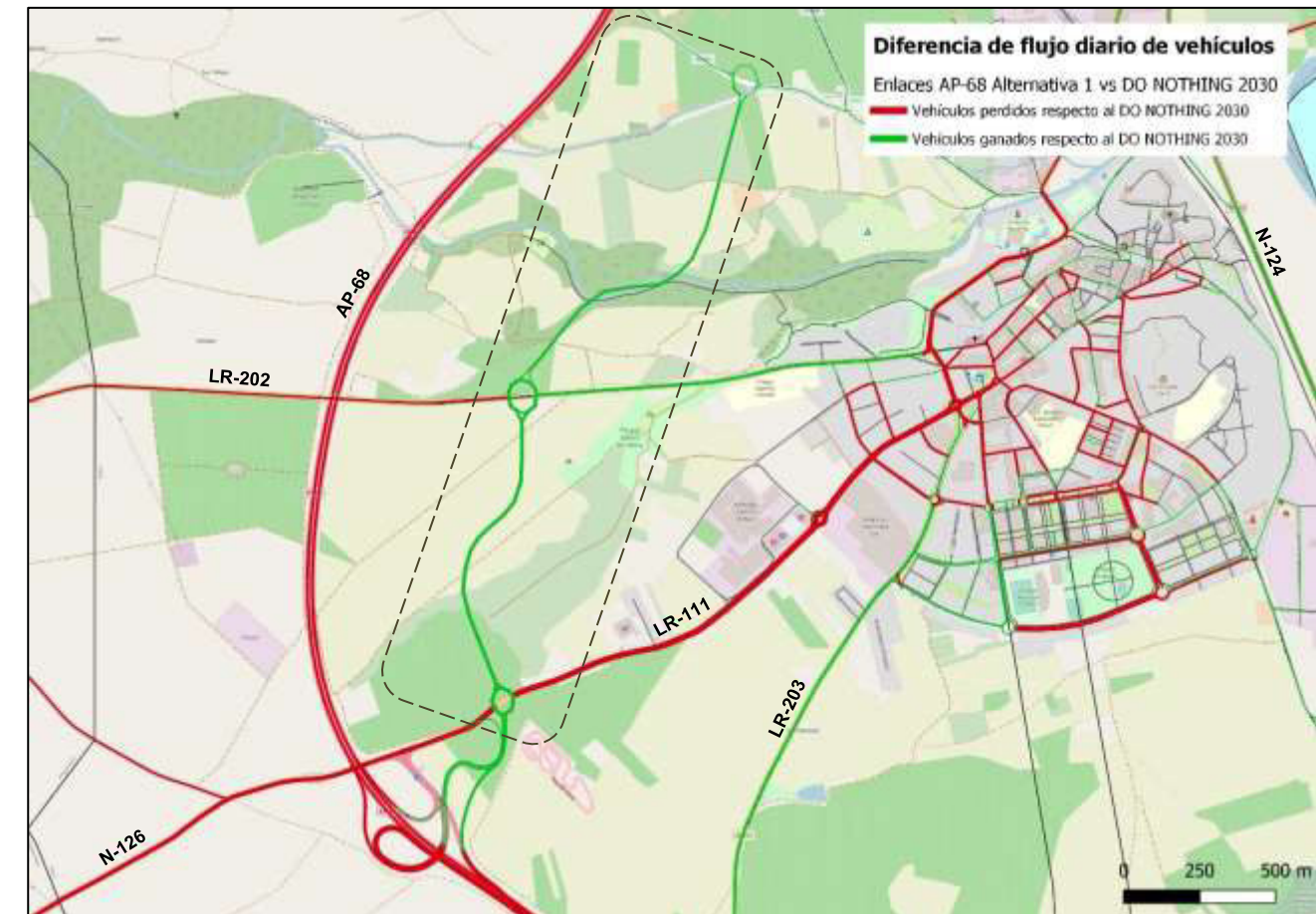


Ilustración 28 - Diferencia de flujo entre el escenario DN 2030 y la Alternativa 1. Enlace de Haro.

El objetivo de este enlace es captar el tráfico de vehículos pesados de la N-124 proveniente de la Cantera de San Felices dirección Logroño, para evitar su paso por el Barrio de las Bodegas, al igual que el tráfico que discurre por la N-126 en el centro urbano de Haro, dirección Casalarreina.

Gracias a los resultados del modelo se observa como este segundo objetivo se consigue, sin embargo, el flujo de vehículos diarios en la LR-203 aumenta con respecto al escenario Do Nothing 2030, al igual que lo hace la LR-202 en su tramo más cercano a Haro. Además, la autopista AP-68 no capta flujo de vehículos, sino que experimenta un descenso en su IMD, desde el límite provincial hasta el nuevo enlace de Ollauri.

2. Enlace de Ollauri con la N-232 y la N-124 (P.K. 90,50):

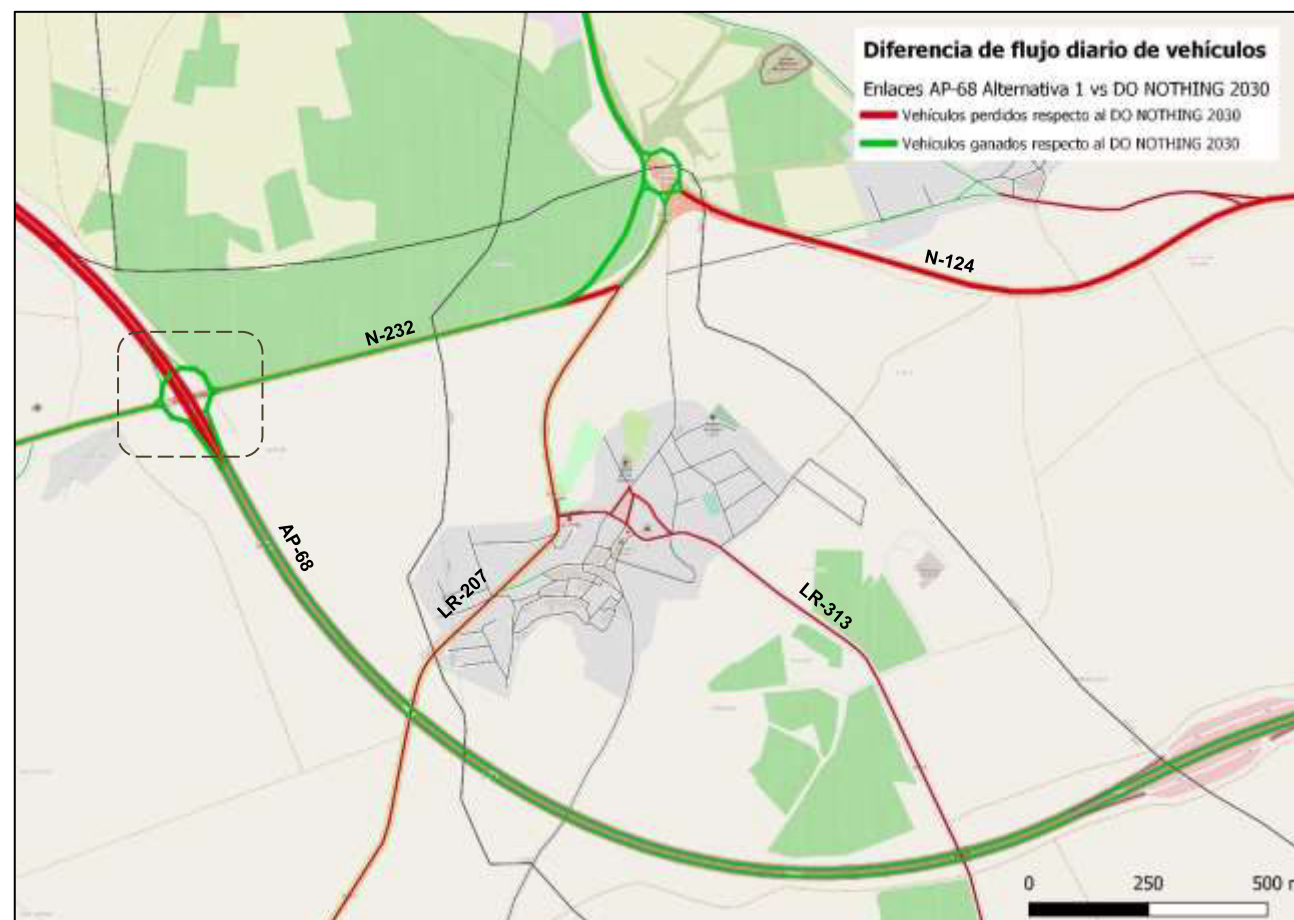


Ilustración 29 - Diferencia de flujo entre el escenario DN 2030 y la Alternativa 1. Enlace de Ollauri con la N-232 y la N-124.

El objetivo de este enlace es acceder más cómodamente al polígono industrial Fuente Ciega al sur de Haro, en especial desde Logroño, ya que se permitiría transitar por la Autopista AP-68 hasta llegar casi a destino, en lugar de realizar todo el recorrido por la N-124 o incluso transitar por la autopista hasta el actual enlace de Haro. Por otra parte, se facilitaría el acceso a las localidades de Ollauri, Gimileo o Cuzcurritilla.

Con los resultados del modelo se comprueba que, efectivamente, la AP-68 capta flujo de vehículos desde este nuevo enlace hasta Logroño, al igual que lo hace la N-232 y la N-124 en el último tramo hasta Haro. Asimismo, la N-124 desde el enlace dirección Logroño se descongestiona, al igual que lo hacen las LR-207 y LR-313 en la población de Ollauri.

3. Enlace de San Asensio (P.K. 102,00):

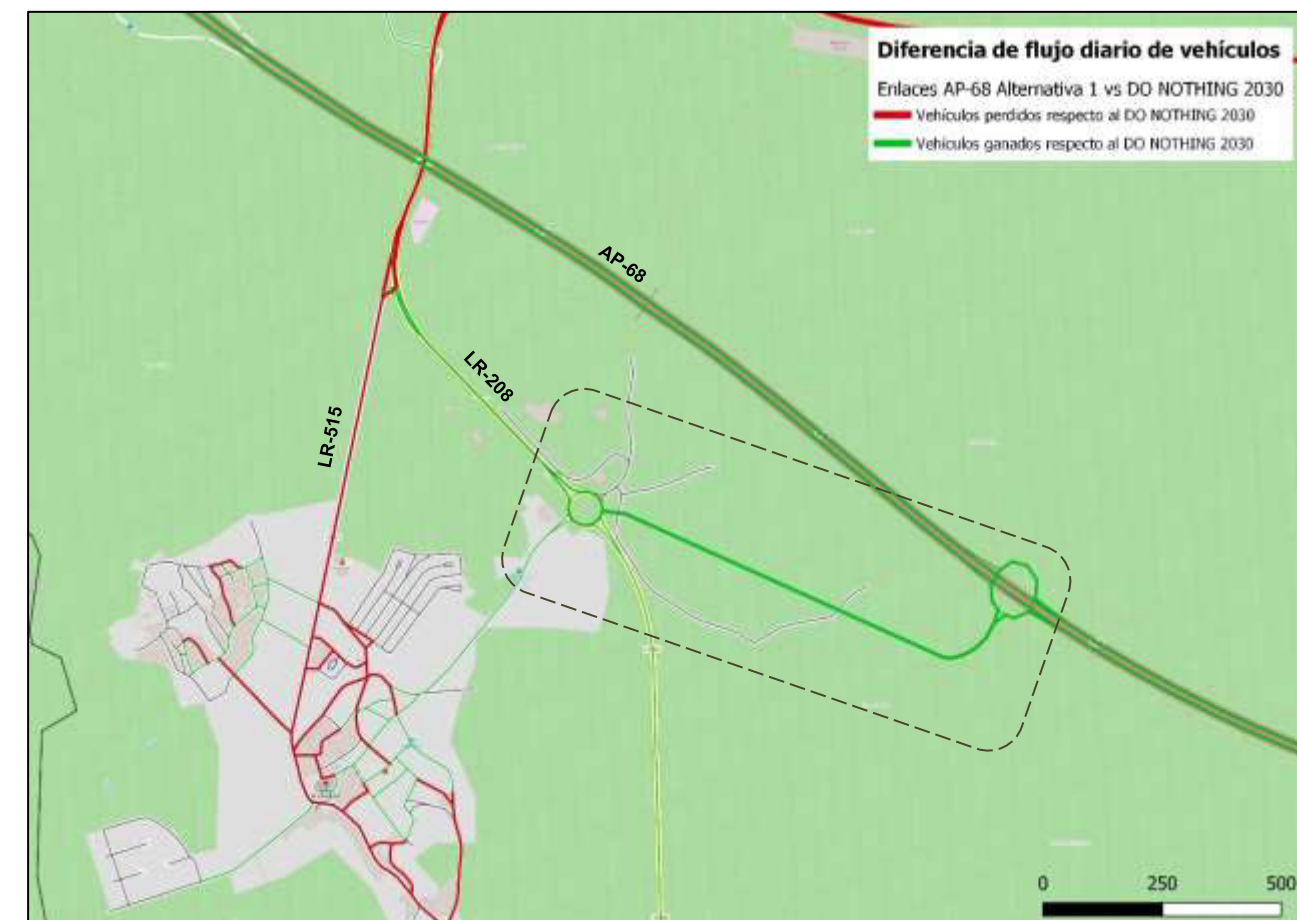


Ilustración 30 - Diferencia de flujo entre el escenario DN 2030 y la Alternativa 1. Enlace de San Asensio.

El objetivo de este enlace es, además de crear una conexión directa con San Asensio, facilitar el acceso a los municipios de la comarca de Nájera a través de su unión con la carretera LR-208. Además, se permitiría el tránsito por la autopista hasta Haro en lugar de utilizar la N-232.

Los resultados muestran como el enlace permite aumentar el flujo en la AP-68 y reducirlo en las carreteras LR-515 y N-232.

4. Enlace de Alcanadre (P.K. 157.00):



Ilustración 31 - Diferencia de flujo entre el escenario DN 2030 y la Alternativa 1. Enlace de Alcanadre.

Con este enlace se crea un acceso directo al núcleo de Alcanadre desde la autopista AP-68, utilizándose así esta vía en lugar de las NA-6220, NA-6540 y LR-260 si se accede desde Calahorra. Por otra parte, si se accediese desde Agoncillo/Arrúbal, se utilizaría esta infraestructura en lugar de la N-232 y la LR-260. Esta nueva conexión también mejoraría la accesibilidad a la zona de Ausejo.

5. Enlace de Lodosa (P.K. 164.00):

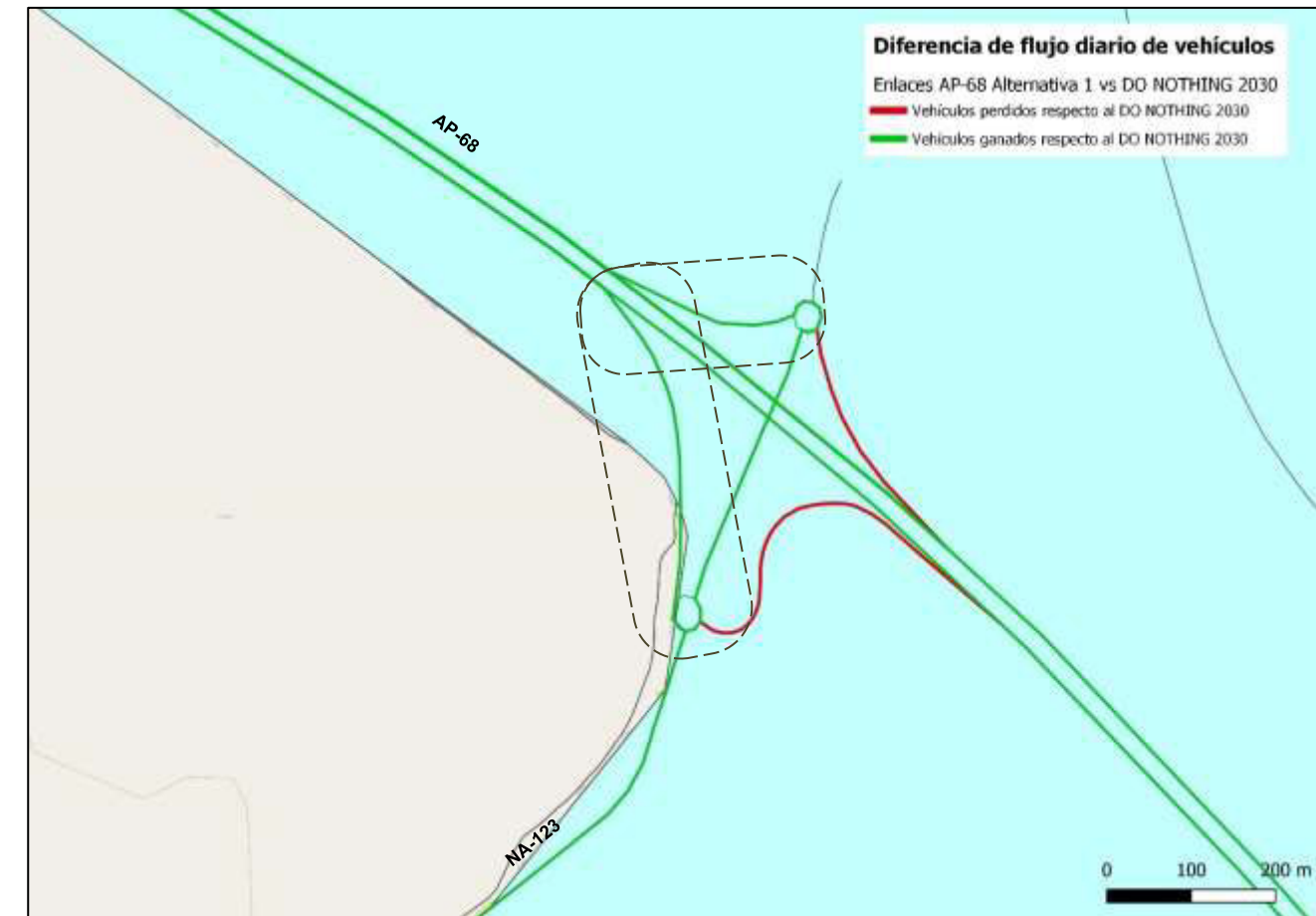


Ilustración 32 - Diferencia de flujo entre el escenario DN 2030 y la Alternativa 1. Enlace de Lodosa.

Actualmente la disposición de este enlace solo permite los movimientos desde la carretera NA-123 hacia y desde Zaragoza. Completándolo, se permiten los movimientos hacia y desde Logroño. Esto aumenta la conectividad de poblaciones al sur del enlace como Pradejón, El Villar de Arnedo, o al norte con Sartaguda, en la vecina Comunidad Foral de Navarra.

6. Enlace de Calahorra (P.K. 174.40):

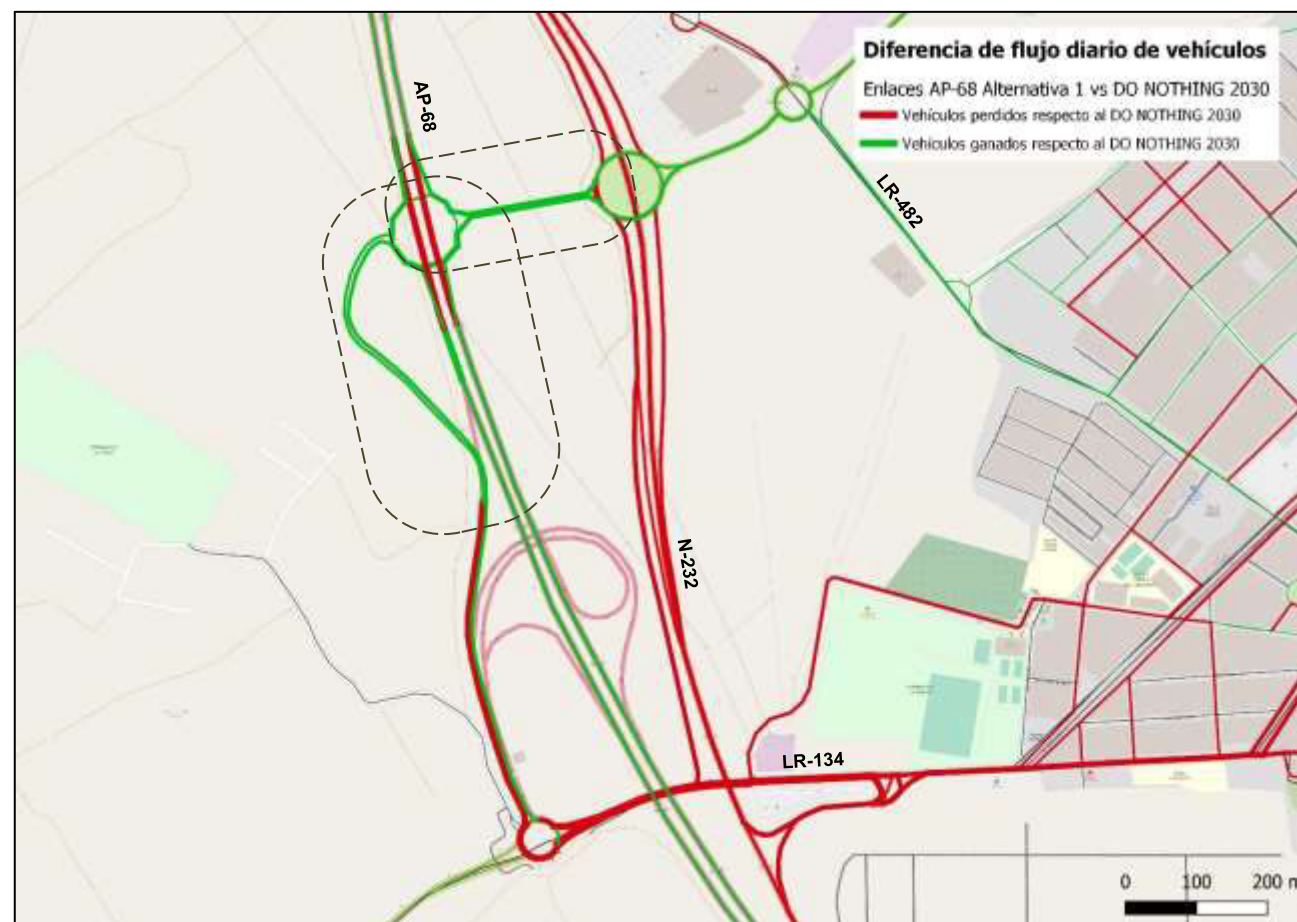


Ilustración 33 - Diferencia de flujo entre el escenario DN 2030 y la Alternativa 1. Enlace de Calahorra.

La propuesta de esta actuación consiste en adelantar el enlace actual al P.K. 174,40 de forma que conecte con el enlace existente entre la N-232 y la LR-134, de la LR-123 al L.P. de Navarra por Calahorra, que además es su variante oeste, lo que además facilitaría los desplazamientos hacia los municipios de San Adrián o Peralta.

El modelo muestra como la carretera nacional N-232 ve disminuido su flujo diario en este tramo, así como la LR-134 y Av. de Numancia, al sur de la imagen. Por otra parte, la AP-68 y la antigua carretera LR-482 (entrada norte), ven aumentado su flujo.

7. Enlace de Aldeanueva (P.K. 185.00):



Ilustración 34 - Diferencia de flujo entre el escenario DN 2030 y la Alternativa 1. Enlace de Aldeanueva.

La finalidad de este enlace es conectar las poblaciones de Aldeanueva de Ebro y Rincón de Soto, y el polígono industrial colindante a la N-232, con la autopista AP-68, así como reducir el flujo diario en la carretera nacional.

Por una parte, la autopista AP-68 presenta una diferencia positiva de flujo, sin embargo, la carretera nacional N-232 dirección Zaragoza, presenta un aumento de este hasta alcanzar prácticamente la población de Rincón de Soto.

8. Enlace con la LR-285 (P.K. 194.50):



Ilustración 35 - Diferencia de flujo entre el escenario DN 2030 y la Alternativa 1. Enlace con la LR-285.

La función de este enlace es servir de acceso a las carreteras LR-115 norte y la LR-285, facilitando además las comunicaciones con la comarca del Río Alhama.

Según el modelo, a partir de este enlace dirección Zaragoza, la autopista disminuiría su volumen de tráfico que sería captado por la carretera LR-285.

9. Vista general

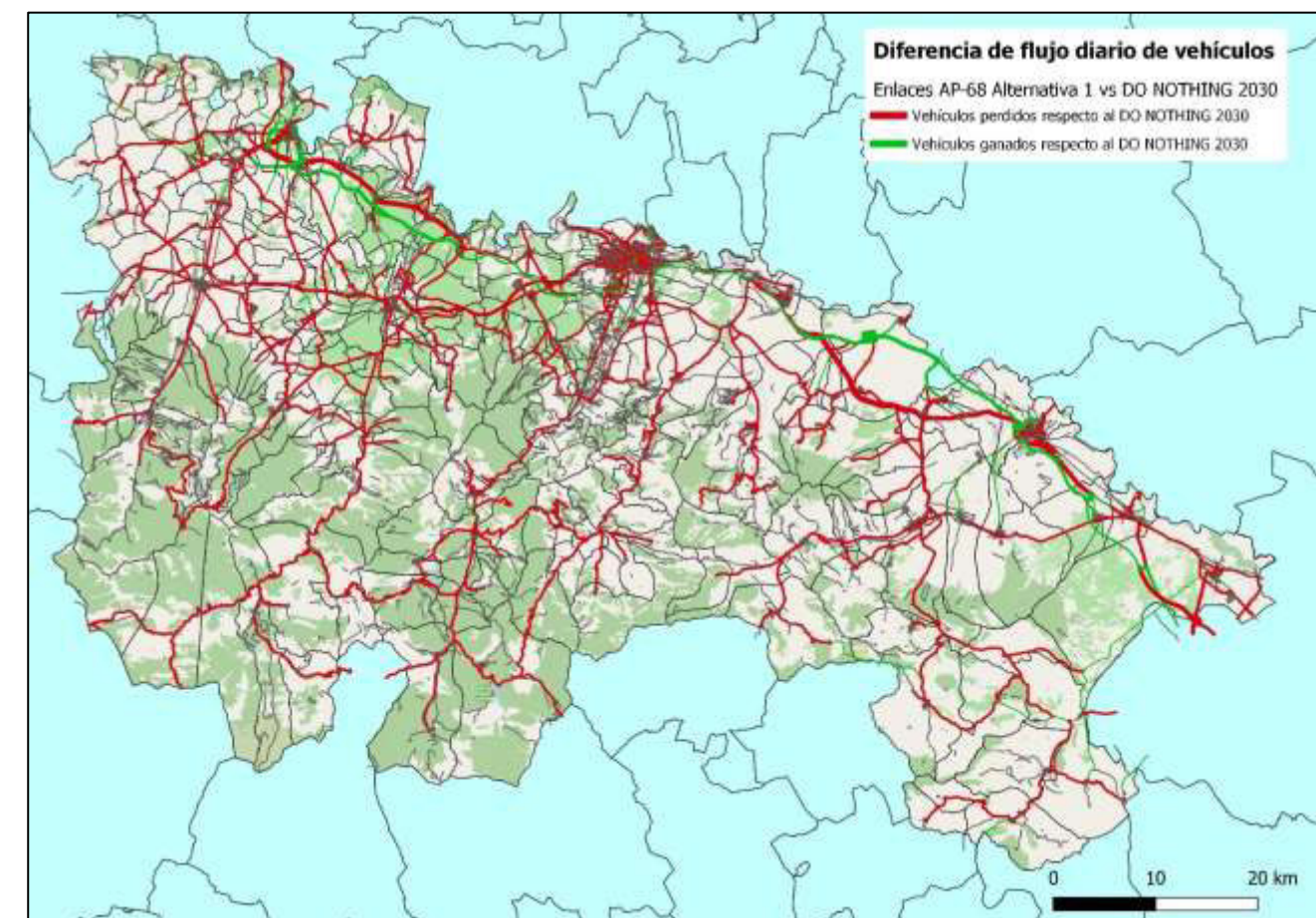


Ilustración 36 – Diferencias de flujo diario vehicular – Alternativa 1 vs DN2030

Fuente: Elaboración propia

Como principal conclusión de esta comparación, se obtiene que la combinación de enlaces en esta alternativa tiene como resultado la ganancia de flujo en gran parte del trazado de la Autopista AP-68 que discurre por la comunidad autónoma de La Rioja. Sin embargo, ciertos tramos como desde Haro hasta la provincia de Burgos o desde el enlace con la LR-285 hasta Comunidad Foral de Navarra pasa lo contrario, y este flujo diario de vehículos se ve reducido en comparación con el escenario Do Nothing 2030.

Por otra parte, hay que destacar que, al aumentar el número de enlaces en esta vía, los vehículos no solo se verán atraídos a utilizar más esta infraestructura, si no que algunos de ellos también los utilizarán como una salida previa al enlace que utilizaban anteriormente, acortando su recorrido al lugar de destino.

7.2.1.2 Diferencias de flujo diario de la alternativa 2 con respecto al escenario DN2030

1. Enlace de Haro (P.K. 87,00):

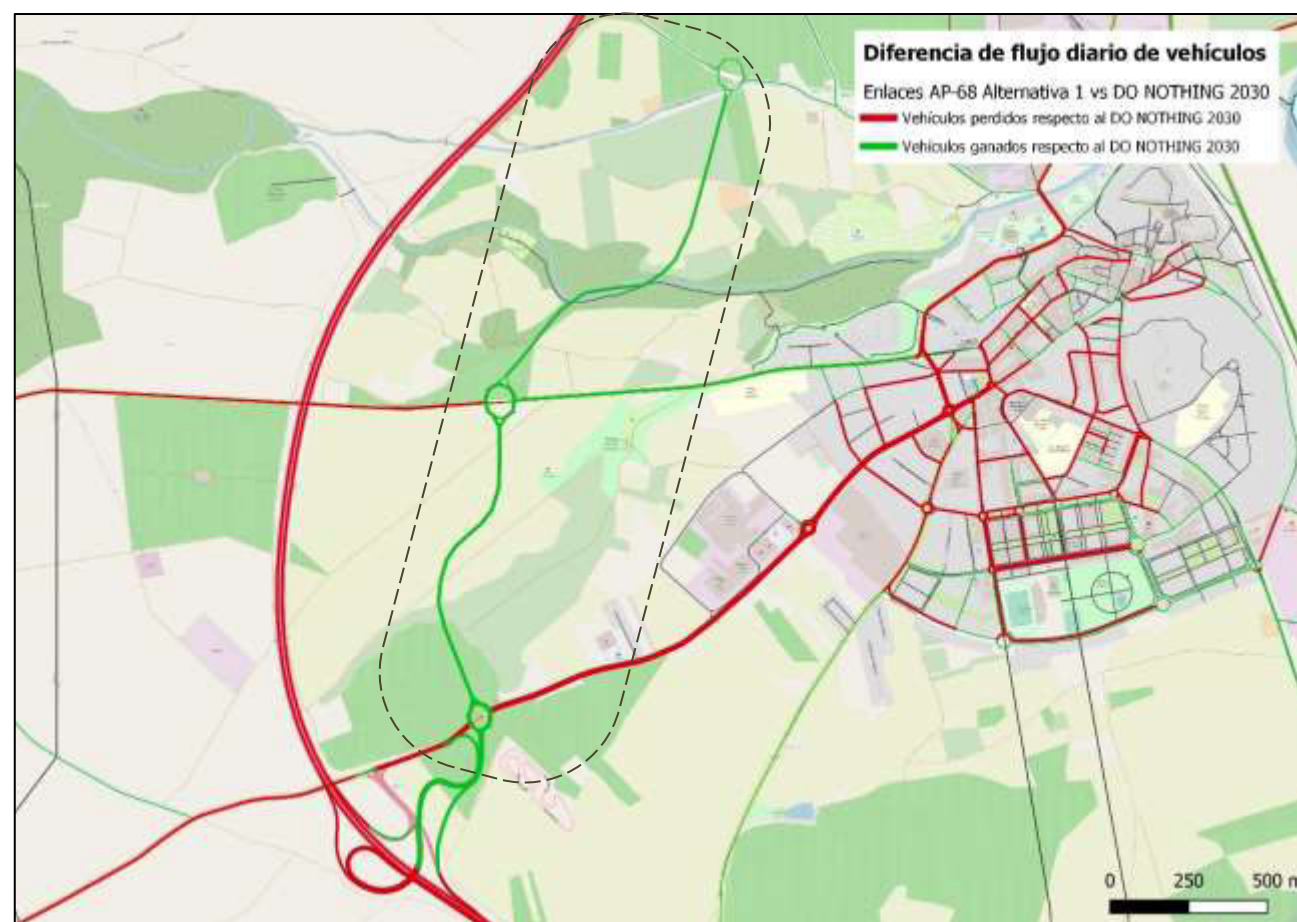


Ilustración 37 - Diferencia de flujo entre el escenario DN 2030 y la Alternativa 2. Enlace al norte de Haro.

Este enlace coincide con la alternativa 1, teniendo un flujo de tráfico muy similar.

2. Enlace de Briones (P.K. 96,00):

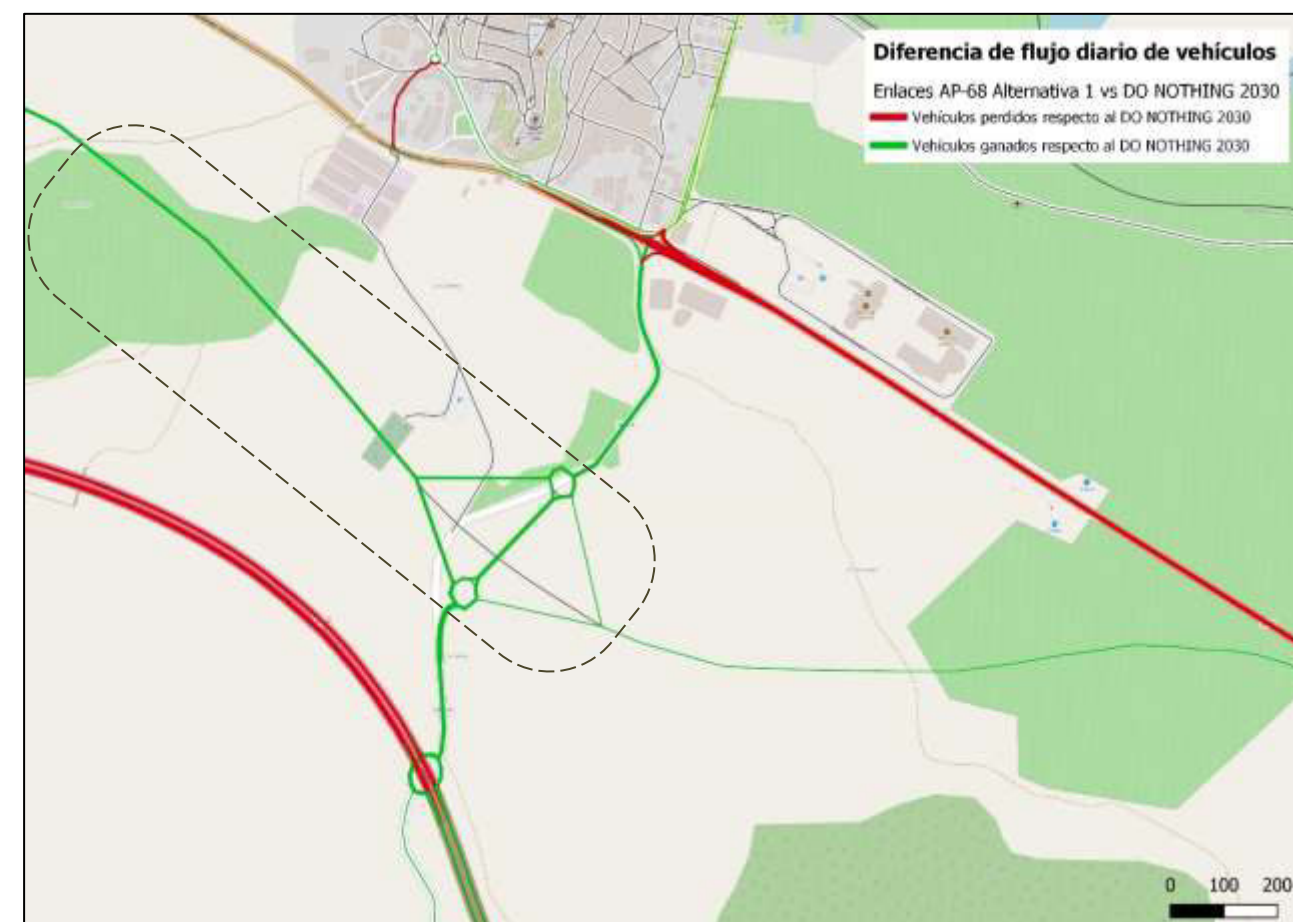


Ilustración 38 - Diferencia de flujo entre el escenario DN 2030 y la Alternativa 2. Enlace de Briones.

Este enlace se plantea como alternativa a los enlaces de Ollauri y de San Asensio de la alternativa anterior. Para dar acceso a estos municipios es necesario ejecutar la variante de Briones y conectarla con la LR-314 como se puede observar en la ilustración anterior. En cuanto al flujo resultante del modelo, se puede ver como la AP-68, desde el enlace dirección Logroño, y la variante ganan flujo de vehículos respecto al escenario Do Nothing, reduciéndose en un tramo de la carretera N-232 al este de Briones.

3. Enlace de Alcanadre (P.K. 157.00):

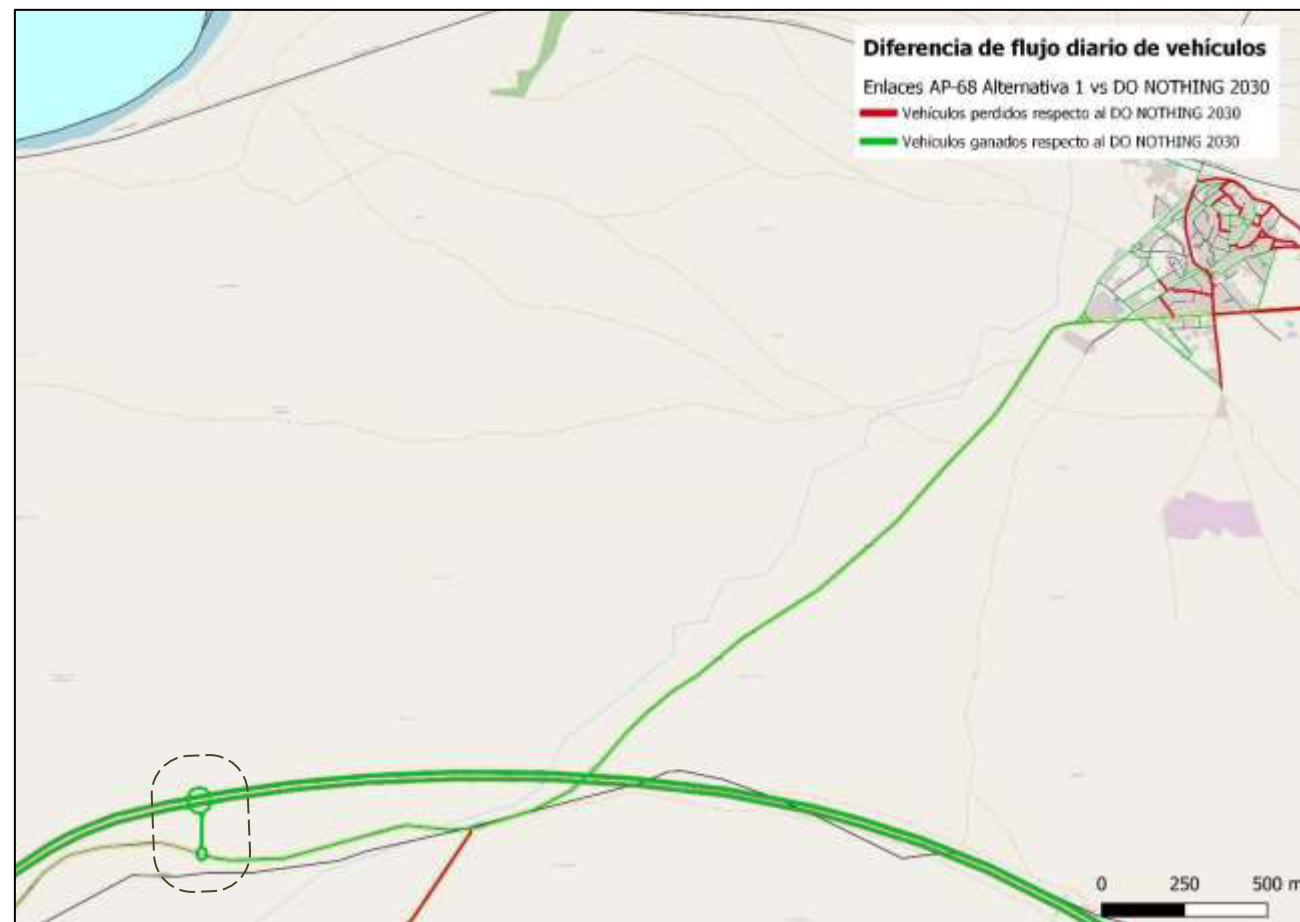


Ilustración 39 - Diferencia de flujo entre el escenario DN 2030 y la Alternativa 2. Enlace de Alcanadre.

Este enlace coincide con la alternativa 1, teniendo un flujo de tráfico muy similar.

4. Enlace de Lodosa (P.K. 164.00):

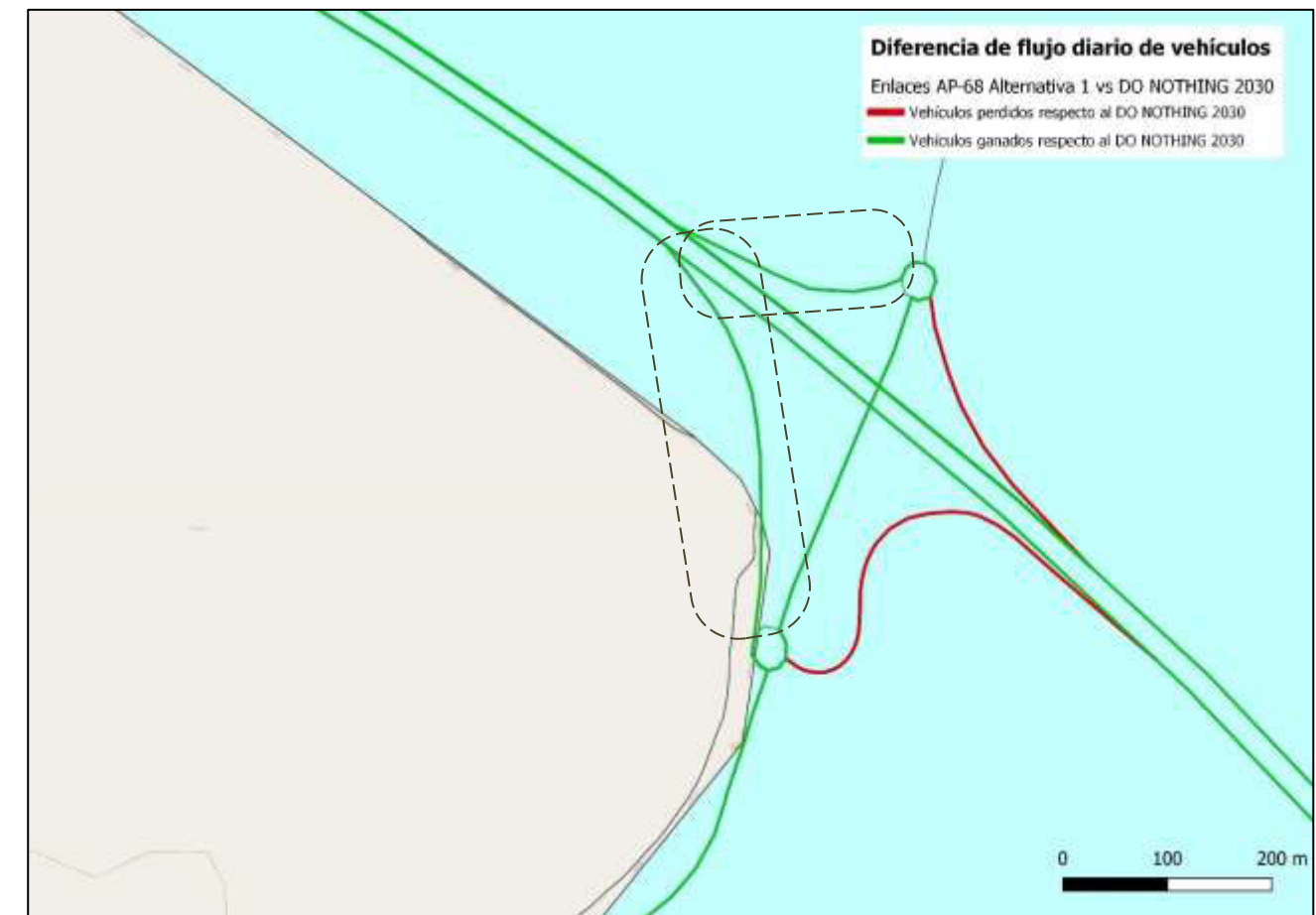


Ilustración 40 - Diferencia de flujo entre el escenario DN 2030 y la Alternativa 2. Enlace de Lodosa.

Lo mismo pasa con este enlace, donde coincide con la alternativa 1 y presenta un flujo de tráfico muy similar.

5. Enlace de Calahorra (P.K. 174.40):

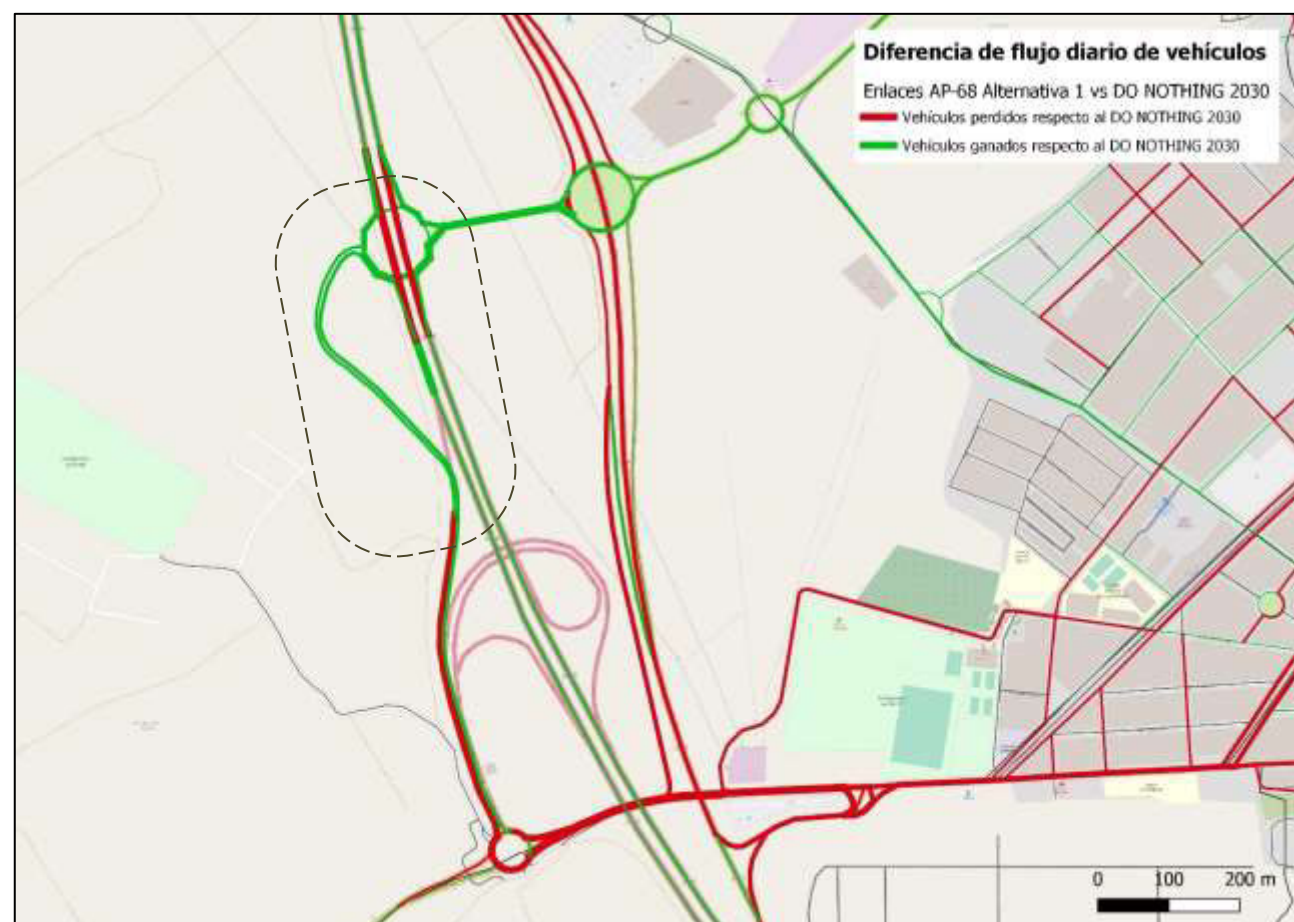


Ilustración 41 - Diferencia de flujo entre el escenario DN 2030 y la Alternativa 2. Enlace de Calahorra.

Este enlace también coincide con la alternativa 1.

6. Enlace de Aldeanueva (P.K. 187.00):

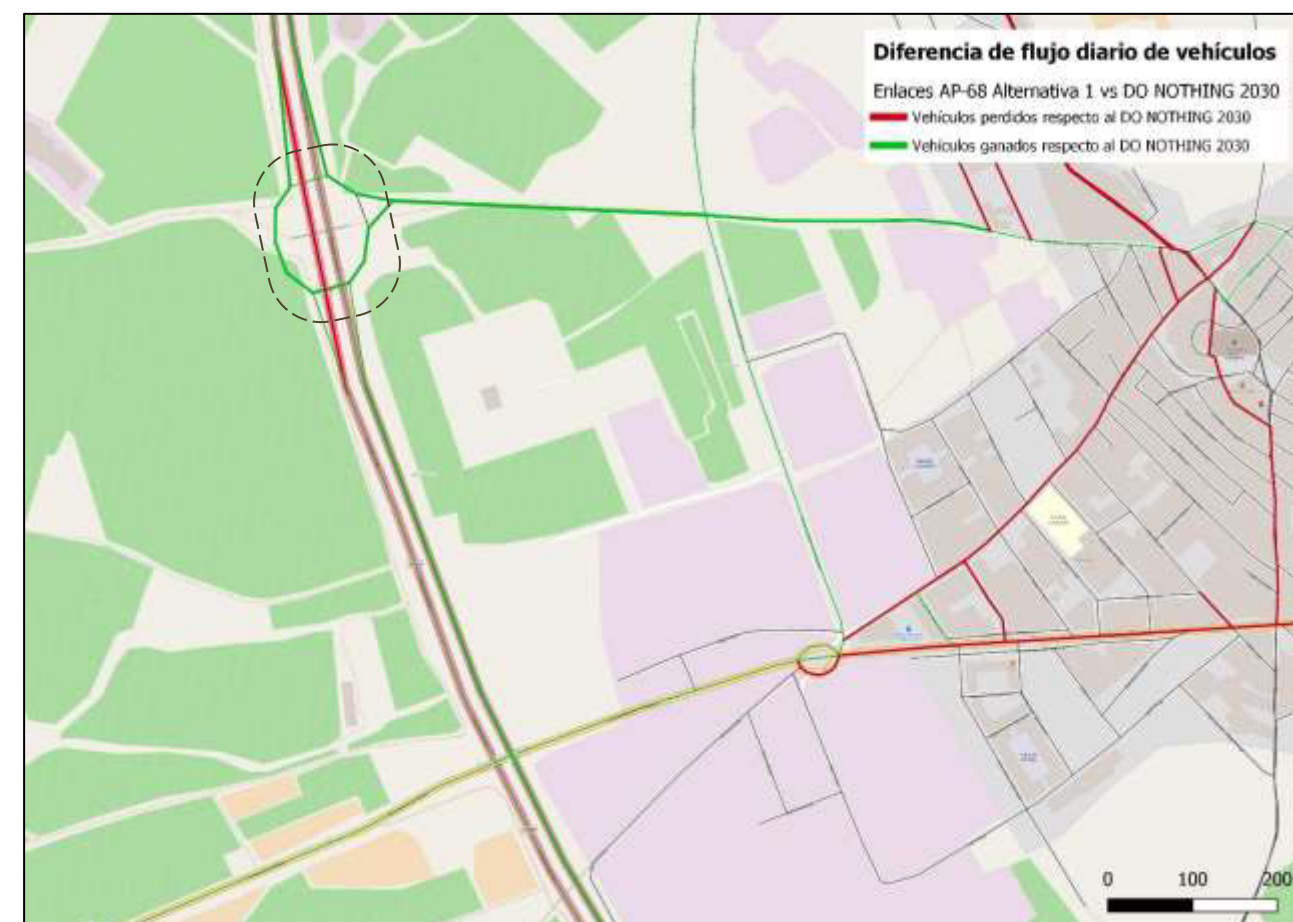


Ilustración 42 - Diferencia de flujo entre el escenario DN 2030 y la Alternativa 2. Enlace de Aldeanueva.

Esta nueva conexión se ve desplazada 2 kilómetros respecto al enlace propuesto en la alternativa 1. Con él se conecta la carretera LR-115, mediante un ramal de conexión y con la carretera LR-384. Da acceso directo a Aldeanueva y facilita la conexión con la autopista a las poblaciones de Quel y Autol, sin embargo, la localidad de Rincón de Soto no se ve favorecida ya que tiene que adentrarse en Aldeanueva para acceder a la AP-68. Por otra parte, la carretera de acceso, actualmente de reducidas dimensiones, tendría que ser mejorada ya que el flujo ganado es significativo.

7. Enlace con la LR-285 (P.K. 194.50):



Ilustración 43 - Diferencia de flujo entre el escenario DN 2030 y la Alternativa 2. Enlace con la LR-285.

Este enlace coincide con la alternativa 1, teniendo un flujo de tráfico muy similar.

8. Vista general

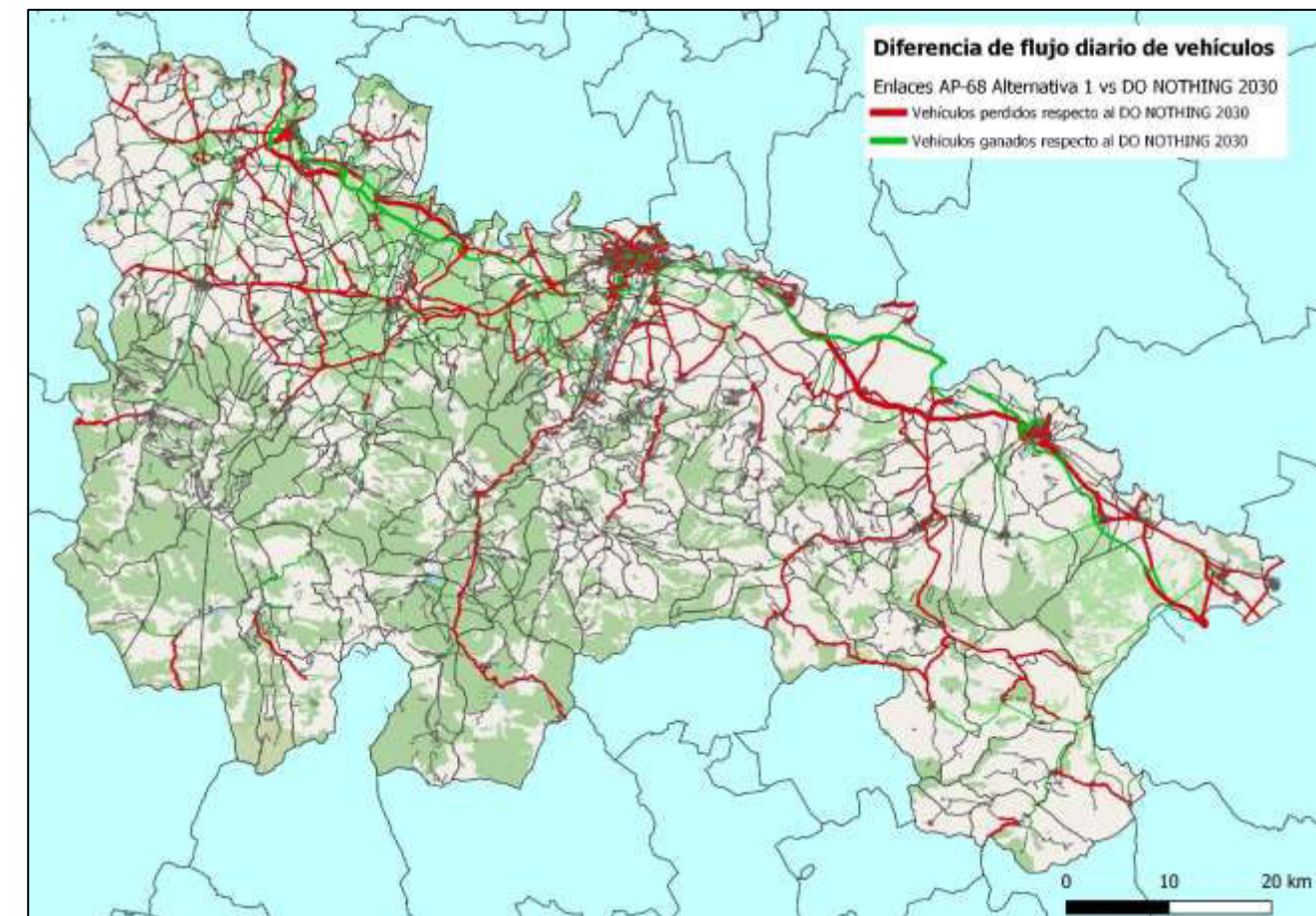


Ilustración 44 – Diferencias de flujo diario vehicular – Alternativa 2 vs DN2030

Fuente: Elaboración propia

Como conclusiones generales de esta alternativa en comparación con la anterior, se obtiene que el flujo de vehículos en general de la red se ven aumentado en muchas de las vías que anteriormente se veían liberadas.

Por otra parte, al igual que ocurría en la alternativa anterior, se obtiene como resultado la ganancia de flujo en gran parte del trazado de la Autopista AP-68 que discurre por la comunidad autónoma de La Rioja. Sin embargo, ciertos tramos como desde Haro hasta la provincia de Burgos o desde el enlace con la LR-285 hasta Comunidad Foral de Navarra pasa lo contrario, y este flujo diario de vehículos se ve reducido en comparación con el escenario Do Nothing 2030.

7.2.2 Accesibilidad y tiempos de recorrido

Para poder realizar un análisis comparativo de tiempos, y consecuentemente de la accesibilidad de las poblaciones de La Rioja, se han consultado los tiempos de viaje entre cada uno de los núcleos urbanos de la Comunidad de La Rioja con su equipamiento más cercano en el Escenario Base, y se ha comparado este resultado con los arrojados por el modelo para los escenarios de las tres alternativas planteadas.

Tiempo total de recorrido

Para realizar el modelo se ha tomado un Día Laborable Tipo (DLT) de octubre de 2019, durante 24 horas. En este periodo, se obtiene el tiempo de viaje para los diferentes escenarios. Se muestran en la siguiente tabla:

ESCENARIOS	Tiempo total de recorrido (minutos)	Reducción respecto al escenario base (minutos)	% de reducción respecto al base
Escenario Base	50.366	-	-
Escenario DN 2030	50.022	344	0,68%
Alternativa 1	49.647	719	1,43%
Alternativa 2	49.724	642	1,27%

Tabla 1 – Tiempo total de recorrido

Fuente: Elaboración propia

Como se puede observar, para el escenario base se obtiene un total de 50.366 minutos de tiempo de viaje total, para el escenario Do Nothing 2030 se obtiene un total de 50.022 minutos, mientras que para las alternativas 1 y 2 resulta un total de 49.647 y 49.724 minutos respectivamente. Esto supone un ahorro de 344, 719 y 642 minutos para los diferentes escenarios respecto al Escenario Base, viéndose más beneficiadas las alternativas en las que se incluyen los nuevos enlaces.

Tiempo medio de acceso al hospital más cercano

Uno de los equipamientos que marca el nivel de accesibilidad provincial en La Rioja son los hospitales, ya que hay que asegurar el acceso a este tipo de servicios. El tiempo medio de acceso al hospital de referencia desde todos los núcleos urbanos estudiados de La Rioja son los que se muestran en la siguiente tabla:

ESCENARIOS	Tiempo medio de todos los núcleos urbanos → Hospital	% de reducción respecto al base
Escenario Base	0:33:37	-
Escenario DN 2030	0:33:40	-0,15%
Alternativa 1	0:32:32	3,22%
Alternativa 2	0:32:41	2,78%

Tabla 2 – Tiempo medio de acceso desde todos los núcleos urbanos a hospital de referencia

Fuente: Elaboración propia

Como se puede apreciar, los tiempos de medios de acceso al hospital más cercano son similares en todos los escenarios, mejorándose alrededor de un minuto en las alternativas 1 y 2, y empeorando solamente unos segundos en el escenario Do Nothing respecto al escenario base.

Concretamente, el enlace de Villamediana (también incluido en el escenario Do Nothing) facilita el acceso al Hospital San Pedro de Logroño, y el enlace de Calahorra lo facilita a la Fundación Hospital de Calahorra, como se observa en las siguientes ilustraciones.

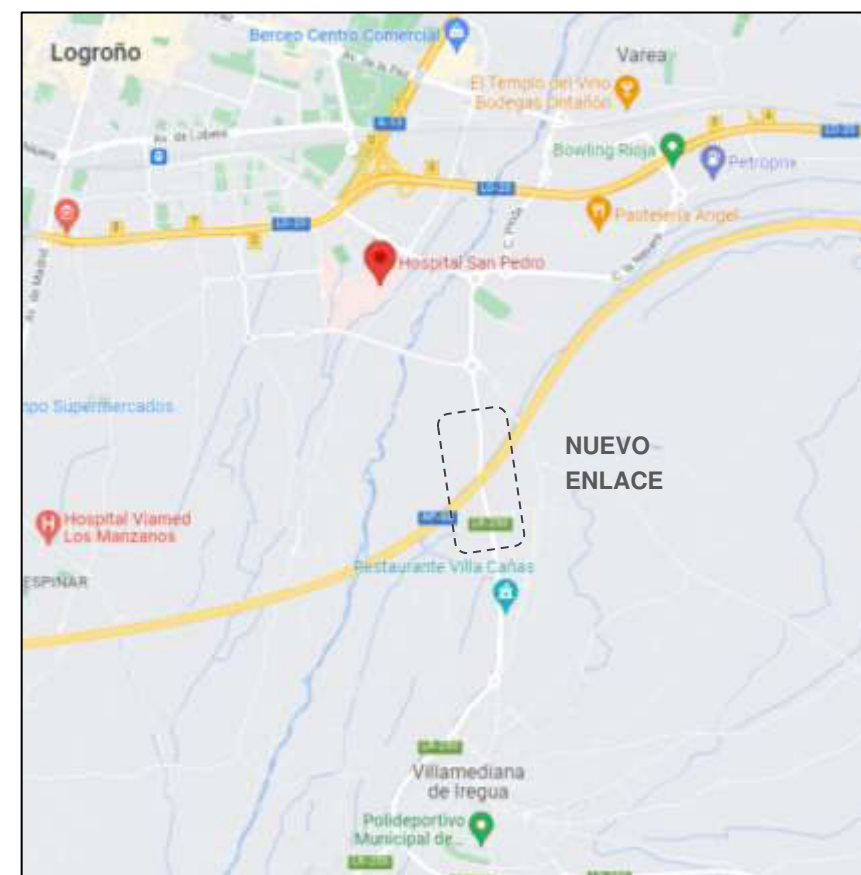


Ilustración 45 – Nuevo enlace en Villamediana de Iregua/Logroño.

Fuente: Google Maps.

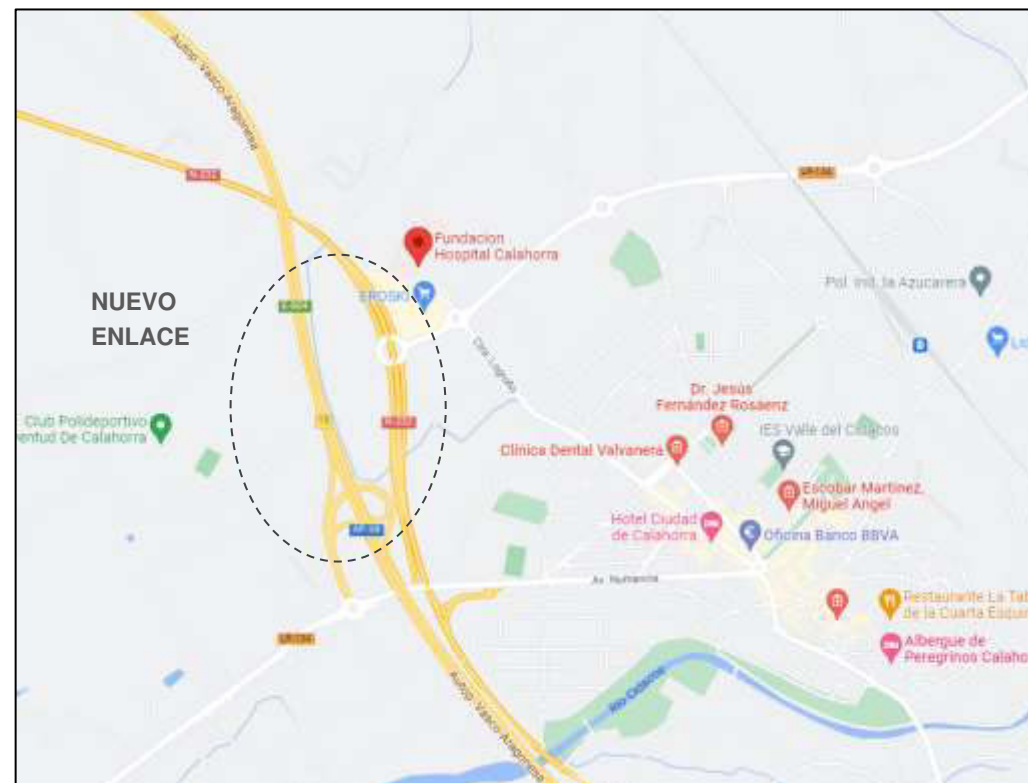


Ilustración 46 – Nuevo enlace en Calahorra.

Fuente: Google Maps.

Tiempo medio desde núcleos urbanos con problemas de accesibilidad

Por otro lado, el umbral máximo fijado para el estudio de la accesibilidad al hospital más cercano es de 60 minutos, mientras que para el centro de salud asignado es de 30 minutos. Por encima de este tiempo de acceso se considera que un núcleo no tiene buena accesibilidad.

Los resultados del Escenario Base confirman que son 12 los núcleos urbanos que no cumplen estos umbrales a centros sanitarios. Por ello se estudia la diferencia de los tiempos de recorrido medios desde estos núcleos a su hospital más cercano y a su centro de salud asignado.

	HOSPITAL MÁS CERCANO		CENTRO DE SALUD ASIGNADO	
	Tiempo	% de reducción respecto al base	Tiempo	% de reducción respecto al base
Escenario Base	1:12:54	-	0:52:07	-
Escenario DN 2030	1:13:06	-0,27%	0:51:47	0,64%
Alternativa 1	1:11:30	1,92%	0:51:13	1,73%
Alternativa 2	1:11:30	1,92%	0:51:13	1,73%

Tabla 3 – Comparativa tiempos de recorrido con las alternativas de nuevos enlaces con el escenario base

Fuente: Elaboración propia

Los resultados de la tabla anterior muestran una pequeña mejora de los tiempos de recorrido, tanto al hospital más cercano como al centro de salud asignado, en especial para las alternativas 1 y 2. Respecto a los centros de salud, los nuevos enlaces facilitarían el acceso a estos especialmente en la zona norte de la Comunidad, es decir, para las comarcas de Haro, Logroño, Calahorra y Alfaro, como se aprecia en la siguiente imagen:

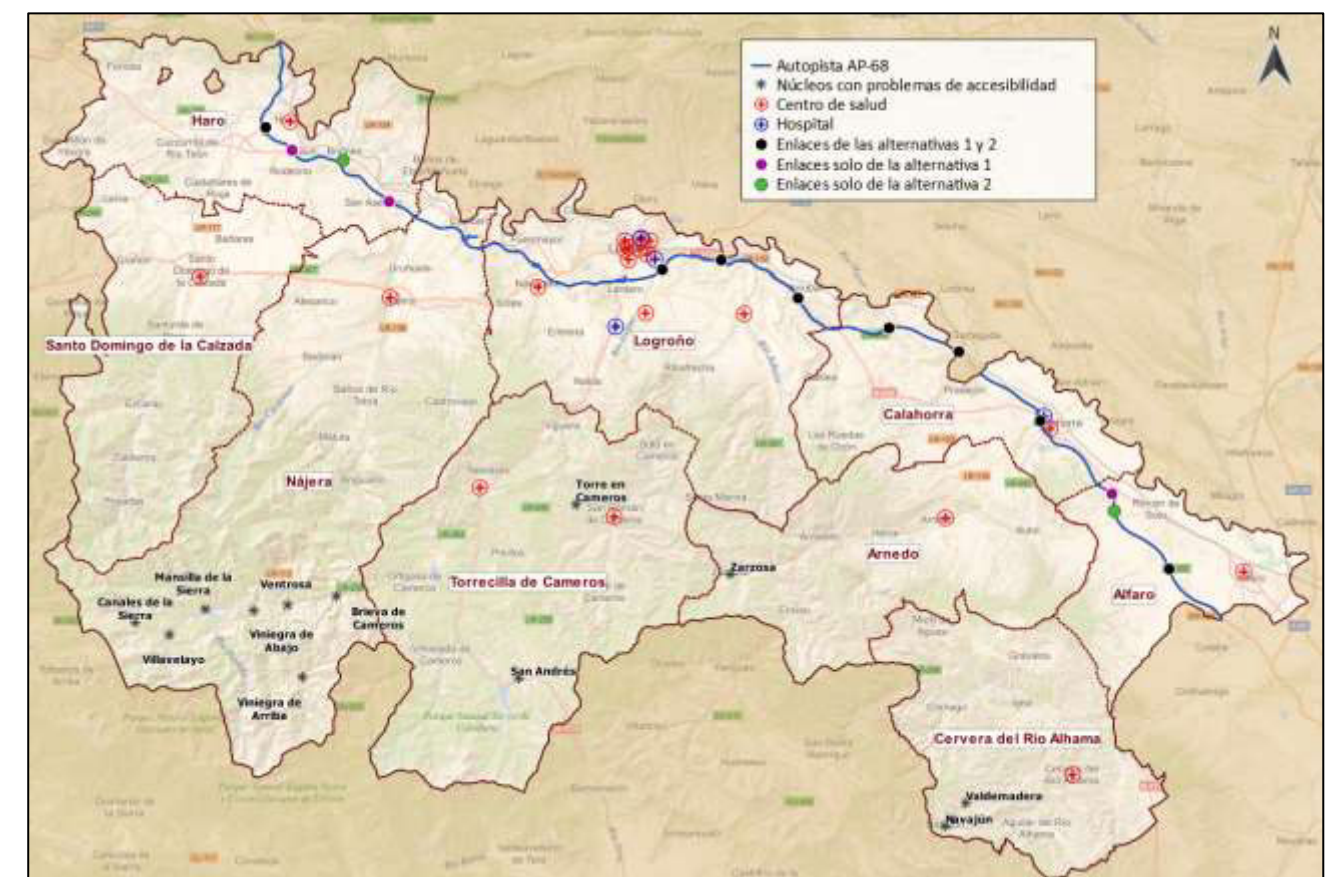


Ilustración 47 - Centros sanitarios y núcleos con problemas de accesibilidad.

Fuente: Elaboración propia.

Cumplimiento de umbrales respecto al Escenario Base

Se estudian a continuación, detalladamente, los tiempos de recorrido de los 12 núcleos con problemas de accesibilidad, tanto a su hospital más cercano como a su centro de salud asignado. Se analiza también si alguno de ellos mejora sustancialmente su accesibilidad cumpliendo los umbrales establecidos en alguna de las alternativas. Los tiempos de recorrido son los siguientes:

Núcleo	HOSPITAL				CENTRO DE SALUD			
	Esc.Base	Esc. DN 2030	Alt.1	Alt.2	Esc.Base	Esc. DN 2030	Alt.1	Alt.2
Brieva De Cameros	1:06:00	1:06:00	1:05:00	1:05:00	0:47:00	0:47:00	0:46:00	0:46:00
Canales De La Sierra	1:29:00	1:29:00	1:28:00	1:28:00	1:10:00	1:10:00	1:09:00	1:09:00
Mansilla	1:16:00	1:16:00	1:15:00	1:15:00	0:57:00	0:57:00	0:56:00	0:56:00
Ventrosa	1:11:00	1:11:00	1:10:00	1:10:00	0:52:00	0:52:00	0:51:00	0:51:00
Villavelayo	1:24:00	1:24:00	1:23:00	1:23:00	1:05:00	1:05:00	1:04:00	1:04:00
Viniegra De Abajo	1:10:00	1:10:00	1:09:00	1:09:00	0:50:00	0:49:00	0:49:00	0:49:00
Viniegra De Arriba	1:19:00	1:19:00	1:19:00	1:19:00	1:05:00	1:04:00	1:04:00	1:04:00
Navajún	1:08:00	1:08:00	1:04:00	1:04:00	-	-	-	-
Torre en Cameros	1:02:00	1:04:00	1:02:00	1:02:00	-	-	-	-
Valdemadera	1:04:00	1:04:00	1:00:00	1:00:00	-	-	-	-
Zarzosa	-	-	-	-	0:32:00	0:32:00	0:32:00	0:32:00
San Andrés	-	-	-	-	0:31:00	0:30:00	0:30:00	0:30:00

Tabla 4 – Comparativa tiempos de recorrido con las alternativas de nuevos enlaces con el escenario base

Fuente: Elaboración propia

Se observa cómo la reducción de tiempo para los hospitales más cercanos de estos núcleos afectados es de 1 minuto, menos para los municipios de Navajún y Valdemadera, donde con las Alternativas 1 y 2 se reducen los tiempos de recorrido 4 minutos. En cuanto a los centros de salud, los tiempos se reducen 1 minuto para todos los núcleos urbanos con ambas alternativas excepto para el municipio de Zarzosa donde no hay mejora.

De todos estos núcleos, destacan especialmente dos por cumplir los umbrales de accesibilidad frente al escenario base. Estos son Valdemadera y San Andrés. En el primero se mejora 4 minutos el tiempo de recorrido al hospital de referencia para las alternativas 1 y 2 y, en el segundo, se reduce 1 minuto el tiempo al centro de salud, tanto para las dos alternativas como para el Do Nothing.

7.2.3 Emisiones de gases contaminantes

Otro de los criterios a tener en cuenta en este tipo de planes y actuaciones son las emisiones contaminantes a la atmósfera procedentes de los vehículos a motor, así como sus efectos negativos al cambio climático y al efecto invernadero. El objeto de este apartado es definir y calcular estas emisiones derivadas de cada una de las 3 alternativas planteadas. Estas emisiones para vehículos a motor se miden en unidades de masa por longitud (g/km).

Los agentes contaminantes considerados para el cálculo han sido los siguientes:

- CO₂: Dióxido de carbono
- CO: Monóxido de carbono
- COVNM: Compuestos orgánicos volátiles a excepción del metano
- NO_x: Monóxido de nitrógeno
- N₂O: Óxido nitroso
- NH₃: Amoníaco
- Pb: Plomo

Para llevar a cabo el cálculo de emisiones de CO₂ y del resto de contaminantes, se han seguido las directrices establecidas por el Ministerio para la Transición Ecológica. La estimación de las emisiones y proyecciones por el Sistema Español de Inventario (SEI) se realiza de acuerdo con metodologías que siguen directrices validadas por las instancias internacionales y europeas implicadas, en relación con los gases de efecto invernadero y los contaminantes atmosféricos.

Las metodologías utilizadas para estimar las emisiones en cada sector de actividad se describen en Fichas Sectoriales, que se encuentran en proceso de elaboración y de publicación a través del buscador de la página web del Ministerio para la Transición Ecológica (<https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/sistema-espanol-de-inventario-sei/>).

Las emisiones de contaminantes de una categoría de vehículos en un tramo y en un periodo de tiempo, son igual al producto de emisión asociado a la categoría, por el número de vehículos de dicha categoría que circulan por el tramo, por la longitud del tramo.

Siendo la fórmula la siguiente:

$$\text{Emisiones por periodo de tiempo [g]} = \text{Factor de emisión según tipo de combustible [g/km]} \times \text{Número de vehículos por kilometraje recorrido [veh-km]}$$

➤ Factor de emisión según tipo de combustible

Según la ficha del Parque de vehículos automóviles para La Rioja que publica la Dirección General de Tráfico (Ministerio del Interior), la distribución de vehículos por carburante es la siguiente:

La Rioja, La	Camiones y furgonetas	Gasolina	3.160	3.131	3.136
		Gasóleo	34.805	34.884	35.017
		Otros	20	46	62
		Subtotal camiones y furgonetas	37.985	38.061	38.215
	Autobuses	Gasolina	2	2	2
		Gasóleo	257	261	259
		Otros	0	0	0
		Subtotal autobuses	259	263	261
	Turismos	Gasolina	57.286	59.308	61.251
		Gasóleo	86.738	88.171	88.852
		Otros	76	151	276
		Subtotal turismos	144.100	147.630	150.379
	Motocicletas	Gasolina	15.915	16.575	17.280
		Gasóleo	36	39	43
		Otros	23	19	24
		Subtotal motocicletas	15.974	16.633	17.347
	Tractores industriales	Gasolina	0	0	0
		Gasóleo	1.638	1.697	1.764
		Otros	0	0	0
		Subtotal tractores industriales	1.638	1.697	1.764
	Remolques y semirremolques	Sin especificar	3.485	3.622	3.707
		Subtotal remolques y semirremolques	3.485	3.622	3.707
	Otros vehículos	Gasolina	994	1.021	1.026
		Gasóleo	2.899	2.967	3.090
		Otros	211	221	231
		Subtotal otros vehículos	4.104	4.209	4.347
	Subtotal Rioja, La		207.545	212.115	216.020

Ilustración 48 - Distribución de vehículos en La Rioja.

Fuente: Ficha del Parque de Vehículos Automóviles La Rioja. OLTE. DGT.

En esta ficha no se tiene en cuenta el incremento de vehículos eléctricos que se dará hasta 2030. Según el Plan Nacional de Energía y Clima 2021-2030 (PNIEC) del Gobierno, España espera contar con 5 millones de vehículos eléctricos en este año entre furgonetas, autobuses, turismos y motocicletas.

Suponiendo que el número de vehículos del parque móvil se mantiene constante hasta ese año (34.765.203 veh. en 2020 según la DGT), se estima que un 16% de los vehículos ligeros (turismos, motocicletas) serán de este tipo y que un 7% de los vehículos pesados (furgonetas y autobuses) también lo serán.

Tipo de vehículo	Vehículos eléctricos	Vehículos totales	% eléctricos
Ligeros	4.584.375	28.452.818	16%
Pesados	415.625	6.312.385	7%
Total	5.000.000	34.765.203	

Ilustración 49 - Vehículos eléctricos en 2030.

Fuente: Parque de vehículos 2020 en España. DGT. Elaboración propia.

Teniendo en cuenta estos porcentajes, se recalcula la distribución para La Rioja diferenciando entre vehículos ligeros (turismos y motocicletas) por un lado y los vehículos pesados (camiones, autobuses, tractores, remolques y otros vehículos) por otro.

Tipo de combustible	Veh. Ligeros	% ligeros	Veh. Pesados	% pesados
Gasolina	66.084	39,40%	3.896	8,07%
Gasóleo/diésel	74.806	44,60%	41.017	84,93%
Eléctricos	26.836	16,00%	3.381	7,00%
Total	167.726	100,00%	48.294	100%

Tabla 5 - Distribución por tipo de vehículo.

Fuente: Elaboración propia

Tomando como referencia el documento “EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2016 – Update Jul. 2018”, se obtienen los factores de emisión correspondientes a vehículos ligeros, pesados y comerciales ligeros de todas las categorías EURO.

En 2020, la edad media de los vehículos que circulan por las carreteras de La Rioja se situaba en los 12,6 años, según datos de la Consultora MSI para la patronal de los concesionarios, Faconauto. Por tanto, si este dato se mantiene, en 2030 la mayoría de vehículos circulando por las carreteras de la comunidad estarían matriculados en el año 2017. Por ello se seleccionan los factores correspondientes a la normativa Euro 6 2017-2019:

Table 3-17: Tier 2 exhaust emission factors for passenger cars, NFR 1.A.3.b.i

Type	Technology	CO	NM VOC	NO _x	N ₂ O	NH ₃	Pb	CO ₂ lube
Units		g/km	g/km	g/km	g/km	g/km	g/km	g/km
Notes			Given as THC-CH ₄	Given as NO ₂ equivalent				due to lube oil
Petrol Medium	PRE ECE	37.3	2.8	2.53	0.01	0.0020	1.82E-05	0.663
	ECE 15/00-01	29.6	2.19	2.53	0.01	0.0020	1.82E-05	0.663
	ECE 15/02	21.7	2.060	2.40	0.01	0.0020	1.82E-05	0.663
	ECE 15/03	21.1	2.06	2.51	0.01	0.0020	1.82E-05	0.663
	ECE 15/04	13.4	1.68	2.66	0.01	0.0020	1.82E-05	0.663
	Open Loop	6.49	0.29	1.29	0.01	0.0020	1.82E-05	0.663
	Euro 1 - 91/441/EEC	3.92	0.530	0.485	0.01	0.0922	1.82E-05	0.596
	Euro 2 - 94/12/EEC	2.04	0.251	0.255	0.006	0.1043	1.82E-05	0.530
	Euro 3 - 98/69/EC I	1.82	0.119	0.097	0.002	0.0342	1.82E-05	0.464
	Euro 4 - 98/69/EC II	0.62	0.065	0.061	0.002	0.0342	1.82E-05	0.398
	Euro 5 - EC 715/2007	0.62	0.065	0.061	0.0013	0.0123	1.82E-05	0.398
	Euro 6 up to 2016	0.62	0.065	0.061	0.0013	0.0123	1.82E-05	0.398
	Euro 6 2017-2019	0.62	0.065	0.061	0.0013	0.0123	1.82E-05	0.398
	Euro 6 2020+	0.62	0.065	0.061	0.0013	0.0123	1.82E-05	0.398
Diesel Medium	Conventional	0.688	0.159	0.546	0.00	0.0010	1.82E-05	0.663
	Euro 1 - 91/441/EEC	0.414	0.047	0.690	0.003	0.0010	1.82E-05	0.596
	Euro 2 - 94/12/EEC	0.296	0.035	0.716	0.005	0.0010	1.82E-05	0.530
	Euro 3 - 98/69/EC I	0.089	0.02	0.773	0.007	0.0010	1.82E-05	0.464
	Euro 4 - 98/69/EC II	0.092	0.014	0.58	0.01	0.0010	1.82E-05	0.398
	Euro 5 - EC 715/2007	0.040	0.0080	0.55	0.004	0.0019	1.82E-05	0.398
	Euro 6 up to 2016	0.049	0.0080	0.45	0.004	0.0019	1.82E-05	0.398
	Euro 6 2017-2019	0.049	0.0080	0.35	0.004	0.0019	1.82E-05	0.398
	Euro 6 2020+	0.049	0.0080	0.17	0.004	0.0019	1.82E-05	0.398

Ilustración 50 - Factores de emisión según tipo de vehículo.

Fuente: EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2016 – Update Jul. 2018.

Del mismo documento, se obtiene que la emisión de material particulado PM 2.5 para un vehículo de gasolina mediano Euro 6 2017-2019 es de 0,0016 gramos/km y en el caso de un vehículo diésel con misma categoría 0,0015 gramos/km. No se tendrán en cuenta los vehículos eléctricos ya que estos no emitirán emisiones contaminantes.

Resumiendo lo anterior, los factores de emisión que se utilizarán para el cálculo serán los siguientes:

Tipo de combustible	Factores de emisión - (g/km)							
	CO	NM VOC	NO _x	N ₂ O	NH ₃	Pb	CO ₂	PM2.5 Ligeros
Gasolina	0,62	0,065	0,061	0,0013	0,0123	0,0000182	0,398	0,0016
Diésel	0,049	0,008	0,35	0,004	0,0019	0,0000182	0,398	0,0015

Tabla 6 - Factores de emisión.

Fuente: EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2016 – Update Jul. 2018.

➤ Número de vehículos por kilometraje recorrido

Para obtener este dato se ha recurrido a la modelización de las diferentes alternativas mediante el software VISUM. El modelo nos proporciona información sobre los vehículos-kilómetro, es decir, los kilómetros recorridos por el total de vehículos, diferenciando si son ligeros o pesados. Aunque dependan también de otros factores como el tipo de vehículo, la velocidad, número de arranques y paradas, etc., cuanto mayor sean los vehículos-kilómetro, mayor serán estas emisiones. Del modelo se pueden obtener estos datos para las tres alternativas:

ESCENARIOS	Vehículos-kilómetro Ligeros	Vehículos-kilómetro Pesados	Vehículos-kilómetro Total
Escenario DN 2030	9.763.539	2.540.074	12.303.613
Alternativa 1	9.646.758	2.534.183	12.180.940
Alternativa 2	9.784.355	2.531.102	12.315.456

Tabla 7 – Vehículos-kilómetro en las diferentes alternativas.

Fuente: Elaboración propia. Modelo macroscópico en VISUM.

Como se puede observar, los valores no presentan una diferencia significativa al ser valores que engloban toda la Red de Carreteras de La Rioja, y no solamente los nuevos enlaces.

Gracias a esta información y a los porcentajes calculados en el apartado anterior, se obtiene el número de vehículos por tipo de combustible. Para calcular seguidamente las correspondientes emisiones, se utilizarán los vehículos equivalentes, es decir, cada vehículo pesado contabilizará por dos ligeros. Se obtiene lo siguiente:

Alternativa 0:

Tipo de combustible	% ligeros	Veh. Ligeros (veh*km/día)	% pesados	Veh. Pesados (veh*km/día)	Veh. Totales equivalentes (veh*km/día)
Gasolina	39,40%	3.846.846	8,07%	204.923	4.256.691
Diesel	44,60%	4.354.527	84,93%	2.157.347	8.669.220
Eléctricos	16,00%	1.562.166	7,00%	177.805	1.917.777
Total	100%	9.763.539	100%	2.540.074	14.843.687

Tabla 8 - Vehículos por kilómetro recorrido. Alternativa 0.

Fuente: Elaboración propia.

Alternativa 1:

Tipo de combustible	% ligeros	Veh. Ligeros (veh*km/día)	% pesados	Veh. Pesados (veh*km/día)	Veh. Totales equivalentes (veh*km/día)
Gasolina	39,40%	3.800.834	8,07%	204.447	4.209.728
Diesel	44,60%	4.302.443	84,93%	2.152.343	8.607.128
Eléctricos	16,00%	1.543.481	7,00%	177.393	1.898.267
Total	100%	9.646.758	100%	2.534.183	14.715.123

Tabla 9 - Vehículos por kilómetro recorrido. Alternativa 1.

Fuente: Elaboración propia.

Tipo de combustible	% ligeros	Veh. Ligeros (veh*km/día)	% pesados	Veh. Pesados (veh*km/día)	Veh. Totales equivalentes (veh*km/día)
Gasolina	39,40%	3.855.047	8,07%	204.199	4.263.445
Diesel	44,60%	4.363.811	84,93%	2.149.726	8.663.262
Eléctricos	16,00%	1.565.497	7,00%	177.177	1.919.851
Total	100%	9.784.355	100%	2.531.102	14.846.558

Tabla 10 - Vehículos por kilómetro recorrido. Alternativa 2.

Fuente: Elaboración propia.

➤ Resultados obtenidos para cada alternativa:

Utilizando la fórmula explicada anteriormente (*Emisiones por periodo de tiempo [g] = Factor de emisión según tipo de combustible [g/km] x Número de vehículos por kilometraje recorrido [veh-km]*), se obtienen las emisiones para los diferentes agentes contaminantes y para cada alternativa:

Alternativa 0:

	CO	NMVOC	NO _x	N ₂ O	NH ₃	Pb	CO ₂	PM2.5
Veh. Gasolina (g/día)	2.639.148,30	276.684,90	259.658,14	5.533,70	52.357,30	77,47	1.694.162,94	6.810,71
Veh. Diesel (g/día)	424.791,78	69.353,76	3.034.227,01	34.676,88	16.471,52	157,78	3.450.349,57	13.003,83
Total (g/día)	3.063.940,08	346.038,66	3.293.885,15	40.210,58	68.828,81	235,25	5.144.512,51	19.814,54

	CO	NMVOC	NO _x	N ₂ O	NH ₃	Pb	CO ₂	PM2.5
Total (Tn/día)	3,06	0,35	3,29	0,04	0,07	0,00	5,14	0,02
Total (Tn/año)	1.118,34	126,30	1.202,27	14,68	25,12	0,09	1.877,75	7,23

Tabla 11 - Emisiones contaminantes. Alternativa 0.

Fuente: Elaboración propia.

Alternativa 1:

	CO	NMVOC	NO _x	N ₂ O	NH ₃	Pb	CO ₂	PM2.5
Veh. Gasolina (g/día)	2.610.031,60	273.632,35	256.793,43	5.472,65	51.779,66	76,62	1.675.471,90	6.735,57
Veh. Diesel (g/día)	421.749,27	68.857,02	3.012.494,75	34.428,51	16.353,54	156,65	3.425.636,89	12.910,69
Total (g/día)	3.031.780,87	342.489,37	3.269.288,18	39.901,16	68.133,20	233,27	5.101.108,79	19.646,26
Total (Tn/día)	3,03	0,34	3,27	0,04	0,07	0,00	5,10	0,02
Total (Tn/año)	1.106,60	125,01	1.193,29	14,56	24,87	0,09	1.861,90	7,17

Tabla 12 - Emisiones contaminantes. Alternativa 1.

Fuente: Elaboración propia.

Alternativa 2:

	CO	NMVOC	NO _x	N ₂ O	NH ₃	Pb	CO ₂	PM2.5
Veh. Gasolina (g/día)	2.643.335,67	277.123,90	260.070,12	5.542,48	52.440,37	77,59	1.696.850,96	6.821,51
Veh. Diesel (g/día)	424.499,86	69.306,10	3.032.141,84	34.653,05	16.460,20	157,67	3.447.978,44	12.994,89
Total (g/día)	3.067.835,53	346.430,00	3.292.211,96	40.195,53	68.900,57	235,27	5.144.829,40	19.816,41
Total (Tn/día)	3,07	0,35	3,29	0,04	0,07	0,00	5,14	0,02
Total (Tn/año)	1.119,76	126,45	1.201,66	14,67	25,15	0,09	1.877,86	7,23

Tabla 13 - Emisiones contaminantes. Alternativa 2.

Fuente: Elaboración propia.

Para poder comparar mejor las emisiones entre las diferentes alternativas, se tomará la huella de carbono generada, es decir, las toneladas de CO₂ emitidas al año.

	Tn CO ₂ /año
Alternativa 0	1.877,75
Alternativa 1	1.861,90
Alternativa 2	1.877,86

Tabla 14 - Puntuación para el criterio “Emisiones de gases de efecto invernadero”.

Fuente: Elaboración propia.

A pesar de obtener valores similares para todas las alternativas, se observa como el escenario donde se ejecutarían los enlaces de la alternativa 1 sería en el que se emitirían menos gases contaminantes y, consecuentemente, tendría menos efectos negativos sobre la atmosfera, la salud humana y la calidad de vida.

7.2.4 Consumo energético (combustibles fósiles)

Otro factor a tener en cuenta para valorar los diferentes escenarios es el consumo de combustible de los vehículos, tanto ligeros como pesados. Para la obtención de este se ha utilizado nuevamente el documento “EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2016 – Update Jul. 2018”, donde se detalla el consumo energético por tipología de vehículo y kilómetro recorrido. Multiplicando este dato por los veh*km/día calculados en el apartado anterior (tablas 8, 9 y 10) se obtiene el resultado deseado para cada alternativa. Se tendrán en cuenta únicamente los vehículos que utilizan combustibles fósiles.

Table 3-27: Tier 2 average fuel/energy consumption values

Vehicle category	Sub-category	Technology	FC (g/km)
Passenger cars	Petrol Mini	Euro 4 and later	49
	Petrol Small	PRE ECE to open loop	65
		Euro 1 and later	56
	Petrol Medium	PRE ECE to open loop	77
		Euro 1 and later	66
	Petrol Large-SUV-Executive	PRE ECE to open loop	95
		Euro 1 and later	86
	Diesel Small	Euro 4 and later	38
	Diesel Medium	Conventional	63
		Euro 1 and later	55
	Diesel Large-SUV-Executive	Conventional	75
		Euro 1 and later	73
	LPG	Conventional	59
		Euro 1 and later	57
Heavy-duty trucks	2-stroke	Conventional	82
	Hybrid Petrol Small	Euro 4	34
	Hybrid Petrol Medium	Euro 4	34
	Petrol > 3.5 t	Conventional	177
	<=7.5 t	Conventional	125
		Euro I and later	101
	7.5-16 t	Conventional	182
		Euro I and later	155
	16-32 t	Conventional	251
		Euro I and later	210
	> 32 t	Conventional	297
		Euro I and later	251

Tabla 15 - Consumo energético medio por vehículo.

Fuente: EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2016 – Update Jul. 2018

➤ Resultados obtenidos para cada alternativa:

Multiplicando los resultados de las tablas 8, 9 y 10 y la tabla anterior, se obtiene para cada alternativa los gramos/día de consumo equivalente. A partir de ello se calculan las toneladas equivalentes al año de petróleo consumidas:

Alternativa 0:

Tipo de vehículo	Vehículos (veh*km/día)	FC (g/km)	Total (g/día)	Total (Tn/día)	Total (Tn/año)
Ligeros Gasolina	3.846.846	66	253.891.811,66	253,89	92.670,51
Ligeros Diésel	4.354.527	55	239.498.972,77	239,50	87.417,13
Pesados	2.362.269	210	496.076.533,44	496,08	181.067,93
Total			989.467.317,88	989,47	361.155,57

Tabla 16 - Consumos equivalentes en la alternativa 0.

Fuente: Elaboración propia.

Alternativa 1:

Tipo de vehículo	Vehículos (veh*km/día)	FC (g/km)	Total (g/día)	Total (Tn/día)	Total (Tn/año)
Ligeros Gasolina	3.800.834	66	250.855.035,49	250,86	91.562,09
Ligeros Diésel	4.302.443	55	236.634.348,01	236,63	86.371,54
Pesados	2.356.790	210	494.925.867,83	494,93	180.647,94
Total			982.415.251,33	982,42	358.581,57

Tabla 17 - Consumos equivalentes en la alternativa 1.
Fuente: Elaboración propia.
Alternativa 2:

Tipo de vehículo	Vehículos (veh*km/día)	FC (g/km)	Total (g/día)	Total (Tn/día)	Total (Tn/año)
Ligeros Gasolina	3.855.047	66	254.433.117,47	254,43	92.868,09
Ligeros Diésel	4.363.811	55	240.009.592,58	240,01	87.603,50
Pesados	2.353.925	210	494.324.147,56	494,32	180.428,31
Total			988.766.857,60	988,77	360.899,90

Tabla 18 - Consumos equivalentes en la alternativa 2.
Fuente: Elaboración propia.

Finalmente, resumiendo los resultados obtenidos según la tipología de vehículo:

	Vehículos Ligeros Tn CO ₂ /año	Vehículos Pesados Tn CO ₂ /año	Total Tn CO ₂ /año
Alternativa 0	180.087,64	181.067,93	361.155,57
Alternativa 1	177.933,62	180.647,94	358.581,57
Alternativa 2	180.471,59	180.428,31	360.899,90

Tabla 19 - Resumen para el criterio "Consumo energético".
Fuente: Elaboración propia.

En la tabla anterior se puede observar cómo, tanto para los vehículos ligeros como para el total, el consumo de combustible en el escenario de la alternativa 1 es menor a los otros dos escenarios. Sin embargo, la alternativa 2 sale beneficiada en este sentido para los vehículos pesados, ya que, fijándonos en los vehículos-kilómetros obtenidos del modelo (tabla 7), en este escenario se obtienen valores inferiores para este tipo de vehículos en comparación con las otras dos alternativas.

Otro factor a tener en cuenta es la velocidad media de los vehículos, ya que en cuanto a consumo de combustibles y emisiones la velocidad óptima sería entre 90 y 120 km/h. Para alcanzarla, los vehículos deberían transitar por la autopista, ya que generalmente en las carreteras nacionales esto no es posible. Como se puede ver en el apartado 7.3.1. *Diferencias de flujo vehicular diario*, muchos de los nuevos enlaces generan una ganancia vehicular diaria en la autopista AP-68, sin embargo, al existir nuevas conexiones, algunos de los vehículos no recorrerán tantos kilómetros en esta

infraestructura, si no que la dejarán previo a lo que lo harían en el escenario Do Nothing, y por tanto su velocidad media disminuirá.

7.2.5 Accidentabilidad

A la hora de realizar actuaciones en carreteras hay que tener presente la accidentabilidad que ello puede conllevar, intentando reducir tanto el número de accidentes como el número de víctimas, es decir, los índices de peligrosidad y mortalidad.

Creando nuevas conexiones con la autopista AP-68 se permite dar permeabilidad a esta infraestructura facilitando el flujo tanto de personas como de mercancías. Con ello se consigue que los kilómetros finales recorridos en el total de la Red por los vehículos se reduzcan, pudiendo disminuir también la probabilidad de accidente.

Al reducir el kilometraje de recorrido también de los vehículos pesados, estos accidentes podrían disminuir, en especial la colisión frontal al reducir la necesidad de adelantamiento a este tipo de vehículos.

7.2.6 Ahorro económico

Conjuntamente, con los impactos positivos directos que provocan los nuevos enlaces en los diferentes aspectos comentados anteriormente, se podrán traducir también a ahorro económico.

Por una parte, los ahorros en el tiempo de recorrido se podrían traducir en beneficio económico para la persona que se desplace, teniendo en cuenta la ganancia media de un trabajador y un coste por hora. En este sentido, la alternativa 1, con un total de 49.647 minutos, sería la alternativa que mayor ahorro supondría.

Por otra parte, la reducción en los kilómetros recorridos se refleja directamente en un ahorro en el consumo de combustible para el propietario del vehículo, al igual que en el mantenimiento. Además, como se ha comentado anteriormente, este ahorro en el recorrido también se podría traducir en un ahorro económico por la reducción de accidentes, víctimas y muertos en las carreteras.

Aunque estos beneficios económicos no se han cuantificado como tal, teniendo en cuenta parámetros como el tiempo total de recorrido o los vehículos-kilómetro, se observa que los ahorros económicos con la introducción de enlaces son ciertamente positivos.

8 CONCLUSIONES

Tras realizar el estudio de varios parámetros para cada uno de los escenarios planteados (escenario "no hacer nada", escenario en el que se realizan los enlaces de la alternativa 1 y el escenario donde se realizan los enlaces de la alternativa 2), se obtienen las siguientes conclusiones.

Por una parte, el mayor beneficio de la creación de enlaces es el aumento de la vertebración territorial que crea en la Comunidad Autónoma, en especial en toda su zona norte. En este sentido, las actuaciones permiten facilitar la conexión de las comarcas de Haro, Nájera, Ausejo, Pradejón o

Cervera del Río Alhama (mejorando entre ellos los tiempos de acceso a los centros de salud). Además, gracias al enlace de Villamediana de Iregua y la mejora del Calahorra, se creará un acceso más directo a los Hospitales de San Pedro (Logroño) y Fundación Hospital de Calahorra, fundamental para las poblaciones más lejanas.

En cuanto a los tiempos de recorrido desde los núcleos a sus equipamientos más cercanos, tanto tiempos totales de recorrido como específicos desde núcleos con problemas de accesibilidad, la alternativa 1 es la que permite reducir más los tiempos de acceso.

Por otra parte, la creación de enlaces permite que los recorridos se acorten ya que facilitan la accesibilidad a las poblaciones. Esto crea distintos beneficios como la reducción de emisiones contaminantes, de consumo de combustible, de accidentes, etc. Además de estos beneficios directos, también se podrán traducir en ahorro económico, así como un aumento en la salud humana y la calidad de vida de la población. En este sentido, la alternativa 1 también resulta la más beneficiosa, ya que es la que menores vehículos-kilometro genera.

No obstante, las diferencias entre las Alternativas 1 y 2 no son significativas, puesto que las diferencias en los resultados obtenidos son escasas. Las mayores diferencias se producen con respecto a la alternativa 0, escenario “no hacer nada”, especialmente en lo que se refiere a la mejor conectividad de la red y mejora de la accesibilidad del territorio, reduciendo además los problemas asociados al paso de los vehículos por los cascos urbanos que serán claramente beneficiados. En cualquier caso, el escenario más favorable deberá determinarse en el estudio que actualmente está llevando a cabo el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el cual se tendrá además en cuenta el resto de actuaciones necesarias en la Red de Carreteras del Estado.

**PLAN REGIONAL DE CARRETERAS
DE LA RIOJA 2022-2030**

ANEJO 16. CONSIDERACIÓN DE OBSERVACIONES RECIBIDAS





ANEJO 16. CONSIDERACIÓN DE OBSERVACIONES RECIBIDAS

ÍNDICE

ANEJO 16. CONSIDERACIÓN DE OBSERVACIONES RECIBIDAS.....	1
1 INTRODUCCIÓN	1
2 OBSERVACIONES RECIBIDAS	1
APÉNDICE A – OBSERVACIONES RECIBIDAS.....	9

1 INTRODUCCIÓN

El objeto del presente anejo es analizar todas aquellas observaciones emitidas durante las consultas posteriores a la solicitud de inicio por los diferentes organismos, gobiernos y ayuntamientos, justificando su toma o no en consideración, así como la forma en que han sido tenidas en cuenta tanto en la presente Versión Preliminar del Plan como en el Estudio Ambiental Estratégico.

2 OBSERVACIONES RECIBIDAS

Las diferentes observaciones recibidas, en relación con la realización del presente Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030 son las siguientes:

AYUNTAMIENTO CALAHORRA (11/02/2021)

- Resumen del informe: Necesidad de planificación de Inversión en Conservación en función de un estudio de Conservación de la Red actualizado (el estudio actual data de 2014).
- Considerada: SI
- Justificación: Se incluye un anejo específico (*“Conservación de la Red”*) en la versión preliminar del Plan sobre un estudio complementario acerca del estado de conservación de la red actual, con objeto de priorizar las actuaciones de reposición en función del estado físico de la calzada, de la regularidad superficial y del número de usuarios (IMD) que soporte cada tramo de carretera.

AYUNTAMIENTO CALAHORRA (11/02/2021)

- Resumen del informe: Necesidad de redefinición de las prioridades y programación realista para evitar desviaciones entre previsión y ejecución.
- Considerada: SI
- Justificación: Se incluye un análisis de las inversiones a lo largo de los años en los que se plantea el Plan, para así poder hacer una valoración del número total de actuaciones consideradas en la Red Objetivo y priorizar aquellos tramos que más necesidades presenten, siempre dentro del límite presupuestario definido por el Gobierno de La Rioja. La eficiencia económica es uno de los objetivos del Plan, así como la creación de un instrumento de gestión que permita a la Administración ordenar, planificar y programar inversiones.

AYUNTAMIENTO CALAHORRA (11/02/2021)

- Resumen del informe: Incluir el Plan de acción del Mapa de Ruido de carreteras en vigor, teniendo en cuenta su previsión para los próximos años de vigencia del plan.
- Considerada: SI
- Justificación: Las acciones de mejora propuestas están coordinadas con las actuaciones del Plan de acción contra el ruido de La Rioja 2021 que está a punto de aprobarse, y su previsión en los próximos años. Además, dentro de las actuaciones del Plan, se incluyen las propuestas del Plan de Acción contra el Ruido, así como su presupuesto. No obstante, el Plan únicamente contempla las acciones asignadas al Gobierno de La Rioja, entendiendo que los nuevos desarrollos urbanos deberán asumir las medidas correctoras necesarias dentro del proceso habitual de transformación del suelo.

AYUNTAMIENTO CALAHORRA (11/02/2021)

- Resumen del informe: Estudio del empleo de capa de rodadura fonoabsorbente en los casos de tramos con afecciones derivadas del mapa de ruido.
- Considerada: NO
- Justificación: La carretera LR-134 no cuenta en la actualidad con desarrollos urbanos de tipo residencial que hagan necesaria la utilización de firmes fonoabsorbentes. Por otro lado, la renovación del pavimento es reciente, por lo que las medidas en este sentido deberán ser recogidas en el próximo Plan de Acción contra el Ruido.

AYUNTAMIENTO CALAHORRA (11/02/2021)

- Resumen del informe: Priorización de actuaciones pendientes del plan vigente que cuenten con algún tipo de actuación previa.
- Considerada: SI
- Justificación: En el proceso de selección y priorización de actuaciones, se ha tenido en cuenta el hecho de que una actuación ya estuviera planificada en el Plan vigente y/o contara con actuaciones preparatorias.

AYUNTAMIENTO CALAHORRA (11/02/2021)

- Resumen del informe: Coordinación del Plan autonómico con el Estatal.
- Considerada: SI
- Justificación: El presente Plan se realiza coordinándose con los diferentes planes vigentes de mayor, menor o igual entidad y que son aplicables al ámbito de estudio, entre ellos, con el Plan de Infraestructura, Transporte y Vivienda 2012-2024 del Gobierno de España.

AYUNTAMIENTO CALAHORRA (11/02/2021)

- Resumen del informe: (1) Alegaciones referentes a lo incluido en el PMUS de Calahorra: El tramo prolongación de la LR-134 Arnedo-Calahorra de conexión del acceso de la Autopista AP-68 con la carretera Nacional N-232, que fue cedido al Ayuntamiento de Calahorra, no reúne las características de tramo urbano por la IMD de vehículos pesados. Por esta razón se propone que vuelva a ser autonómico.
- Considerada: NO
- Justificación: La incorporación de dicho tramo a la Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja está justificada, pero debe plantearse dentro de un acuerdo más amplio entre el Ayuntamiento de Calahorra y el Gobierno de La Rioja, en el que aquellos tramos cuya funcionalidad se circunscriba al ámbito municipal sean cedidos al Ayuntamiento de Calahorra.

AYUNTAMIENTO CALAHORRA (11/02/2021)

- Resumen del informe: (2) Alegaciones referentes a lo incluido en el PMUS de Calahorra: Priorización del traslado previsto del acceso de la AP-68 a la zona denominada “entrevías” en el ámbito del C.C.Eroski, ya que el tramo prolongación de la LR-134 Arnedo-Calahorra presenta dificultades para el giro de vehículos pesados que acceden desde la N-232.
- Considerada: NO
- Justificación: No se incluye en el listado de actuaciones a realizar debido a que se trata de una actuación cuya ejecución corresponde a la Administración General del Estado, al conectar dos carreteras de titularidad estatal.

AYUNTAMIENTO CALAHORRA (11/02/2021)

- Resumen del informe: (3) Alegaciones referentes a lo incluido en el PMUS de Calahorra: Se solicita la priorización de la actuación de la Variante Este, que ya cuenta con proyecto redactado.
- Considerada: NO

- Justificación: No se incluye en el listado de actuaciones prioritarias debido a que se encuentra condicionada por la construcción del enlace al polígono del Recuenco, cuyas obras todavía no ha sido iniciadas.

AYUNTAMIENTO CALAHORRA (11/02/2021)

- Resumen del informe: (4) Alegaciones referentes a lo incluido en el PMUS de Calahorra: Inclusión en el plan de auscultación de la rotonda Hospital-Eroski LR-134 y antigua salida a la Nacional, y de la carretera de Murillo de Calahorra, que cuenta con un estado deficiente. Así incluirlas posteriormente en las actuaciones de conservación del plan.
- Considerada: NO
- Justificación: No se incluye en el listado de actuaciones a realizar debido a que no obtiene la puntuación necesaria de la valoración multicriterio de los tramos donde actuar.

AYUNTAMIENTO CALAHORRA (11/02/2021)

- Resumen del informe: (5) Alegaciones referentes a lo incluido en el PMUS de Calahorra: Establecimiento del trazado Camino de Santiago de manera coordinada, con el objetivo de garantizar la seguridad necesaria.
- Considerada: NO
- Justificación: Las actuaciones que afecten al trazado del Camino Jacobeo de Santiago están fuera del alcance del Plan, aunque se procurará su coordinación entre los Servicios autonómicos de Patrimonio Histórico y Carreteras y según al Plan de Protección del Camino de Santiago.
- Observaciones: En el apartado de movilidad de usuarios vulnerables, se refleja información acerca del Camino de Santiago y las intersecciones que existen.

AYUNTAMIENTO DE AUTOL (28/09/2020)

- Resumen del informe: Propuesta de creación de nueva vía que una la LR-134 con la LR-280.
- Considerada: NO
- Justificación: Respecto a la nueva carretera Autol-Pradejón, se descarta su construcción ya que el número de desplazamientos (calculados en el modelo de simulación de transporte para esa actuación) es reducido, y en consecuencia, también lo serían los posibles beneficios ambientales asociados. Además debe tenerse que, por motivos de seguridad vial, se acordó la obligatoriedad de los vehículos pesados de circular por la autopista AP-68 (cuyo acceso más próximo se encuentra en Calahorra), por lo que los ahorros de

combustible y las emisiones contaminantes de CO₂ a la atmósfera no se verían tan reducidas como se expone.

AYUNTAMIENTO DE PAZUENGOS (02/02/2021)

- Resumen del informe: Propuesta de inclusión de la LR-413 en las actuaciones a realizar, debido a su estrechez y existencia de puntos peligrosos.
- Considerada: NO
- Justificación: No se incluye en el listado de actuaciones prioritarias debido a que no obtiene la puntuación necesaria de la valoración multicriterio de los tramos donde actuar.

AYUNTAMIENTO DE SANTURDEJO (28/01/2021)

- Resumen del informe: Propuesta de inclusión de la LR-413 en las actuaciones a realizar, debido a su estrechez y existencia de puntos peligrosos y al mal estado de la vía a su paso por el municipio de Santurdejo.
- Considerada: NO
- Justificación: No se incluye en el listado de actuaciones prioritarias debido a que no obtiene la puntuación necesaria de la valoración multicriterio de los tramos donde actuar.

AYUNTAMIENTO DE SANTURDEJO (28/01/2021)

- Resumen del informe: Propuesta de construcción de un carril bici desde el camino de Zaldo hasta la vía Verde.
- Considerada: NO
- Justificación: Las actuaciones de movilidad ciclista contempladas en el presente Plan obedecen a necesidades de movilidad entre núcleos urbanos, que cumplen unos criterios establecidos. La actuación propuesta no cumple estos criterios.

AYUNTAMIENTO DE PRADEJÓN (25/09/2021)

- Resumen del informe: Propuesta de creación de nueva vía que una la LR-134 con la LR-280.
- Considerada: NO
- Justificación: Respecto a la nueva carretera Autol-Pradejón, se descarta su construcción ya que el número de desplazamientos (calculados en el modelo de simulación de transporte para esa actuación) es reducido, y en consecuencia, también lo serían los posibles

beneficios ambientales asociados. Además debe tenerse que, por motivos de seguridad vial, se acordó la obligatoriedad de los vehículos pesados de circular por la autopista AP-68 (cuyo acceso más próximo se encuentra en Calahorra), por lo que los ahorros de combustible y las emisiones contaminantes de CO₂ a la atmósfera no se verían tan reducidas como se expone.

DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD AMBIENTAL DEL GOBIERNO DE LA RIOJA (27/01/2021)

- Resumen del informe: Integrar las medidas contenidas en los Planes de Acción contra el ruido dentro del Plan Regional de Carreteras, incluyendo también la programación y los costes asociados, así como los Mapas Estratégicos de ruido que afecten a las infraestructuras.
- Considerada: SI
- Justificación: Se han integrado las medidas contenidas en los Planes de Acción contra el ruido dentro del Plan, asimismo, se han incorporado los costes, programación e imágenes de los MER de aquellas zonas detectadas de conflicto acústico.

DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD AMBIENTAL DEL GOBIERNO DE LA RIOJA (27/01/2021)

- Resumen del informe: Utilizar como criterios de priorización los tramos y medidas con un plan de acción contra el ruido.
- Considerada: SI
- Justificación: Se han priorizado actuaciones relacionadas con un Plan de Acción contra el ruido, como es la propuesta de ejecución de la variante de Arnedo Oeste.

DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD AMBIENTAL DEL GOBIERNO DE LA RIOJA (27/01/2021)

- Resumen del informe: Detallar en el contenido del estudio ambiental estratégico la situación actual de las afecciones acústicas y zonas de servidumbre afectadas por las carreteras según los últimos mapas estratégicos y no estratégicos aprobados y su probable evolución en el caso de no aplicar las medidas de los planes de acción contra el ruido.
- Considerada: SI
- Justificación: El Estudio Ambiental Estratégico incluye una descripción de las afecciones acústicas existentes y zonas de servidumbre afectadas por el Plan, así como su posible evolución en el tiempo.

DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD AMBIENTAL DEL GOBIERNO DE LA RIOJA (27/01/2021)

- Resumen del informe: Detallar en el contenido del estudio ambiental estratégico la cuantificación o estudio de las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes (NOx, Partículas) previstos en los tramos de carretera, en función del IMD esperado y tipo de combustible.
- Considerada: SI
- Justificación: En el Estudio Ambiental Estratégico se ha detallado la cuantificación de emisión de gases de efecto invernadero y otros contaminantes de los vehículos que circulan por las carreteras pertenecientes al Plan (según tipo de combustible), a partir del modelo implementado, donde se ha tenido en cuenta las diferentes IMD esperadas. Estos cálculos han sido realizados tanto en el escenario actual como en el escenario futuro, tras implantar las medidas consideradas.

DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD AMBIENTAL DEL GOBIERNO DE LA RIOJA (27/01/2021)

- Resumen del informe: Detallar en el contenido del estudio ambiental estratégico las medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida posible, compensar el ruido ambiental.
- Considerada: SI
- Justificación: A lo largo del Estudio Ambiental Estratégico se han detallado las propuestas contra el ruido ambiental, asumiendo las medidas contempladas en los Planes de Acción contra el Ruido.

DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD AMBIENTAL DEL GOBIERNO DE LA RIOJA (27/01/2021)

- Resumen del informe: Detallar en el contenido del estudio ambiental estratégico las medidas previstas para la integración de la bicicleta y otros medios individuales de transporte no motorizados en la proximidad a los núcleos urbanos.
- Considerada: SI
- Justificación: En el Estudio Ambiental Estratégico se han detallado las propuestas relacionadas con la integración de la bicicleta y la movilidad sostenible en las áreas de los núcleos urbanos.

DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD AMBIENTAL DEL GOBIERNO DE LA RIOJA (27/01/2021)

- Resumen del informe: Detallar en el contenido del estudio ambiental estratégico las propuestas de medidas de autocontrol de contaminación acústica que se introducirán dentro del programa de vigilancia ambiental.

- Considerada: SI
- Justificación: En el Estudio Ambiental Estratégico se incluye el control de la contaminación acústica del Plan mediante el establecimiento de indicadores de seguimiento propuestos y acordados con el órgano ambiental

DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO - MITMA (04/02/2021)

- Resumen del informe: Subsanan errores en la documentación, como la omisión de la N-232a o N-120a, o la longitud en la red en función de la clasificación de las carreteras.
- Considerada: SI
- Justificación: Se han subsanado los errores mencionados, relativos a las carreteras N-232a, N-120a y la longitud de las vías.

DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO - MITMA (04/02/2021)

- Resumen del informe: Incluir mención al acuerdo de 25 de octubre de 2015 por el Ministerio de Fomento (actualmente Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) y el Gobierno de La Rioja para la delimitación de competencias en intersecciones, enlaces y estructuras compartidas por la Red de Carreteras del Estado en La Rioja y la Red Autonómica de Carreteras de La Rioja.
- Considerada: SI
- Justificación: Se ha tenido en cuenta el acuerdo mencionado entre el MITMA y el Gobierno de La Rioja en el Anejo "Inventario de la Red", anexando además el propio documento en el Anejo "Acuerdo de competencias en materia de carreteras".

GOBIERNO VASCO (08/02/2021)

- Resumen del informe: Análisis ambiental con el objeto de detectar la existencia de afecciones en los objetivos de conservación de las Zonas de la Red Natura 2000 situadas en el límite entre La Rioja y País Vasco. Las actuaciones en carreteras limítrofes pueden afectar agravando el efecto barrera de la red actual, se solicita la inclusión del análisis del efecto barrera de las infraestructuras actuales y previstas.
- Considerada: SI
- Justificación: A lo largo del Estudio Ambiental Estratégico se incluyen las afecciones a los espacios integrados en la Red Natura 2000 y también se analiza si se han creado barreras para la conectividad ecológica.

SALUD PÚBLICA, CONSUMO Y CUIDADOS DEL GOBIERNO DE LA RIOJA (02/02/2021)

- Resumen del informe: Solicitud de inclusión de los aspectos relacionados con la salud humana en el estudio ambiental estratégico.
- Considerada: SI
- Justificación: En el Estudio Ambiental Estratégico se incluye un apartado específico sobre los impactos que puede generar el Plan sobre la salud humana, ya sea por la contaminación atmosférica, ruido, accidentes, etc.

AYUNTAMIENTO DE LARDERO (18/02/2021)

- Resumen del informe: Notificación de una actuación de infraestructura prevista en el término municipal de Lardero. Se adjuntan los planos de las diferentes alternativas del vial.
- Considerada: SI
- Justificación: La actuación de infraestructura prevista ha sido tomada en cuenta a la hora de establecer la viabilidad y diseñar las actuaciones del Plan de Carreteras en esta zona.

AYUNTAMIENTO DE SOTO EN CAMEROS (26/02/2021)

- Resumen del informe: Solicitud de inclusión de la LR-250 desde Terroba a su incorporación en la N-111. Tramo totalmente abandonado que provoca una circulación peligrosa.
- Considerada: SI
- Justificación: Se incluye en el listado de actuaciones prioritarias debido a que obtiene la puntuación necesaria de la valoración multicriterio de los tramos donde actuar.

AYUNTAMIENTO DE SOTO EN CAMEROS (26/02/2021)

- Resumen del informe: Solicitud de inclusión de una actuación de ensanche y mejora en la LR-462, desde la LR-250 hasta la localidad de Trevijano.
- Considerada: NO
- Justificación: No se incluye en el listado de actuaciones prioritarias debido a que no obtiene la puntuación necesaria de la valoración multicriterio de los tramos donde actuar.

DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD AMBIENTAL DEL GOBIERNO DE LA RIOJA (03/03/2021)

- Resumen del informe: Concluye que el documento inicial se considera adecuado para su tramitación y se realizan unas consideraciones ya contenidas en la comunicación de la Sección de Evaluación Ambiental Estratégica del Gobierno de la Rioja del 27/01/2021.
- Considerada: SI
- Justificación: Se ha tenido en cuenta las consideraciones establecidas en materia ambiental, salud humana, etc., por la Consejería a la hora de realizar la Estudio Ambiental Estratégico.

AYUNTAMIENTO VILLAMEDIANA DE IREGUA (03/03/2021)

- Resumen del informe: Solicita la inclusión de actuaciones en materia de protección acústica con impacto bajo para la LR-250 (pavimentos reductores, gestión del tráfico, reducción de los límites de velocidad, instalación de semáforos, masas arbóreas). Esta propuesta se basa en la imposibilidad de instalar pantallas de más de 3 metros.
- Considerada: SI
- Justificación: Las actuaciones previstas en el futuro Plan Regional que afecten a la protección acústica, dentro del ámbito de la Carretera autonómica LR-250, han sido planteadas siguiendo las medidas establecidas del Plan de Acción contra el Ruido aprobado por el Gobierno de La Rioja, en el que se diseñan las medidas correctoras teniendo en cuenta el nivel de ruido real tras la elaboración de un estudio de detalle más preciso que los realizados en el Plan de Acción contra el ruido. No obstante, se han priorizado las medidas con un menor impacto y se ha procurado limitar la altura de las pantallas cuando esto ha sido posible.

AYUNTAMIENTO VILLAMEDIANA DE IREGUA (03/03/2021)

- Resumen del informe: Solicita actuaciones futuras para las carreteras LR-250, LR-255, LR-259, LR-345, LR-443 que busquen la cohesión entre el ámbito urbano y el rural, en concreto, una serie de conexiones peatonales en condiciones de seguridad óptima, que ayuden a articular el casco urbano con el resto del territorio municipal.
- Considerada: SI
- Justificación: Para la mejora de la conexión de Villamediana y la convivencia entre ambos modos de vida (urbano y rural) en la zona de la variante de la LR-250, se han tenido en cuenta las conexiones peatonales (de próxima ejecución), con el objetivo de potenciarlas, existiendo un proyecto actualmente en licitación que facilita la movilidad ciclo - peatonal.

AYUNTAMIENTO VILLAMEDIANA DE IREGUA (03/03/2021)

- Resumen del informe: Solicitud de la inclusión en el Plan Regional de determinaciones y/o recomendaciones que permitan y regulen el ajardinamiento, ornato y conservación de las zonas de accesos, viales de borde y rotondas.
- Considerada: SI
- Justificación: En el Plan, se han incluido diversas recomendaciones en materia de mejora y promoción del ajardinamiento, ornato y conservación de las zonas establecidas en la redacción del Plan.

COLEGIO DE ARQUITECTOS DE LA RIOJA (12/02/2021)

- Resumen del informe: Hace referencia a todas las solicitudes y comentarios del Ayuntamiento de Calahorra del día 11/02/2021.
- Considerada: SI
- Justificación: Se incluye un anejo específico (*“Conservación de la Red”*) en la versión preliminar del Plan sobre un estudio complementario acerca del estado de conservación de la red actual, con objeto de priorizar las actuaciones de reposición en función del estado físico de la calzada, de la regularidad superficial y del número de usuarios (IMD) que soporte cada tramo de carretera. Además, las acciones de mejora propuestas están coordinadas con las actuaciones del Plan de acción contra el ruido de La Rioja 2021, aprobado recientemente, y su previsión en los próximos años. Por otro lado, las actuaciones que afecten al trazado del Camino Jacobeo de Santiago están fuera del alcance del Plan, aunque se procurará su coordinación entre los Servicios autonómicos de Patrimonio Histórico y Carreteras y según al Plan de Protección del Camino de Santiago.

AYUNTAMIENTO DE LAGUNILLA DEL JUBERA (05/03/2021)

- Resumen del informe: Solicita que en el acceso al núcleo de población de Zenzano sea la consejería competente en materia de carreteras la que lleve a cabo las actuaciones de conservación del firme, mejora del drenaje y su posterior mantenimiento, justificando la solicitud en la vuelta a la situación anterior de la derogación del Apartado 4 del artículo 5 de la ley 2/1991.
- Considerada: NO
- Justificación: El mantenimiento de los caminos agrícolas y forestales corresponde a las administraciones titulares de los mismos, sin perjuicio de que el Gobierno de La Rioja pueda colaborar en su construcción o mantenimiento dentro de los programas de las consejerías competentes en materia de agricultura o desarrollo autonómico.

AYUNTAMIENTO DE LUMBRERAS DE CAMEROS (08/03/2021)

- Resumen del informe: Solicitud de la consideración de carretera local al actualmente camino entre Lumbreras de Cameros y El Horcajo. Se justifica con la existencia de vecinos durante todo el año en El Horcajo.
- Considerada: NO
- Justificación: Se trata de un vial de titularidad municipal que facilita desplazamientos internos del propio municipio, además estos son escasos.

AYUNTAMIENTO DE LUMBRERAS DE CAMEROS (08/03/2021)

- Resumen del informe: Solicitud de instalación de un silo de sal en el polígono de Lumbreras de Cameros, que facilite las labores de limpieza de carreteras sin necesidad de desplazarse hasta Torrecilla en Cameros.
- Considerada: NO
- Justificación: La instalación de estructuras como la mencionada está fuera del nivel de detalle del Plan.

D.G. DE CALIDAD AMBIENTAL DEL GOBIERNO DE LA RIOJA (15/03/2021)

- Resumen del informe: Solicitud de inclusión de criterios de priorización que tengan en cuenta los tramos de carretera que dan acceso a núcleos urbanos desde los que la población accede a visitar zonas con especial interés por su valor natural.
- Considerada: SI
- Justificación: Entre los criterios a tener en cuenta a la hora de elegir las actuaciones a realizar, el Plan ha priorizado los tramos de carretera con accesos a los diferentes núcleos urbanos de población que tienen presencia o se hallan próximos a lugares de especial valor natural, en especial los corredores que conectan con las cabeceras de los valles. Esto se ha realizado de forma indirecta a través del número de desplazamientos esperados en cada tramo.

D.G. DE CALIDAD AMBIENTAL DEL GOBIERNO DE LA RIOJA (15/03/2021)

- Resumen del informe: Aporta la información actualizada de la Red de Itinerarios Verdes, que ha aumentado su extensión desde la última versión del Plan, además informa del inicio de la tramitación de la declaración como Itinerario Verde del Camino de Santiago Francés.
- Considerada: SI

- Justificación: Para la realización del Estudio de Evaluación Ambiental se ha tenido en cuenta la extensión total que conforma la Red de Itinerarios Verdes actual (a fecha de realización del presente Plan - año 2021). Asimismo, se ha actualizado la información en el apartado de vías pecuarias y otros dentro de los aspectos ambientales que pueden verse afectados por el Plan.

AYUNTAMIENTO DE BERGASA (12/02/2021)

- Resumen del informe: Solicitud de inclusión de las actividades de ensanche y mejora de la LR-483.
- Considerada: NO
- Justificación: No se incluye en el listado de actuaciones prioritarias debido a que no obtiene la puntuación necesaria de la valoración multicriterio de los tramos donde actuar.

AYUNTAMIENTO DE BERGASILLAS BAJERA (12/02/2021)

- Resumen del informe: Solicitud de inclusión de las actividades de ensanche y mejora de la LR-483.
- Considerada: NO
- Justificación: No se incluye en el listado de actuaciones prioritarias debido a que no obtiene la puntuación necesaria de la valoración multicriterio de los tramos donde actuar.

DIRECCIÓN GENERAL DE BIODIVERSIDAD DEL GOBIERNO DE LA RIOJA (12/04/2021)

- Resumen del informe: Valoración de las afecciones provocadas por las actuaciones, de las que se determina que no hay afecciones directas. No obstante, se señala en el documento las figuras de protección colindantes. Además, se enumeran instrumentos de planificación que puedan interactuar con estas figuras de protección.
- Considerada: SI
- Justificación: Se han tenido en cuenta los diversos instrumentos de planificación, así como la interacción del Plan con estos, con el objetivo de no provocar afecciones al medio ambiente, flora y fauna.

CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL EBRO (27/04/2021)

- Resumen del informe: Solicitud de inclusión en el Estudio Ambiental Estratégico de los siguientes aspectos: justificación de la localización concreta de la actuación o actuaciones con un análisis multicriterio, análisis de los posibles impactos derivados de la actuación

proyectada sobre el medio hídrico, identificación de posibles efectos secundarios, colaterales, acumulativos o sinérgicos, medidas de control de vertidos y de prevención de la contaminación de las aguas y planteamiento de medidas preventivas, correctoras y/o compensatorias, así como la valoración de los impactos residuales y la incorporación de un Plan de Vigilancia Ambiental.

- Considerada: SI
- Justificación: En la Versión Preliminar del Plan se explica la valoración multicriterio que se ha realizado para escoger la localización de actuaciones, así como en el EAE el análisis de los efectos en el medio de las diferentes alternativas. Asimismo, en el EAE existe un apartado específico sobre “Protección del medio natural e hídrico y de la calidad del aire” y otro sobre “Valoración de los impactos previstos del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030 sobre elementos territoriales y ambientales”. A mayores, también se incluye un Plan de Vigilancia Ambiental donde se consideran los indicadores establecidos en el Documento de Alcance.

CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL EBRO (15/06/2021)

- Resumen del informe: Indica una serie de criterios a tener en cuenta para el diseño de estructuras en cauce para salvar corrientes continuas y obras de drenaje transversal relacionados con cauces de corriente continuas y discontinuas, así como en la propia ejecución de la obra.
- Considerada: NO
- Justificación: Los criterios a tener en cuenta para el diseño de estructuras en cauce serán tenidos en cuenta en fase de proyecto constructivo.

CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL EBRO (04/05/2021)

- Resumen del informe: Se establecen criterios técnicos para la autorización de actuaciones en dominio público hidráulico. Se distingue entre: obras de drenaje transversal (ODT) permanentes, ODT temporales, obras de paso, cruces subterráneos de cauces por tuberías y cruces aéreos de tendidos eléctricos. Asimismo, se establecen criterios técnicos para la autorización en zona de policía, referentes a: la alteración del relieve natural, tuberías enterradas paralelas al cauce y vallados.
- Considerada: NO
- Justificación: Los criterios técnicos a tener en cuenta para la autorización de actuaciones en dominio público hidráulico serán tenidos en cuenta en fase de proyecto constructivo.

CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL EBRO (04/05/2021)

- Resumen del informe: Se indican consideraciones a tener en cuenta, en relación a las afecciones al Dominio Público Hidráulico, al régimen de las corrientes y a la existencia de recursos hídricos suficientes, para atender las demandas derivadas del desarrollo del planeamiento previsto.
- Considerada: SI
- Justificación: En el apartado de hidrología e hidrogeología dentro de los aspectos que pueden verse afectados como consecuencia de la aplicación del Plan, se describe la red fluvial, los recursos hídricos, calidad de las aguas, delimitación de las zonas de DPH entre otros, analizando posteriormente los efectos sobre los mismos, concretamente en el caso de las actuaciones que impliquen una ocupación de terrenos como en el caso de las variantes, duplicaciones de calzada o ensanches y mejoras de trazado donde se analiza la intercepción de cauces principales.

Lo referente a existencia de recursos hídricos suficientes, para atender las demandas derivadas del desarrollo del planeamiento previsto, no es aplicable al presente plan puesto que se trata de un plan de carreteras y no de un plan urbanístico.

APÉNDICE A – OBSERVACIONES RECIBIDAS

INFORME TÉCNICO

Genérico Urbanismo

Vista la comunicación de la Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídrico del de 09 de febrero de 2021 sobre el inicio del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria del Plan Regional de Carreteras 2022-2030 promovido por la Consejería de Sostenibilidad y Transición ecológica, se emite el siguiente

INFORME

DOCUMENTACIÓN

Los documentos publicados en la web de dicha Dirección en el enlace facilitado son los siguientes:

- Primer Avance preliminar del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030 para la Solicitud de Inicio de la tramitación ambiental de la evaluación ambiental estratégica ordinaria,
- Documento Inicial Estratégico,

redactados ambos por la empresa consultora CPS Infraestructuras Movilidad y Medio Ambiente, S.L., empresa adjudicataria del contrato de Servicios de ingeniería para la redacción del "Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030" de 10 de noviembre de 2020, siguiendo las indicaciones y directrices de la Consejería de Sostenibilidad y Transición Ecológica del Gobierno de La Rioja.

AVANCE DEL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030

ÁMBITO

Todas las carreteras de la Red autonómica (que suponen un total de 1.500 km de vía aproximadamente), y de la Red estatal en la Comunidad Autónoma de La Rioja, extendiéndose a las zonas limítrofes que pueden ser significativas

JUSTIFICACIÓN

- revisión de amplio alcance en la planificación regional en materia de carreteras
- analizar la situación actual de la Red de carreteras autonómica,
- la consecución de objetivos durante el anterior periodo de ejecución
- la existencia de nuevas necesidades a satisfacer. Evaluar las necesidades, el volumen de las inversiones y planificación, aplicando criterios de prioridad y de pronóstico de evolución de las necesidades.

- alineación con ODS:
 - movilidad sostenible:
 - emisiones generadas por los vehículos de combustión
 - el cambio climático
 - influencia en la consecución de metas de desarrollo humano y equidad social.
 - enfoque realista

OBJETIVOS

Principal: contribuir a la adecuada articulación y vertebración de La Rioja, acelerando el proceso de ordenación del territorio y el progreso socioeconómico de sus ciudadanos y procurando que las condiciones de accesibilidad en cada comarca no sean nunca un impedimento al referido proceso.

Generales:

- Eficiencia económica
- Equidad social
- Desarrollo armónico del territorio
- Uso del territorio
- Calidad de vida
- Integración nacional
- Organización y gestión
- Desarrollo sostenible
- Movilidad sostenible

DIAGNÓSTICO DE LA SITUACION ACTUAL

Diferencia Previsión-Gasto:

OBRA NUEVA:

- PREVISTO PLAN (2010-2021): 297.914.000,00€
- PREVISTO PLAN (2010-2019): 234.404.000,00€
- EJECUTADO (DIC.2019): 41.526.421,34€ (13,94% de lo previsto 2010-21)

CONSERVACIÓN:

- PREVISTO PLAN (2010-2021): 89.704.000,00€
- PREVISTO PLAN (2010-2019): 73.123.000,00€
- EJECUTADO (DIC.2019): 59.131.427,23€ (65,92% de lo previsto 2010-21)

La actuación "Medidas en autopista A-68" supone un 27% de la inversión en "Conservación, medidas urbanas y seguridad vial" y un 19% del total invertido en la Red de Carreteras de La Rioja en ese periodo de tiempo.

Quedan pendientes de ejecutar las siguientes Variantes:

CTRAS. RED BÁSICA:

- LR-111 VARIANTE DE SANTO DOMINGO
- LR-111 VARIANTE DE HARO
- LR-115 VARIANTE OESTE DE ARNEDO
- LR-115 VARIANTE QUEL Y AUTOL
- LR-133 VARIANTE ESTE DE CALAHORRA
- LR-137 VARIANTE DE NAVARRETE CTRAS.

RED COMARCAL:

- LR-203 VARIANTE ZARRATÓN
- LR-210 VARIANTE DE SAN VICENTE
- LR-251 VARIANTE DE FUENMAYOR
- LR-254 VARIANTE DE LARDERO
- LR-255 VARIANTE DE ALBERITE
- LR-255 VARIANTE DE ALBELDA
- LR-259 VARIANTE MURILLO OESTE
- LR-280 VARIANTE PRADEJÓN

RED LOCAL:

- LR-340 VARIANTE DE MANJARRÉS

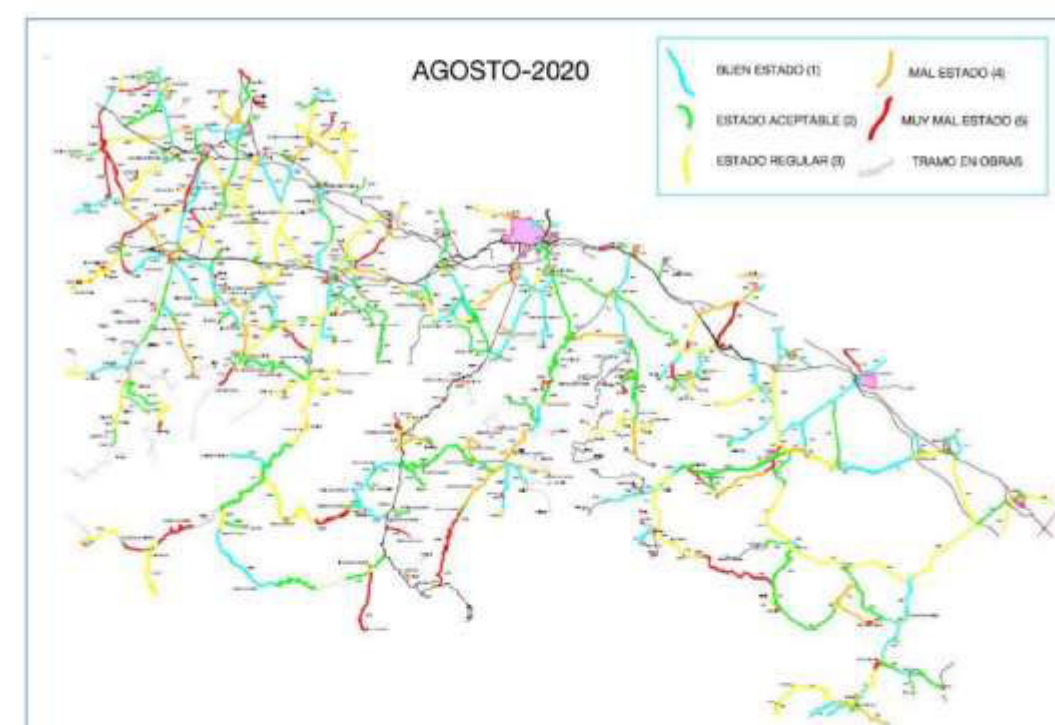
De todas ellas se encuentran en fase de Actuaciones Preparatorias (proyectos, estudios previos, etc.) las siguientes:

- LR-111 SANTO DOMINGO
- LR-137 FUENMAYOR
- LR-115 QUEL Y AUTOL
- LR-254 LARDERO
- LR-123 ARNEDO
- LR-259 VARIANTE MURILLO RIO LEZA
- LR-133 CALAHORRA ESTE
- LR-280 PRADEJÓN
- LR-137 NAVARRETE

El estudio sobre las "Necesidades de Inversión en Conservación de las Carreteras Españolas 2019-2020" realizado por la Asociación Española de la Carretera (AEC) en relación con la Red de Carreteras de La Rioja concluye que el **estado del firme es muy deficiente** y se sitúa en todos los casos por debajo de la media nacional (deficiente), los valores obtenidos en cuanto a **equipamiento son deficientes** y muy próximos la media nacional e incluso la superan. La **señalización vertical y las barreras de seguridad se valoran como deficientes** aunque estas últimas se sitúan por encima de la media nacional. La **Señalización horizontal y con elementos de balizamiento se valoran como aceptables**, superando en algunos casos, también, la media nacional.

El análisis del estado de la Red de Carreteras del que se dispone es del año 2014 y ya concluía lo siguiente:

- Firmes: Se resume la necesidad de actuación en el siguiente plano



- Señalización horizontal: periodicidad de repintado anual en red básica y comarcal y bianual en la red local.
- Señalización vertical y balizamiento: solamente el 30% de los tramos de la Red de Carreteras de la C.A.R disponen de señales con fecha de reposición posterior a 2010, el 25% deberían haberse repuesto hace más de 7 años, encontrando varios tramos con señales anteriores a 1995, y concluye que, "aunque la señalización vertical no presenta

deficiencias destacables en cuanto a instalación y aspecto, ha superado ampliamente, con carácter general, su periodo de vida útil".

- Defensas: predominan postes de sustentación de tipo IPN o CPN, los cuales sería recomendable sustituir por postes tubulares, existen un gran número de terminales que sería conveniente sustituir, además de retranquear, y tramos en los que sería recomendable instalar nuevos elementos de contención. (barrera nueva a colocar: 12.686 m, barrera nueva con protección para motociclistas: 2.878 m, barrera con postes IPN o CPN: 385.658 m)
- Elementos singulares:
 - bandas transversales de alerta (B.T.A.): se encuentran en general en buen estado. No obstante, en algunas travesías deberían ser repuestas y aquellas travesías que no contaban con B.T.A su necesaria colocación.
 - reductores de velocidad: en buen estado de conservación, dada su reciente implantación. Existía, sin embargo, un buen número de travesías en las que recomendaba su construcción o colocación.
 - señales luminosas instaladas: han superado su vida útil, y deberían ser reparadas o sustituidas

Principales problemas de la red de carreteras:

1. División Territorial dispersa con numerosos núcleos de población de escasa entidad
2. División Natural entre Sierra y Valle
3. Déficit de inversión en la Red de carreteras de La Rioja
4. Estado mejorable de los firmes, señalización vertical y balizamiento
5. Travesías y variante
6. Intersecciones con itinerarios peatonales

Necesidades funcionales:

1. Tráfico y movilidad: Modernización del Plan de aforos y Análisis e inclusión de usuarios vulnerables y nuevas formas de movilidad en los futuros planes y programas (peatones, bicicletas, vehículos de movilidad personal)

LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y ACTUACIONES PREVISTAS DEL PLAN

A partir de los objetivos del Plan establecidos, así como de los problemas y necesidades de la Red detectados, se determina la Red objetivo de la Comunidad Autónoma de La Rioja para el año 2030, año horizonte del Plan.

Algunos de los criterios más importantes que se seguirán para definir la Red objetivo 2030 son que dos vehículos puedan cruzarse en todas las vías de la Comunidad Autónoma y que la circulación de los vehículos pueda realizarse en condiciones homogéneas durante todo el recorrido, así como que todos los núcleos de población habitados de la Comunidad tengan un acceso por carretera en condiciones adecuadas a su hospital de referencia en un tiempo inferior a una hora.

Se listan las actuaciones y programas de actuación tipo con carácter genérico sin especificar.

DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO

PLANTEAMIENTO DE ALTERNATIVAS

0. **La Alternativa "No hacer nada" o Alternativa 0:** Esta alternativa corresponde al mantenimiento de la Red actual de carreteras de La Rioja, sin ningún tipo de modificación/actuación.
1. **La Alternativa Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2010-2021" o Alternativa 1:** Esta alternativa corresponde al mantenimiento del Plan de Carreteras vigente que sería prorrogado, procediéndose a la reprogramación de las obras contempladas en el mismo que se encuentran pendientes de ejecutar.
2. **La Alternativa "Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030" o Alternativa 2:** Esta alternativa corresponde a la Red de carreteras propuesta en el nuevo Plan Regional de Carreteras para el periodo 2022-2030, en la que se revisan las actuaciones previstas en el Plan vigente, eliminando algunas de ellas, añadiendo otras nuevas que se consideran necesarias y que responden a carencias detectadas en los estudios realizados durante el proceso de revisión que se está llevando a cabo y, finalmente, priorizando las actuaciones más necesarias en función de las necesidades y la disponibilidad presupuestaria.

DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030

Se plasmará en una serie de programas de actuación, que deberán desarrollarse a lo largo del periodo de vigencia del Plan.

Las actuaciones (Construcción de nueva infraestructura, Duplicación de calzada, Acondicionamiento del viario existente, Ensanches y mejoras, Actuaciones de movilidad sostenible, Mejoras de entornos urbanos, Medidas de acción contra el ruido, Refuerzo de firmes, Mejoras de seguridad vial, Conservación ordinaria, Medidas de racionalización viaria, Otras actuaciones) se definirán con exactitud en la Versión Inicial del Plan.

TIPOS DE PROYECTOS QUE DESARROLLAN EL PLAN Y PODRÍAN NECESITAR SER SOMETIDOS A EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Las actuaciones para la construcción, acondicionamientos, ensanches y mejoras de la Red autonómica de La Rioja las que previsiblemente impliquen una tramitación ambiental. Las actuaciones en medio urbano, de conservación ordinaria y de seguridad vial de la Red no es previsible que impliquen una tramitación ambiental

POTENCIALES IMPACTOS AMBIENTALES TOMANDO EN CONSIDERACIÓN EL CAMBIO CLIMÁTICO

En este capítulo se describen la situación actual del medio ambiente en el conjunto de la Comunidad Autónoma de La Rioja, y los factores ambientales significativos que deben tenerse porque pueden verse afectados por la ejecución de infraestructuras viarias (calidad del aire atmosférica y acústica, hidrología y Red de itinerarios verdes, hábitats y espacios protegidos, flora y fauna, paisaje, recursos ambientales, culturales y paisajísticos y el patrimonio cultural existentes).

ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN Y RECOMENDACIONES PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030

La alineación con los ODS, citada en la justificación del Avance del Plan, se considera fundamental y necesaria.

En tanto no se desarrolle la Versión Inicial del Plan que defina con exactitud con las actuaciones previstas y su programación no puede analizarse el impacto ambiental potencial ni la idoneidad del mismo.

A la vista del diagnóstico de la situación actual, del Grado de ejecución del Plan vigente y de los principales problemas y necesidades funcionales que presenta la red de carreteras Riojana, se considera necesario hacer las siguientes observaciones:

- se considera imprescindible realizar un estudio sobre el estado de conservación de la Red, que actualice el disponible del año 2014.
- Es necesaria la planificación de la Inversión en Conservación en función de dicho estudio
- Es necesario realizar una redefinición de prioridades y una programación realista para evitar una diferencia entre la previsión y la ejecución (<14%) como la del Plan vigente.
- Incluir y coordinar en la programación las actuaciones del Plan de acción del Mapa de ruido de carreteras vigente y previsión para los próximos durante la vigencia del Plan.
- En los tramos que requieran intervención en el firme y que presenten afecciones derivadas del mapa de ruido plantearse el empleo de capa de rodadura fonoabsorbente.
- Por un principio de economía parece razonable que se priorice la ejecución de las variantes pendientes de ejecutar en el Plan vigente y que cuentan con actuaciones preparatorias, al objeto de que los proyectos o estudios no queden obsoletos y requieran de nueva inversión para su redacción.
- Coordinación del Plan autonómico con el Plan Estatal.

- Respecto a la red que discurre por el término Municipal de Calahorra se remite al PMUS y a la Revisión del PGM en tramitación, que incluyen, entre otras, las siguientes cuestiones incluidas:

- El tramo prolongación de la LR-134 Arnedo-Calahorra de conexión del acceso de la Autopista AP-68 con la carretera Nacional N-232, que fue cedido al Ayuntamiento de Calahorra, no reúne las características de tramo urbano por la IMD de vehículos pesados. Por lo que, se propone que vuelva a ser autonómico.
- Dicho tramo también presenta dificultades para el giro de vehículos pesados que acceden desde la N-232 hacia el acceso a la autopista. Por lo que, debería priorizarse el traslado previsto del acceso de la AP-68 a la zona denominada "entrevías" en el ámbito del C.C.Eroski.
- La Variante Este, incluida en el Plan autonómico vigente y no ejecutada, es necesaria para el desarrollo de la ciudad, para aligerar el tráfico en el núcleo urbano y facilitar la conexión de los Polígono Industriales Tejerías, Rifondo y Recuenco con la Comunidad Autónoma de Navarra, y además cuenta con Proyecto redactado. Además incide de forma directa en el ámbito propuesto para la ubicación de la ciudad del envase y el embalaje (Polígono El Recuenco).
- El estado de conservación de la rotonda rotonda Hospital-Eroski LR-134 y antigua salida a la Nacional, y de la carretera de Murillo de Calahorra es deficiente. Por lo que, convendría que se incluyesen en el plan de auscultación que se realice y posteriormente se incluya en las actuaciones de conservación del Plan 2022-2030.
- Establecimiento del trazado del Camino Jacobeo de Santiago de forma coordinada entre los Servicios autonómicos de Patrimonio Histórico y Carreteras, y acondicionamiento del mismo para garantizar la seguridad necesaria, para potenciar el Plan turístico y cultural de la Rioja Baja.

Lo que se informa según mi leal saber y entender a los efectos oportunos,

Calahorra, 11 de febrero de 2021

ARQUITECTA MUNICIPAL



Fdo. Paz Sáenz de Jubera Munilla



Ayuntamiento de Autol

NOTIFICACIÓN

ACUERDO DE PLENO

El Pleno de este Ayuntamiento, en sesión celebrada el día 7 de septiembre de 2020, adoptó, entre otros, el siguiente acuerdo:

-6. MOCIÓN PRESENTADA POR EL GRUPO MUNICIPAL DEL PARTIDO POPULAR EN EL AYUNTAMIENTO DE AUTOL, PARA INSTAR AL GOBIERNO DE LA RIOJA LA INCUSIÓN EN LA PRÓXIMA REVISIÓN DEL PLAN DE CARRETERAS DE LA RIOJA SE INCORPORA AL CATÁLOGO UNA NUEVA VÍA AUTONÓMICA (NIVEL RED COMARCAL) QUE CONECTE LA LR-134 CON LA LR 280 EN LA CONFLUENCIA CON LA N-232. (EXPEDIENTE 1087/2020).

"El Grupo Municipal del Partido Popular en el Ayuntamiento de Autol, al amparo de lo establecido en el artículo 91 del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales, presenta para su debate y en su caso aprobación en la próxima sesión del Pleno la siguiente MOCIÓN:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Gobierno de La Rioja se dispone a redactar un nuevo Plan de Carreteras como instrumento de gestión y planificación en la materia, de manera que la Comunidad disponga de una norma actualizada para la programación de inversiones en la red de carreteras de titularidad autonómica.

Autol y Pradejón son dos de los municipios más poblados de La Rioja pues, de hecho, ocupan las posiciones décima y undécima en el ranking de municipios de nuestra Comunidad. Además, estos municipios mantienen unas importantes relaciones industriales y comerciales, especialmente en el sector agroalimentario. No obstante, entre ambos municipios aglutinan más de la mitad de la producción nacional de champiñón y setas.

Cientos de personas y cientos de toneladas de mercancías transitan cada día entre estos dos municipios y todos esos tránsitos podrían ser más breves, más económicos y menos contaminantes en el caso de que existiera una carretera que uniera ambos municipios.

Sin embargo, estos pueblos, a pesar de su cercanía geográfica, no cuentan con una vía que les una directamente. De hecho, para ir de un municipio a otro se debe pasar por Calahorra con el consiguiente rodeo y lo que ello conlleva de pérdida de tiempo, gasto extra de combustible, emisiones de CO₂ a la atmósfera, etc.

Para salvar esta situación, sería necesario construir una nueva carretera que uniera la LR-282 con la LR-280. Se trataría de una nueva carretera de una longitud de 4,5 kilómetros aproximadamente y que permitiera la unión de la LR-282 desde la LR-134 con la LR-280 en su conexión con la carretera Nacional N-232. De esta manera, los trayectos pasarían a ser de 15 kilómetros en lugar de los 22 kilómetros actuales. (Distancia Autol-Calahorra-Pradejón 22 Km. - Distancia Autol-Pradejón con la nueva carretera construida: 15 km). Siete kilómetros menos por tránsito suponen un ahorro de 10 minutos aproximadamente por cada tránsito.

Quel es otro de los municipios más importantes de La Rioja que también podría beneficiarse de esta nueva infraestructura pues también se acortarían los trayectos entre Quel y Pradejón en más de 2 kilómetros.

Esta actuación supondría ahorros en combustible, (Miles de litros de gasolina y gasóleo al año) lo que nos permitiría un importante ahorro económico; en emisiones: (cientos de toneladas de CO₂ a la atmósfera) lo que nos permitiría una movilidad más



Ayuntamiento de Autol

sostenible y en tiempo de desplazamientos (miles de horas de trabajadores, transportistas, etc.) lo que nos aportaría eficiencia en el trabajo y mejora notable en la conciliación laboral y familiar.

Hay que tener en cuenta que una parte importante de todos esos tránsitos son de vehículos pesados. Y también hay que valorar que esta actuación tendría un beneficio directo para Calahorra por cuanto se reduciría el tráfico rodado por los accesos a esta ciudad de manera que también tendría un efecto positivo en la Seguridad vial de la ciudad.

Al mismo tiempo hay que pensar en otro efecto positivo, que esa reducción en los tránsitos por la LR-134 y la N-232 frenaría el deterioro por uso de esas infraestructuras.

Las tres poblaciones (Autol, Pradejón y Quel), suman aproximadamente 10.500 habitantes. Ello supone que los tres municipios agrupan al 3,3% de la población total de La Rioja, pero su importancia es aún mayor en el ámbito de la producción ya que representan más de un 6% del PIB riojano.

Por otro lado, esta nueva carretera permitiría a Autol tener una nueva y más directa conexión con la N-232 a la altura de Pradejón para los desplazamientos en sentido Logroño.

Por último, y no menos importante, está el hecho de que esta nueva infraestructura daría una salida directa a la carretera nacional N-232 al Polígono Industrial de La Maja promovido por el Gobierno de La Rioja y situado en el término municipal de Arnedo. Esta conexión daría a ese polígono un nuevo e importante atractivo como espacio para la actividad industrial y comercial.

El coste podría financiarse con cargo a varios ejercicios presupuestarios para hacer la inversión más asumible y para no afectar a otras infraestructuras pendientes de ejecución.

Dicha inversión tendría un retorno importantísimo para esta zona de La Rioja Baja y podría ser amortizada en pocos años dados los importantes ahorros de distintos tipos que se producirían con la puesta en servicio de la nueva vía de comunicación.

Por todo lo anterior, el GPP presenta la siguiente

MOCIÓN

El Pleno del Ayuntamiento de **Autol** acuerda instar al Gobierno de La Rioja a:

1. Que en la próxima revisión del Plan de Carreteras de La Rioja se incorpore al catálogo de carreteras una nueva vía autonómica (nivel Red Comarcal) que conecte la LR-134 con la LR 280 en la confluencia con la N-232.
2. Que, dentro de la presente legislatura, 2019-2023 se proceda a su construcción.
3. Trasladar el presente acuerdo al Gobierno de La Rioja."

La Corporación Municipal, en votación ordinaria y por seis votos a favor (PP) y cinco votos en contra (PSOE), aprobó moción presentada por el Grupo Municipal del Partido Popular.

Instando al Gobierno de La Rioja:

Primero. -Que en la próxima revisión del Plan de Carreteras de La Rioja se incorpore al catálogo de carreteras una nueva vía autonómica (nivel Red Comarcal) que conecte la LR-134 con la LR 280 en la confluencia con la N-232.

Segundo. - Que, dentro de la presente legislatura, 2019-2023 se proceda a su construcción.

Tercero. - Que se dé traslado de este acuerdo a la Sra. Presidenta del Gobierno de La Rioja y al Sr. Consejero de Sostenibilidad y Transición Ecológica.





Ayuntamiento de Autol

Durante el estudio del presente acuerdo, se produjeron las siguientes intervenciones:

La Sra. Alcaldesa manifestó la conveniencia de aprobar la moción presentada ya que en estos momentos el Gobierno de La Rioja va a proceder a elaborar y aprobar la revisión del Plan de Carreteras de La Rioja y es conveniente incluir esta nueva carretera por los motivos expuestos en la moción presentada.

Tomó la palabra el concejal Sr. García Valdecantos (PSOE) para manifestar que ha habido tiempo para llevar a cabo dicha infraestructura para presentar ahora esta moción.

La concejala Sra. Fuertes Cristóbal (PSOE) para manifestar que no es el momento de ejecutar esa carretera.

Contestando la Sra. Alcaldesa que la moción no es para que se ejecute esa carretera, sino para que se incluya en el nuevo Plan de Carreteras de La Rioja, su ejecución será cuando se pueda."

Lo que traslado para su conocimiento y efectos.
La alcaldesa, Catalina Bastida de Miguel

SRA PRESIDENTA DE LA COMUNIDAD AUTONOMA DE LA RIOJA
VARA DE REY, N.º 1 26003 LOGROÑO

Plaza de España, 1 • Autol • 26560 • La Rioja • Tfno. 941390005 • Fax: 941390922
ayto@aytoautol.org - www.autol.org

SALIDA	
2021 - 1	06/02/2021 10:09
REGISTRO GENERAL	
Ayuntamiento de Pazuengos	
	
COPIA AUTÉNTICA que puede ser comprobada mediante el Código Seguro de Verificación en https://sedeccat.larioja.org/validacion/Doc?ver=10679a a4a1a0501e1dd7a552b102ba097b6e4d4-20113	

INFORME TECNICO ALEGACIONES

D. César Somovilla Frades, Alcalde del Excmo. Ayuntamiento de Pazuengos y con domicilio en esa localidad,

Atendiendo a lo interesado por el **Ayuntamiento de Pazuengos**, en relación con el plazo de consultas a las administraciones públicas sobre la intención del Gobierno de La Rioja de solicitud de inicio del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria del Plan Regional de Carreteras 2022-2030, promovido por la Consejería de Sostenibilidad y Transición Ecológica, junto a la solicitud, en el que se solicita Audiencia a las Entidades Locales,

SOLICITA:

Primero.- A la vista del plazo de audiencia y del Borrador inicial del Plan y del Documento Inicial Estratégico; de la situación del término Municipal de Pazuengos; de las intenciones de esta Corporación y de su Plan General Municipal en vigor, las propuestas del Excmo. Ayuntamiento de Pazuengos a la citada modificación, pasarían por lo siguiente:

- Necesidad de Ampliación y Mejora del firme de la carretera LR-413 desde el municipio de Santurdejo, hasta la localidad de Pazuengos, dada su estrechez y puntos peligrosos que habría que corregir.

Conclusión.-

A juicio de la Corporación Municipal de Pazuengos, las actuaciones a contemplar dentro del plazo de consultas a las administraciones públicas sobre la intención del Gobierno de La Rioja de solicitud de inicio del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria del Plan Regional de Carreteras 2022-2030, promovido por la Consejería de Sostenibilidad y Transición Ecológica, pasan ineludiblemente por la inclusión de lo anteriormente relacionado.

Y para que conste y surta los efectos oportunos donde proceda, se extiende el presente en Santurdejo a 5 de febrero de 2.021.

EL ALCALDE:

165623155 Firmado
CESAR digitalmente por:
SOMOVILLA CESAR
A (R: SOMOVILLA (R:
P26113300A P26113300A)
Fecha: 2021.02.05
09:59:09 +01'00'

Fdo.- D. César Somovilla Frades.-



Cód. Verificación: 165623155
Documento: Informe electrónico de la plataforma web: https://sedeccat.larioja.org/validacion/Doc?ver=10679a4a1a0501e1dd7a552b102ba097b6e4d4-20113

SALIDA	
2021 - 9	28/01/2021 14:20
REGISTRO GENERAL	
Ayuntamiento de Santurdejo	



COPIA AUTÉNTICA que puede ser comprobada mediante el Código Seguro de Verificación en <https://sedelectronica.larioja.org/validacionDoc?csv=mb06739a0ca1c1055d0755073010a1495&entidad=26141>

INFORME TECNICO ALEGACIONES

D. Agustín San Martín Álvarez, Alcalde del Excmo. Ayuntamiento de Santurdejo y con domicilio en esa localidad,

Atendiendo a lo interesado por el Ayuntamiento de Santurdejo, en relación con el plazo de consultas a las administraciones públicas sobre la intención del Gobierno de La Rioja de solicitud de inicio del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria del Plan Regional de Carreteras 2022-2030, promovido por la Consejería de Sostenibilidad y Transición Ecológica, junto a la solicitud, en el que se solicita Audiencia a las Entidades Locales,

SOLICITA:

Primero.- A la vista del plazo de audiencia y del Borrador inicial del Plan y del Documento Inicial Estratégico; de la situación del término Municipal del Santurdejo; de las intenciones de esta Corporación y de su Plan General Municipal en vigor, las propuestas del Excmo. Ayuntamiento de Santurdejo a la citada modificación, pasarían por lo siguiente:

- Necesidad de Ampliación y Mejora del firme de la carretera LR-413 desde el municipio de Santurdejo, hasta la localidad de Pazuengos, dada su estrechez y puntos peligrosos que habría que corregir.
- Necesidad de levantamiento y reparación de la carretera LR-413 en la Travesía de la localidad de Santurdejo, dentro de su Casco Urbano, dados los asentamientos, desgastes de su pavimento, rigolas sueltas, baches y su mal estado generalizado.
- Construcción de una Carril bici desde el Camino de Zaldo a la Vía Verde.

Conclusión.-

A juicio de la Corporación Municipal de Santurdejo, las actuaciones a contemplar dentro del plazo de consultas a las administraciones públicas sobre la intención del Gobierno de La Rioja de solicitud de inicio del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria del Plan Regional de Carreteras 2022-2030, promovido por la Consejería de Sostenibilidad y Transición Ecológica, pasan ineludiblemente por la inclusión de lo anteriormente relacionado.

Y para que conste y surta los efectos oportunos donde proceda, se extiende el presente en Santurdejo a 28 de Enero de 2.021.

EL ALCALDE:

AGUSTIN SAN MARTIN ALVAREZ
P26141008
28/01/2021
Firma

Fdo.- Agustín San Martín Álvarez



Ayuntamiento de Pradejón

DON CARLOS A. PASCUAL GARRIDO. Secretario del Ayuntamiento de PRADEJÓN (LA RIOJA).-

CERTIFICO:

Que el Ayuntamiento Pleno, según consta en el acta de Diecisiete de Septiembre de dos mil veinte, adoptó el Acuerdo del tenor literal siguiente:

"PUNTO ÚNICO. -APROBACIÓN PROPUESTA DE REVISIÓN DEL PLAN DE CARRETERAS DE LA RIOJA PARA INCORPORAR AL CATÁLOGO DE CARRETERAS LA AMPLIACIÓN DE LA CARRETERA AUTONÓMICA LR-280 PARA SU CONEXIÓN CON LA LR- 134.

Propuesta de acuerdo del Sr. Alcalde, sobre solicitud de revisión del Plan de Carreteras de La Rioja para incorporar al catálogo de carreteras la ampliación de la carretera autonómica LR-280 para su conexión con la LR-134, como asunto a incluir en el orden del día, anunciado en el anterior Pleno.

Se inicia el presente punto mediante la lectura a la propuesta de acuerdo que se formula mediante escrito de fecha 4 de Septiembre de 2020, y procedido a su lectura, por el Sr. Alcalde se manifiesta que lo que se quiere es dar continuidad a lo que en legislaturas anteriores ya se inició esta pretensión y que viene plasmado en el actual Plan General de Ordenación Urbana, el trayecto, con sus servidumbres en función del tipo de suelo y afecciones propias de carreteras, en lo que hoy es el Camino de Majillonda, describiéndose su recorrido, de la N-232 a la LR-134, y previéndose su desarrollo en unas condiciones similares a lo que pudiera ser una carretera autonómica, pretendiéndose que cuando se desarrolle el Sector I.3 se plasme el suelo industrial de dicho sector, con la nueva infraestructura que se solicita.

Con ello se eleva esta propuesta al Pleno para su aprobación y la solicitud al Gobierno de La Rioja, para que pueda hacerse realidad esta infraestructura.

Toma la palabra Don Mario Iñiguez, en representación del Grupo Municipal Psoc apuntando los argumentos que sostiene la propuesta como es el ahorro de combustible, transitándose una zona protegida, cuestiona si dicho ahorro puede repercutir en un mayor impacto ambiental en la zona. Sobre el coste de la obra, que lo estima en unos seis millones de euros, en 4,5 Kms., todo ello pendiente de un futuro trayecto y un Proyecto, que estudie las alternativas posibles, apunta que el sector más beneficiado es el del Campiñón, por lo que se debiera contar con ellos previamente, y también valorar si tal como está el sector, la cuantía de dicha inversión puede dirigirse a otros fines que no sean infraestructuras. También decir, que su Grupo no se niega a que se revise el Plan de Carreteras y también les parece lógico que el Alcalde Pradejón y Autol se unan en este interés, apuntando no parecer ser serio, que la noticia la presentara le Consejero de Infraestructuras, el cual durante muchos años ha estado en un cargo y lo podía haber fomentado, lo que confunde con la existencia de otro tipo de motivos. Y es por ello por lo que va a proponer la abstención.

El Sr. Alcalde manifiesta que sobre el impacto ambiental es sabido que se iba a producir, ya que existe una reserva natural, siendo el Proyecto que se apruebe el que contendrá las medidas compensatorias oportunas y la viabilidad del mismo, y que esto no es nuevo, dado que antes de la aprobación del Plan General ya había actuaciones

OSCAR LEÓN GARCÍA (1 de 2) Fecha Firma: 28/09/2020 HASH: 648866a7c3b5a5e702a71638e4e1d4f	CARLOS ALFONSO PASCUAL GARRIDO (2 de 2) Fecha Firma: 28/01/2021 HASH: a4f36052738ee33a9f316c0f9f4e03
--	--





Ayuntamiento de Pradejón

en el Camino como la Planta de Compost y el tráfico en el camino, lo que lleva a pensar la idea de la construcción de esta infraestructura, visto que cada vez hay más movimiento y tráfico. También decir que la idea del Polígono de La Hoya, afecto a dicho Camino, viene de años atrás y también contaba con la reserva natural, habiéndose trabajado para que pudiera ser suelo industrial a partir de una revisión del Plan General, sin trabas, y ya aprobado, por lo que se quiere es dar una continuidad a esta idea salvando los obstáculos que pueda haber. En cuanto al Sector del Champiñón entiende que puede tener otras necesidades pero pueden ir canalizadas a través de los correspondientes organismos, y es distinto de lo que se habla ahora que es de una infraestructura que abarca no solo a dicho sector, sino a todo el desarrollo industrial y a las comunicaciones de la zona. El Camino solo es usado en la actualidad por dicho Sector y se habla de la conveniencia de la infraestructura, dado que se está en un permanente mantenimiento y conservación del Camino por el tráfico y no se pueden hacer otras mayores inversiones. Respecto a la noticia del periódico entiende el comentario, manifestándose que por parte del Ayuntamiento de este asunto ya se había hablado con el Consejero al final de la legislatura anterior, y no a nivel de Partido, y que la noticia no salió en el mejor momento, estándose ya trabajando en esto, pero si en ello ha podido influir la política y la existencia de otro Ayuntamiento que tiene también interés en su realización, no tanto como el nuestro, seguimos defendiendo que la propuesta que se trae a este Pleno es diferente, dado que lo que se aprueba es como propuesta de municipio y de interés municipal, nada partidista, proponiéndose se apruebe fuera de cualquier ideología, y se reconozca su necesidad por lo expuesto.

Don Mario Iñiguez manifiesta que no se van a oponer y que siguen proponiendo la abstención, que no es desaprobación, solo por no tener información suficiente sobre la propuesta y por el choque de la imagen que se ha dado por algo, que en tantos años no se ha llevado a cabo, y por quien lo podía haber hecho por el cargo que tenía, y que sea ahora quien de una nueva noticia.

El Sr. Alcalde aclara que este asunto se defiende como Ayuntamiento, y de forma independiente a lo que pueda promover otro Ayuntamiento, de lo que no le consta lo que pueda hacer, y también el Grupo Parlamentario del Partido Popular, manifestando que el Partido, presentará su propuesta, a la Mesa del Parlamento.

Igualmente decir que en este asunto se venía trabajando en la anterior legislatura y que se está estudiando una modificación puntual contando con la existencia de dicha infraestructura, cuestiones ya habladas con el anterior Consejería, y que en ello está implicado el Ayuntamiento desde legislaturas anteriores y también por distintos partidos políticos. También se pide se haga en la presente legislatura, defendiéndose se apruebe, dado que bueno para el municipio independientemente del partido que esté y también por el interés de que la infraestructura puede afectar a otros sectores más diversificados y por interés en el desarrollo del Polígono La Hoya, para que exista en el municipio otras alternativas de trabajo, no solo del sector champiñón, siendo por ello por lo que propone votar afirmativamente la propuesta y dar una continuidad a lo que en su día ya se inició y en lo que también fue plasmado antes de la aprobación del Plan General por los distintos Grupos Políticos.

Y estimado el asunto suficientemente debatido, el Ayuntamiento Pleno, en votación ordinaria, por mayoría de los presentes y con la abstención de los representantes del Grupo Municipal PSOE, ACUERDA:

-Aprobar la siguiente propuesta de acuerdo cuyo tenor literal es el siguiente, "Don Oscar León García, Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Pradejón (La Rioja) eleva al próximo pleno, la siguiente propuesta para su aprobación:



Cod. Verificación: 4CJF4U44XGJWJLDR97-27DHLMS | Verificación: https://portal.sede.riohja.es/ Document: Firmado electrónicamente desde la plataforma eSistema de Datos | Página 2 de 4



Ayuntamiento de Pradejón

Desde el Ayuntamiento de Pradejón queremos instar al Gobierno de La Rioja, a través de esta propuesta, para que incluya en la nueva redacción del Plan de Carreteras, la ampliación de la carretera LR-280 (término municipal de Pradejón) para conectarla a la actual LR-134, la cual conecta las localidades de Calahorra y Arnedo.

Este nuevo tramo de carretera contaría con una longitud aproximada de 4,5km, facilitando así una rápida y cómoda incorporación a la N-232 de todos los municipios que comprende gran parte del tramo de la LR-134 como es el caso de Quel, Autol, y el propio polígono de La Maja en término municipal de Arnedo. Esta actuación repercutiría en un ahorro del consumo de combustible, traduciéndose en un importante ahorro económico para familias y empresas, y medioambientalmente en menores emisiones de CO2 a la atmósfera.

Además, la creación de esta ampliación completaría el trabajo que se ha hecho durante legislaturas, siguiendo lo que otras corporaciones iniciaron con el fin de reactivar una nueva zona industrial en el municipio.

En el trayecto mencionado, se encuentra la única Planta de Reciclaje de Compost de Champiñón y Setas en nuestra Comunidad, que receptiona para su reciclaje el 100% del compost agotado de la producción de hongos de La Rioja. Estas instalaciones carecen de las adecuadas infraestructuras para todo el tráfico rodado, sobre todo, de los numerosos vehículos pesados venidos desde diferentes municipios de la región, Ausejo, Autol, Pradejón, Calahorra, Corera, El Redal, Galilea..., los cuales necesitan hacer uso de los servicios que ofrece esta Planta para el desarrollo de sus actividades.

Haciendo una visión de interés de los desarrollos industriales de Pradejón, tanto para el ya ejecutado, como el futuro Polígono La Hoya, en el que se continúa trabajando por parte de este Ayuntamiento, sumando la zona ya calificada en el término La Maja de Pradejón (de iniciativa privada), y el ya construido por el Gobierno de La Rioja en el término municipal de Arnedo. Por todo ello, entendemos necesaria la ampliación de esta carretera, una infraestructura que haría viable el desarrollo pleno de toda esta zona industrial, repercutiendo tanto al municipio de Pradejón, como al conjunto de esta zona de Rioja Baja, a través de una atractiva red económica, industrial y comercial, con todo lo que ello conlleva: nuevas inversiones y construcciones, puestos de trabajo, prosperidad y progreso, así como otras alternativas.

Es por ello que se eleva al Pleno la siguiente propuesta para su aprobación e instando al Gobierno de La Rioja a:

- 1.- Que en la próxima revisión del Plan de Carreteras de La Rioja se incorpore al catálogo de carreteras la ampliación de la carretera autonómica LR-280 para que conecte con la LR- 134.
- 2.- Que se proceda a su construcción dentro de la presente legislatura 2019-2023.
- 3.- Trasladar el presente acuerdo al Gobierno de La Rioja.

Pradejón, a 4 de septiembre de 2020"

La presente certificación se expide antes de ser aprobada el acta correspondiente y a reserva de los términos que resulten de su aprobación de conformidad con lo dispuesto en el artículo 206 del reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades locales. (Real Decreto 2568/1986, de 28 de noviembre)



Cod. Verificación: 4CJF4U44XGJWJLDR97-27DHLMS | Verificación: https://portal.sede.riohja.es/ Document: Firmado electrónicamente desde la plataforma eSistema de Datos | Página 3 de 4


Ayuntamiento de Pradejón

VºBº
EL ALCALDE.

Plaza de Melchor Ezquerro, nº 1 C.P. 26510 - Tfn: 941 15 00 01 - Fax: 941 14 10 50 - <http://www.pradejon.org>
www.larioja.org

**Gobierno
de La Rioja**

Sostenibilidad y
Transición Ecológica

Calidad Ambiental y
Recursos Hídricos

Prado Viejo, 62 bis
26071-Logroño, La Rioja.
Teléfono: 941 291 100
Fax: 941 291 705

Sección de Evaluación Ambiental Estratégica

Expte.: RUIDO/0041/2021

Ref: JMI

Informe

EAE Nº 04/2021 - PLAN REGIONAL DE CARRETERAS 2021-2030 (LA RIOJA). PROMOTOR: CONSEJERÍA DE SOSTENIBILIDAD Y TRANSICIÓN ECOLÓGICA.

Vistos el Borrador inicial del Plan y el Documento inicial estratégico del Plan, se informa a los efectos de elaborar el documento de alcance, que sería necesario indicar específicamente las siguientes consideraciones referentes a ruido ambiental y contaminación atmosférica:

- Tal como apunta el documento inicial, se requiere integrar las medidas contenidas en los Planes de Acción contra el ruido dentro del Plan Regional de Carreteras, entendiendo entre la integración también la programación y costes asociados, así como los Mapas estratégicos de ruido que afecten a las infraestructuras viarias dentro del alcance del Plan Regional.

La integración se referiría en especial a los planes de acción vigentes. En la actualidad los Planes de Acción de grandes ejes viarios del Gobierno de La Rioja fueron aprobados en 2016 (BOR núm. 122, de 24 de octubre de 2016), no obstante el Plan deberá prever la adopción de las medidas que se dispongan en la revisión, cada cinco años, de los planes de acción de ruido que afecten a sus infraestructuras.

- Dentro del plan, o en su caso como alternativa en el estudio ambiental estratégico, se valorarán dentro de los criterios de priorización los tramos y medidas con un plan de acción contra el ruido.
- En cuanto al contenido del estudio ambiental estratégico se tendrá en cuenta en detalle:
 - Entre los aspectos relevantes, la situación actual de las afecciones acústicas y zonas de servidumbre afectadas por las carreteras según los últimos mapas estratégicos y no estratégicos aprobados y su probable evolución en el caso de no aplicar las medidas de los planes de acción contra el ruido.
 - La cuantificación o estudio de las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes (NOx, Partículas) previstos en los tramos de carretera, en función del IMD esperado y tipo de combustible.
 - Las medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida posible, compensar el ruido ambiental.


Cód. Verificación: 4U74UNXGJMLD99720HLMAS | Verificación: <http://www.larioja.org/verificacion>
Documento firmado electrónicamente desde el plataforma de validación de la Rioja | Página 4 de 4

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE				Pág 1 / 2
Expediente	Tipo	Procedimiento	Nº Documento	
RUIDO/0041/2021	Otro	Evaluación Ambiental Estratégica	2021/0052845	
Cargo			Fechadura	
1. Técnico de Calidad Ambiental			27/01/2021 11:56:44	
2. Jefe de Servicio de Gestión y Control de Residuos			27/01/2021 14:48:30	
3. SELLADO ELECTRÓNICAMENTE por Gobierno de La Rioja con CSV: XGJLXJL2JGN1EZX			27/01/2021 14:48:52	
Dirección de verificación: http://www.larioja.org/verificacion				



**Gobierno
de La Rioja**

- Las medidas previstas para la integración de la bicicleta y otros medios individuales de transporte no motorizados en la proximidad a los núcleos urbanos.¹
- La propuesta de medidas de autocontrol de contaminación acústica que se introducirán dentro del programa de vigilancia ambiental.²

¹ The first and last mile — the key to sustainable urban transport. Transport and environment report
EEA 2019 ISSN 1977-8449

² En virtud del Artículo 19. Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE			Pág. 2 / 2
Expediente:	Tipo:	Procedimiento:	Nº Documento:
RUIDO/0041/2021	Otro:	Evaluación Ambiental Estratégica	2021/0052845
Cargo:	Firmante:	Observaciones:	Fecha hora:
1. Técnico de Calidad Ambiental	José María Infante Oriarte		27/01/2021 11:56:44
2. Jefe de Servicio de Gestión y Control de Residuos	Ángel Martínez Garrido / Visto Bueno.		27/01/2021 14:48:30
3. FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE por Gobierno de La Rioja con CSV: XGULXXL2JGN1EZK Dirección de verificación: http://www.larioja.org/verificacion			27/01/2021 14:48:52

FIRMADO



MINISTERIO
DE TRANSPORTES,
MOVILIDAD Y
AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE
TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

DEMARCACIÓN DE CARRETERAS
DEL ESTADO EN LA RIOJA

O F I C I O

S/REF.

N/REF. AGS/01 U-LO1-02/21 TE

FECHA: 4 de febrero de 2021

ASUNTO: Consulta

**CONSEJERÍA DE SOSTENIBILIDAD Y
TRANSICIÓN ECOLÓGICA**
**Dirección General de Calidad Ambiental y
Recursos Hídricos**
Prado Viejo, 62 bis
26071 Logroño (La Rioja)

Número: EAE Nº 04/2021
Expediente: Plan Regional de Carreteras 2022 -2030
Promotor: Consejería de Sostenibilidad y Transición Ecológica
Referencia: ECF/MJL

En relación con su escrito, recibido en esta Demarcación de Carreteras del Estado con fecha de entrada en registro de 22 de enero de 2021, sobre asunto de referencia, esta Demarcación, tras la revisión de la documentación del expediente, informa lo siguiente:

No se considera necesario realizar observaciones al respecto en materia medio ambiental.

Con independencia de lo anterior, la documentación sometida a informe indica que el ámbito de estudio para la redacción del Plan comprende todas las carreteras de la Red autonómica y de la Red estatal en la Comunidad Autónoma de La Rioja. A este respecto, habrá que tener en cuenta que el artículo 8.Uno.15 de la Ley Orgánica 3/1982, de 9 de junio, de Estatuto de Autonomía de La Rioja señala que corresponde a la Comunidad Autónoma de La Rioja la competencia exclusiva únicamente en carreteras y caminos, cuyo itinerario se desarrolle íntegramente dentro del territorio de La Rioja, y, en los mismos términos, el transporte desarrollado por estos medios.

Así mismo, se informa que de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 1 del Real Decreto 2/2020, de 12 de enero, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales, actualmente la denominación oficial de este departamento ministerial es Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Respecto a las carreteras de titularidad estatal, se han detectado varios errores en la documentación del expediente, como la omisión de carreteras como la N-232a o N-120a o la longitud en la red en función de la clasificación de las carreteras. Para obtener la información necesaria respecto a la Red de Carreteras del Estado tienen a su disposición la página web

O'DUQUES DE NÁJERA, 40
26071 LOGROÑO
TEL: 941 22 88 00
FAX: 941 22 72 00

FIRMADO

FIRMADO por: GARCIA GARRIDO, JESUS ENRIQUE. A fecha: 04/02/2021 10:42 AM
Total folios: 2 (2 de 2) - Código Seguro de Verificación: MFOHMD259637 3017 2B5AD3C480033
Verificable en https://sede.mtma.gob.es

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

DEMARCACION DE CARRETERAS
DEL ESTADO EN LA RIOJA


<https://www.mtma.gob.es/areas-de-actividad/carreteras/catalogo-y-evolucion-de-la-red-de-carreteras/catalogo-de-la-rce/catalogo-de-la-rce-2011-2012-2013-y-2014>.

Por último y en cuanto a lo indicado en relación con la colaboración entre administraciones públicas, se echa en falta una mención al acuerdo firmado con fecha 25 de octubre de 2015 por el Ministerio de Fomento (actualmente Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) y el Gobierno de La Rioja para la delimitación de competencias en intersecciones, enlaces y estructuras compartidas por la Red de Carreteras del Estado en La Rioja y la Red Autonómica de Carreteras de La Rioja, por el que se establecen las competencias de conservación y explotación en los diferentes tramos de intersecciones o enlaces construidos o modificados hasta la fecha de su firma. Por otra parte, si bien el acuerdo no delimita las competencias de conservación y explotación en las intersecciones o enlaces que se construyan en el futuro, sí establece los criterios generales de delimitación de competencias de conservación y explotación en los mismos.

Lo que se comunica para su conocimiento y efectos oportunos.

EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN

Fdo: J. Enrique García Garrido

(Documento firmado electrónicamente)

C/ DUQUES DE NÁJERA, 49
26071 LOGROÑO
TEL: 941 22 66 00
FAX: 941 22 72 00

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

EKONOMIAREN GARAPENA
JASANGARRITASUNA ETA INGURUMEN
SAILA
Ingurumen Sailburuordea
Natura Ondare eta Klima Aldaketa
Zuzendaritza

DEPARTAMENTO DE DESARROLLO
ECONÓMICO, SOSTENIBILIDAD Y MEDIO
AMBIENTE
Viceconsejería de Medio Ambiente
Dirección de Patrimonio Natural y Cambio
Climático


2021 FEB 10



Rubén Esteban Pérez

Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos

Consejería de Sostenibilidad y Transición Ecológica

Gobierno de La Rioja

Prado Viejo, 62 bis

26071 Logroño (La Rioja)

Asunto:

Ref.: EAE Nº 04/2021

Código: ECIA-2021_007

2021ko urtarrilaren 26an bidali zenuen idatzian, kontsulta egin zenion Zuzendaritza honi "Consultas previas al Plan Regional de Carreteras 2022-2030 de La Rioja" izeneko espedienteak ingurumenean izan dezakeen eraginaren gainean, indarrean dagoen araudiak ezarritakoaren arabera. Beraz, honekin batera bidaltzen dizut erreferentziako espedientearen txosten teknikoak, Ebaluazio Estrategikoaren Azterlana burutzerakoan nahiz Ebaluazio-prozesuan bertan kontuan izan dezazun.

En relación con su escrito de fecha 26 de enero de 2021 por el que se consulta a esta Dirección acerca del impacto ambiental que puede derivarse del expediente "Consultas previas al Plan Regional de Carreteras 2022-2030 de La Rioja" y de conformidad con lo dispuesto en la normativa vigente, adjunto se remite el informe técnico al respecto para que pueda ser tenido en cuenta tanto en la fase de realización del estudio de Evaluación Ambiental Estratégica como en el propio proceso de Evaluación.

Besterik gabe, adeitasunez

Sin otro particular, atentamente

Vitoria-Gasteiz, 2021ko otsailaren 8a

Vitoria-Gasteiz, a 08 de febrero de 2021

ASIER ARRESE ZABALA

NATURA ONDARE ETA KLIMA ALDAKETAKO ZUZENDARIA

EL DIRECTOR DE PATRIMONIO NATURAL Y CAMBIO CLIMÁTICO

www.larioja.org

**Gobierno
de La Rioja**

Salud y Portavocía del Gobierno

 Vara de Rey, 8. Planta 1ª
26071 – Logroño, La Rioja.
Teléfono: 941 291 100
Fax: 941 272418

 Salud Pública, Consumo y
Cuidados

www.larioja.org

**Gobierno
de La Rioja**
INFORME: Consultas para determinar el contenido del documento de alcance para la elaboración del estudio ambiental estratégico.

Número: 1
Expediente: EAE Nº 04/2021. Plan Regional de Carreteras 2022 -2030
Promotor: Consejería de Sostenibilidad y Transición Ecológica

Visto el borrador del Plan y su Documento Inicial Estratégico facilitado por la Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos, relativo al expediente referido, consideramos que el estudio ambiental estratégico debería contemplar los contenidos citados en el anexo IV de la Ley 21/2013 incluyendo los aspectos relativos a la salud humana, y en concreto los siguientes:

Objetivos del plan y relación con otros planes y programas concernientes a: medio ambiente y salud incluidos los relativos al cambio climático.

Situación actual de la población humana afectada por las carreteras, descripción demográfica y sanitaria de dichas poblaciones, y su probable evolución.

Vulnerabilidad de las poblaciones o grupos de población en cuanto a su estado de salud por exposición a riesgos ambientales. Amenazas actuales y tendencias posibles.

Alineamiento con los objetivos ambientales de protección de la salud en los ámbitos internacional, comunitario y nacional.

Los probables efectos significativos en la salud humana (secundarios, acumulativos, a corto, medio y largo plazo, permanentes y temporales, positivos y negativos) debidos a los productos químicos, los residuos, la contaminación atmosférica, acústica, lumínica y electromagnética, la contaminación de las aguas y del suelo, el cambio climático y la proliferación de vectores transmisores de enfermedades, así como los riesgos naturales y los accidentes.

Las medidas previstas de prevención y protección de la salud humana respecto a la exposición a riesgos originados por factores ambientales que se verán modificados. Especialmente por el ruido, la contaminación atmosférica, la afección a los sistemas de abastecimiento de agua de consumo humano, los accidentes y las inundaciones por el efecto barrera de las carreteras.

Evaluación de las opciones más saludables en la selección de las alternativas previstas.

Consideración de la salud humana en las medidas de seguimiento de los efectos. En el programa de vigilancia ambiental se podrían incluir los indicadores de salud humana que resulten adecuados a los efectos más significativos, como por ejemplo, población expuesta a: ruido, contaminantes atmosféricos, suelos contaminados, residuos, productos químicos, agua contaminada (de consumo humano, recreativas, residuales, etc.), riesgos naturales y tecnológicos.

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE <small>en formato PDF/A 1.7 Firma PAdES - Custodiado en repositorio seguro del Gobierno de La Rioja</small>				Pág. 1 / 2
Expediente	Tipo	Procedimiento	Nº Documento	
00860-2021/008081	Informe	Solicitudes y remisiones generales	2021/0062023	
Cargo		Firmante / Observaciones	Fecha/hora	
1 Jefe Área Sanidad Ambiental		Fernando Escorza Muñoz	01/02/2021 10:32:10	
2 Director General de Salud Pública, Consumo y Cuidados		Pello Latasa Zamalloa	02/02/2021 13:11:28	
3 SELLADO ELECTRÓNICAMENTE por Gobierno de La Rioja con CSV: NXIL8RVV688P1Q Dirección de verificación: http://www.larioja.org/verificacion				02/02/2021 13:11:50

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE <small>en formato PDF/A 1.7 Firma PAdES - Custodiado en repositorio seguro del Gobierno de La Rioja</small>				Pág. 2 / 2
Expediente	Tipo	Procedimiento	Nº Documento	
00860-2021/008081	Informe	Solicitudes y remisiones generales	2021/0062023	
Cargo		Firmante / Observaciones	Fecha/hora	
1 Jefe Área Sanidad Ambiental		Fernando Escorza Muñoz	01/02/2021 10:32:10	
2 Director General de Salud Pública, Consumo y Cuidados		Pello Latasa Zamalloa	02/02/2021 13:11:28	
3 SELLADO ELECTRÓNICAMENTE por Gobierno de La Rioja con CSV: NXIL8RVV688P1Q Dirección de verificación: http://www.larioja.org/verificacion				02/02/2021 13:11:50


AYUNTAMIENTO DE LARDERO

PLAZA ESPAÑA, 12
26140 LARDERO
(LA RIOJA)

**CONSEJERÍA DE SOSTENIBILIDAD Y
TRANSICIÓN ECOLÓGICA**
Dirección General de Calidad
Ambiental y Recursos Hídricos

En relación con su solicitud de redacción de informe (expediente 228/2021) relativo al Plan Regional de Carreteras 2022-2030 (EAE Nº 04/2021), adjunto se remite informe, que hago mío, emitido al efecto por los Servicios Técnicos Municipales.

En Lardero, firmado digitalmente en la fecha consignada en el margen.

EL ALCALDE,
Manuel Santiago Vallejo García



Cód. Validación: 6AMPC5JFNEBPTYSKAE5P8VVM01. Verificación: <https://larioja.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 1 de 1


AYUNTAMIENTO DE LARDERO

PLAZA DE ESPAÑA, 12
26140 LARDERO

Servicio de Asistencia Técnica

I. DATOS GENERALES

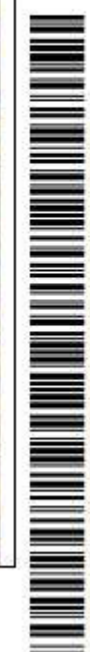
Solicitante	GOBIERNO DE LA RIOJA DG SOSTENIBILIDAD Y TRANSICION ECOLOGICA	Referencia	LA-955AU-01 IN PLAN CARR 2030
Situación	Término Municipal de Lardero LARDERO. 26140	Fecha	18-02-2020
Descripción	Trámite de audiencia Evaluación ambiental estratégica. Plan regional de carreteras 2022 - 2030	Tipo	INFORME CONSULTA PUBLIC PLAN CARRETERA

II. DOCUMENTACION APORTADA

Expediente	Documento/s	Origen	Fecha	Presupuesto
GESTIONA 228 / 2021	Instancia General Trámite audiencia 2021 E RC 188	Gobierno de La Rioja Sostenibilidad y transición ecológica Calidad ambiental y recursos hídricos	28-01-2021	-
	Avance del plan Documento estratégico	Francisco Soto Fernández Ingeniero responsable		

III. INFORME
PRIMERO:

El instrumento de planeamiento vigente en el municipio es el Plan General Municipal aprobado definitivamente por el Pleno de la Comisión de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja (COTUR) el 2 de marzo de 2007 (BOR 22-3-2007).



Cód. Validación: JF5S4R3PMP7TAE5N2F7W464W1. Verificación: <https://larioja.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 1 de 4


AYUNTAMIENTO DE LARDERO

 PLAZA DE ESPAÑA, 12
26140 LARDERO

Servicio de Asistencia Técnica

SEGUNDO:

Se recibe el siguiente comunicado literal por parte de la Dirección General de Sostenibilidad y Transición Ecológica.

 Número: EAE Nº 04/2021
Expediente: Plan Regional de Carreteras 2022 -2030
Promotor: Consejería de Sostenibilidad y Transición Ecológica
Referencia: ECF/YPP

 La Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos ha recibido solicitud de inicio del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria del Plan Regional de Carreteras 2022-2030, promovido por la Consejería de Sostenibilidad y Transición Ecológica. Junto a la solicitud, el promotor ha aportado un Borrador inicial del Plan y un Documento inicial estratégico, que se encuentran disponibles en la web de esta Dirección General: <https://www.larioja.org/medio-ambiente/es/prevencion-control-ambiental/evaluacion-ambiental-estrategica>

El artículo 19 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental determina que, para elaborar el documento del alcance necesario para la preparación del estudio ambiental estratégico de este Plan, el órgano ambiental debe previamente consultar a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas, entre las que se considera que se puede encontrar su organización.

A estos efectos, se le solicita que, de acuerdo con sus competencias o intereses, emita informe con sus sugerencias sobre el alcance a dar al estudio ambiental estratégico de este Plan. El plazo para emitir sus sugerencias a esta Dirección General es de 30 días hábiles desde la recepción de esta consulta.

Asimismo, y a petición del promotor, las observaciones a aportar podrán incluir no solo aquellas de carácter ambiental, sino también cualquier otra que pueda contribuir a la detección de problemas existentes en la Red de Carreteras o a mejorar el conjunto del sistema regional de comunicaciones.

Según se recoge en la citada Ley, no se tendrán en cuenta las observaciones recibidas fuera del plazo legalmente establecido.

IV. INFORME

 En contestación al trámite de audiencia del expediente ECF / YPP.
Plan Regional de Carreteras 2022 – 2030.

 Después de revisar la documentación obrante en la web del Gobierno de La Rioja, correspondiente al estudio Estudio Ambiental Estratégico 04/2021, que incluye la siguiente documentación:
Avance del Plan Regional de Carreteras.
Documento inicial estratégico.

 Código de Verificación: T6534-377-MPT7DE-NF77VAP4H-W1 Verificación: <https://www.larioja.org/medio-ambiente/es/prevencion-control-ambiental/evaluacion-ambiental-estrategica>
Documento: Informe electrónico sobre la plataforma web de Lardero (Página 2 de 4)

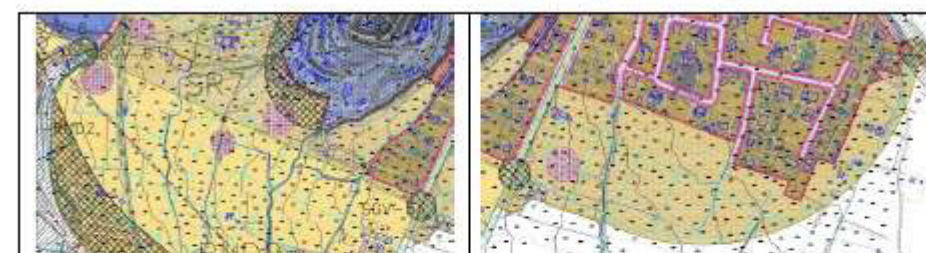
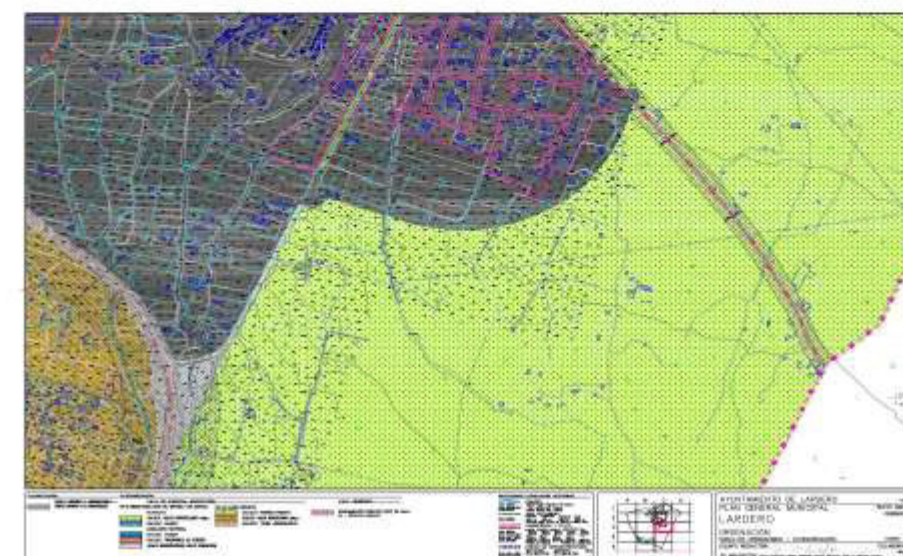
AYUNTAMIENTO DE LARDERO

 PLAZA DE ESPAÑA, 12
26140 LARDERO

Servicio de Asistencia Técnica

El técnico informante, entiende que, a pesar de no existir sugerencias significativas al referido expediente ambiental, considera reseñable destacar la actuación de infraestructura prevista que se encuentra en una fase inicial de tramitación en el ámbito del término municipal de Lardero.

Se incluye documentación gráfica de la zona afectada.



Se trata de la ejecución de un vial que comunica la carretera de Alberite con el nudo de acceso a Lardero desde la N-111.

Actualmente el PGM prevé urbanísticamente una comunicación que discurre en la delimitación de los siguientes sectores.

 Zona oeste.
Límite entre el sector urbanizable delimitado SR7 y el sector urbanizable no delimitado RND2.

 Zona este.
Límite entre el sector urbanizable delimitado SR11 y el sector no urbanizable agropecuario Huertas Iregua.

 Código de Verificación: T6534-377-MPT7DE-NF77VAP4H-W1 Verificación: <https://www.larioja.org/medio-ambiente/es/prevencion-control-ambiental/evaluacion-ambiental-estrategica>
Documento: Informe electrónico sobre la plataforma web de Lardero (Página 3 de 4)

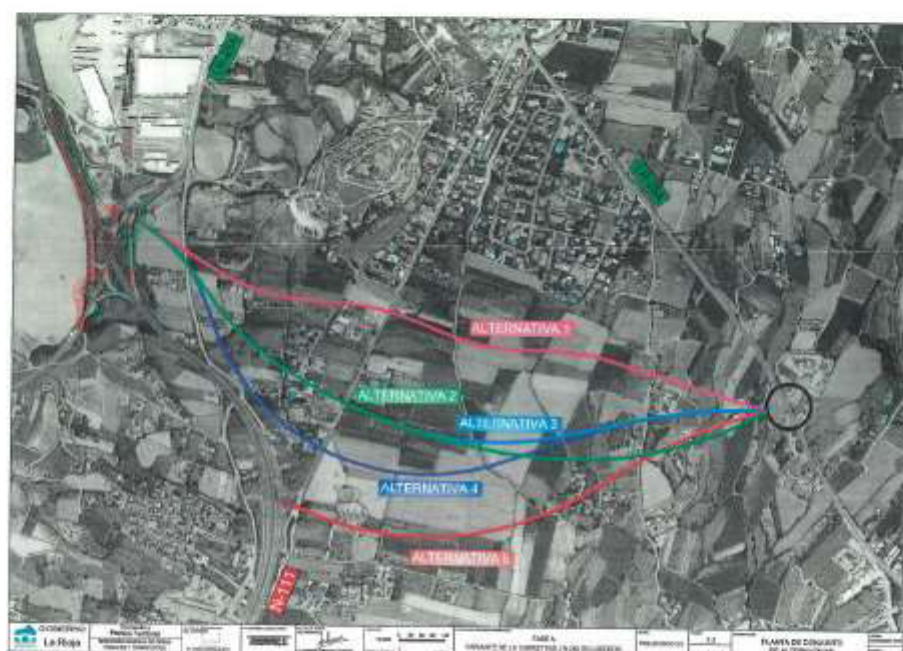

AYUNTAMIENTO DE LADERO

 PLAZA DE ESPAÑA, 12
 26140 LADERO

Servicio de Asistencia Técnica

La actuación prevista pretende modificar el trazado del planeamiento desplazando el vial hacia el sur y discurrendo en su totalidad por sector urbanizable delimitado SR11 y el sector urbanizable no delimitado RND2.

Se incorpora plano acreditativo de las distintas opciones que se plantean para la implantación del referido vial de comunicación.



Lardero, documento firmado electrónicamente
 Iván Revuelta Altuna. Arquitecto colegiado COAR 722


AYUNTAMIENTO

DE

SOTO EN CAMEROS

(LA RIOJA)

D. Pedro E. Cristóbal Hernaez, con D.N.I. 16565337R en su calidad de Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Soto en Cameros (La Rioja), Plaza Juan Esteban de Elías nº 1, con C.I.F. P-2614600-A, **EXPONE:**

Que se ha recibido en este Ayuntamiento comunicación de la posibilidad de efectuar alegaciones al Plan de Carreteras 2022-2030 del Gobierno de La Rioja. Una vez repasado el borrador del mismo entendemos desde este Ayuntamiento que es necesario que dicho plan incluya dos actuaciones sumamente importantes para la comarca y para toda la Comunidad Autónoma de La Rioja.

En primer lugar, es necesaria una actuación integral en la carretera LR-250 desde la localidad de Terroba hasta el final de la misma en su unión con la carretera nacional 111. En los últimos años se han realizado algunas actuaciones en esta carretera, pero el tramo mencionado está totalmente abandonado desde hace muchos años, y la circulación por ella es, además de incomoda, muy peligrosa.

En segundo lugar, es necesaria una actuación de ensanche y mejora del asfaltado de la carretera LR-462 desde su inicio en la carretera LR-250 hasta la entrada a la localidad de Trevijano. Esta carretera es muy estrecha, en gran parte de su recorrido es muy complicado que transiten dos vehículos en sentidos contrarios, y además de esto, su asfaltado deja muchos que desear. Lleva muchos años que el único mantenimiento que recibe es el del parchado de los baches de gran tamaño.

SOLICITA a Vd., tenga a bien recibir estas alegaciones al plan de carreteras 2022-2030 y las tenga en consideración para mejorar la seguridad vial de estos tramos de carretera de nuestra Comunidad Autónoma, y evitar de este modo posibles accidentes no deseados.

En Soto en Cameros a 26 de febrero de 2021

Fdo. Pedro E. Cristóbal Hernaez
 Alcalde de Soto en Cameros



Sostenibilidad y
Transición Ecológica

Calidad Ambiental y
Recursos Hídricos

Prado Viejo, 62 bis
26071 Logroño (La Rioja)
Teléfono: 941 29 11 00
dg.calidadambiental@laroja.org

Número: EAE Nº 04/2021

Expediente: Plan Regional de Carreteras 2022- 2030

Promotor: Consejería de Sostenibilidad y Transición Ecológica

Referencia: E.C.F.

ASUNTO: INFORME SECTORIAL SOBRE LA FASE DE CONSULTAS PREVIAS DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA ORDINARIA DEL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS 2022- 2030

En relación con el expediente de referencia y a la vista de:

- La documentación aportada (enero de 2021) con fecha 22 de enero de 2021 para el inicio del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria, según lo establecido en el artículo 18 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, así como en el artículo 7 del Decreto 29/2018, de 20 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo del Título I "Intervención administrativa" de la Ley 6/2017, de 8 de mayo, de protección del medio ambiente de La Rioja.
- El informe interno emitido por el Servicio de Gestión y Control de Residuos de esta Dirección General en materia de ruido con fecha 27 de enero de 2021, así como la nota interna remitida por el Servicio de Obras Hidráulicas con fecha 24 de febrero de 2021.
- Las competencias atribuidas a la Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos, de acuerdo con lo previsto en el Decreto 48/2020, de 3 de septiembre, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Sostenibilidad y Transición Ecológica y sus funciones en desarrollo de la Ley 3/2003, de 3 de marzo, de organización del Sector Público de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

Se informa de lo siguiente:

1. ANÁLISIS DEL PLAN.

- El Plan de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja es un instrumento de planificación en el que, analizada la Red viaria regional actual, se definen las actuaciones, programadas en plazos y valoradas económicamente, que se han de realizar en función del desarrollo socioeconómico previsto para La Rioja, habiendo sido aprobado por el Parlamento de La Rioja mediante la Ley 8/2000, de 28 de diciembre, del Plan Regional de Carreteras de La Rioja.



Sostenibilidad y
Transición Ecológica

Calidad Ambiental y
Recursos Hídricos

Prado Viejo, 62 bis
26071 Logroño (La Rioja)
Teléfono: 941 29 11 00
dg.calidadambiental@laroja.org

- El Plan Regional de Carreteras vigente se corresponde con la actualización aprobada mediante la Ley 4/2010, de 30 de abril, por la que se revisa y actualiza el Plan Regional de Carreteras de La Rioja, y que establece un periodo de vigencia hasta el año 2021.

Este Plan Regional de Carreteras 2010- 2021 fue sometido al procedimiento de evaluación ambiental estratégica (EAE Nº 11/2007), finalizado con la publicación de su correspondiente Memoria Ambiental, cuyo acuerdo fue emitido por el órgano ambiental con fecha 23 de abril de 2009.

- El objeto del presente expediente es la revisión de la planificación autonómica en materia de carreteras, estableciendo su alcance para el periodo 2022- 2030. De este modo, se pretende analizar la situación actual de la Red de carreteras autonómica, la consecución de objetivos durante el anterior periodo de ejecución y la existencia de nuevas necesidades a satisfacer. Igualmente, pretenden evaluar cuáles son las necesidades de actuación, el volumen total de las inversiones correspondientes y la planificación de las mismas, aplicando criterios de prioridad y de pronóstico de evolución de las necesidades.

A estos efectos, la Red de carreteras autonómica se clasifica en:

- Red Regional Básica: Canaliza los principales flujos de tráfico de largo y medio recorrido. Incluye las futuras autovías y carreteras multicarril autonómicas, las carreteras que canalizan los principales flujos interregionales y las que conectan los centros básicos de la región, entre ellos y con el exterior, así como aquellos itinerarios con importante flujo de vehículos pesados.
- Red Comarcal: Permite la comunicación de los mayores núcleos de población y centros de actividad de cada comarca con sus centros comarcales y con los más próximos de otras comarcas.
- Red Local: Incluye los tramos de carretera de la Red de la comunidad no incluidos en las redes básica y comarcal, comunicando los centros menores de población entre sí, con los núcleos intermedios de apoyo y a través de éstos con la cabecera comarcal.

- Por otro lado, el nuevo Plan busca favorecer una mejor alineación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030 con especial énfasis en la movilidad sostenible, no solo teniendo en cuenta la relación que existe entre las emisiones generadas por los vehículos de combustión y el cambio climático, sino también la influencia de las infraestructuras de comunicación y transporte sobre la consecución de metas de desarrollo humano y equidad social. Además, la propuesta del nuevo Plan quiere adoptar un enfoque realista que se adapte a los recursos económicos disponibles dentro del actual marco de estabilidad presupuestaria.
- De acuerdo con estas premisas, los objetivos generales del Plan son los siguientes:
 - Eficiencia económica: Mejorar la accesibilidad y reducir los costes de transporte, lo que favorece la actividad económica y el desarrollo regional.

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE				en formato PDF/A 1.7 Firma PAdES - Custodiado en repositorio seguro del Gobierno de La Rioja		Página 1 de 5
Expediente	Tipo	Procedimiento	Nº Documento			
00660-2021/006061	Informe	Solicitudes y remisiones generales	2021/0150950			
Cargo	Firmante / Observaciones		Fecha/hora			
1 Jefe Sección Evaluación Planes y Programas	Estela Camero Fuente		03/03/2021 12:53:51			
2 BELLADO ELECTRÓNICAMENTE por Gobierno de La Rioja con CSV: MGH1JYUMV3AOJ8P Dirección de verificación: http://www.larioja.org/verificacion						
			03/03/2021 12:57:14			

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE			en formato PDF/A 1.7 Firma PAdES - Custodiado en repositorio seguro del Gobierno de La Rioja.	Pág. 2 / 5
Expediente	Tipo	Procedimiento	Nº Documento	
00660-2021/006061	Informe	Solicitudes y remisiones generales	2021/0150950	
Cargo	Firmante / Observaciones		Fecha/hora	
1 Jefe Sección Evaluación Planes y Programas	Estela Camero Fuente		03/03/2021 12:53:51	
2 BELLADO ELECTRÓNICAMENTE por Gobierno de La Rioja con CSV: MGH1JYUMV3AOJ8P Dirección de verificación: http://www.larioja.org/verificacion				
			03/03/2021 12:57:14	

2. Equidad social: Aproximando la sociedad rural a la urbana e intentando cambiar la tendencia de la evolución de la población en los últimos lustros.
 3. Desarrollo armónico del territorio: Organizar el espacio físico regional por medio de la malla vial autonómica y corregir la descompensación que existe en La Rioja, en donde tanto la Autopista AP-68 como las carreteras A-12, N-120 y N-232 potencian el Valle del Ebro en sentido Este-Oeste.
 4. Uso del territorio: Mejorar los accesos a todo tipo de áreas para utilizar sus recursos naturales bien en procesos productivos o en descanso y recreo.
 5. Calidad de vida: Favorecer el que los recursos de la población, tales como esfuerzo, tiempo y dinero se desvíen a usos personales más satisfactorios, ocio y disfrute, y reducir los impactos negativos que produce el tráfico y la carretera.
 6. Integración nacional: Mejorar y aumentar el número de puntos de unión con la Red de carreteras del Estado, lo que integra la región en el conjunto territorial nacional.
 7. Organización y gestión: Elaborar un instrumento de gestión que permita a la Administración regional ordenar, planificar actuaciones y programar inversiones, es decir, gestionar la totalidad de su Red viaria.
 8. Desarrollo sostenible: Contribuir al desarrollo de un modelo territorial equilibrado donde se analice la movilidad desde el punto de vista de la sostenibilidad, evaluando las tendencias respecto a su consumo energético e incorporando las variables ambientales en el proceso de selección de alternativas.
 9. Movilidad sostenible: Contribuir al fomento y promoción de los modos de transporte sostenibles, en especial la bicicleta, considerando los itinerarios ciclopeatonales en las actuaciones del Plan sobre la red viaria.
- Para la consecución de estos objetivos se proponen los siguientes programas de actuación:
 1. Programa de actuaciones para la construcción, acondicionamientos, ensanches y mejoras de la Red autonómica de La Rioja:
 - A. Nuevas carreteras.
 - B. Variantes de población.
 - C. Desdoblamientos de calzada y autovías.
 - D. Acondicionamientos, ensanches y mejoras.
 2. Programa de actuaciones en medio urbano, de conservación ordinaria y de seguridad vial de la Red autonómica de La Rioja:
 - A. Refuerzos y renovación de firmes.
 - B. Travesías.
 - C. Seguridad Vial.
 3. Programa de actuaciones preparatorias y complementarias para el desarrollo del Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja.
 Comprende aquellas actuaciones necesarias para el desarrollo de las anteriores: redacción de proyectos, expropiación de terrenos y reposición de servicios, dirección de obras, implantación de sistemas de control de calidad y seguimiento, adquisición de material y vehículos, etc.

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE				en formato PDF/A 1.7 Firma PAdES - Custodiado en repositorio seguro del Gobierno de La Rioja.		Pág. 3 / 5
Expediente	Tipo	Procedimiento	Nº Documento			
00660-2021/008081	Informe	Solicitudes y remisiones generales	2021/0150950			
Cargo	Firmante / Observaciones			Fecha/hora		
1 Jefe Sección Evaluación Planes y Programas	Estela Camero Fuente			03/03/2021 12:53:51		
2 BELLADO ELECTRÓNICAMENTE por Gobierno de La Rioja con CSV: MGH1JYUMV8AU8P Dirección de verificación: http://www.larioja.org/verificacion				03/03/2021 12:57:14		

2. EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA.

- El documento inicial estratégico se ha redactado conforme a lo establecido en el artículo 18 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, por lo que se considera adecuado para su tramitación y emisión del correspondiente documento de alcance, una vez finalizada la fase de consultas a Administraciones afectadas y público interesado.
- En lo que respecta al contenido de su estudio ambiental estratégico en relación con las competencias sectoriales de esta Dirección General, se realizan las siguientes consideraciones:
 1. Consideraciones generales.
 El estudio ambiental estratégico deberá analizar los efectos de la implantación del Plan en cuanto a:
 - A. Consumo de energía y eficiencia energética.
 - B. Consumo de recursos naturales, en particular agua y suelo, sus usos y contaminación.
 - C. Generación de residuos y gestión prevista para los mismos.
 2. Consideraciones en materia de ruido ambiental, contaminación atmosférica y cambio climático.
 - A. Tal como apunta el documento inicial, se requiere integrar las medidas contenidas en los Planes de acción contra el ruido dentro del Plan Regional de Carreteras, entendiendo en la integración también la programación y costes asociados, así como los Mapas estratégicos de ruido que afecten a las infraestructuras viarias dentro del alcance del Plan Regional.
 La integración se referirá en especial a los planes de acción vigentes. En la actualidad los Planes de acción de grandes ejes viarios del Gobierno de La Rioja fueron aprobados en 2016 (BOR núm. 122, de 24 de octubre de 2016). No obstante, el Plan deberá prever la adopción de las medidas que se dispongan en la revisión, cada cinco años, de los Planes de acción de ruido que afecten a sus infraestructuras.
 - B. Dentro del Plan, o en su caso como alternativa en el estudio ambiental estratégico, se valorarán dentro de los criterios de priorización los tramos y medidas con un plan de acción contra el ruido.
 - C. En cuanto al contenido del estudio ambiental estratégico se tendrá en cuenta en detalle:
 - Entre los aspectos relevantes, la situación actual de las afecciones acústicas y zonas de servidumbre afectadas por las carreteras según los últimos Mapas estratégicos y no estratégicos aprobados y su probable evolución en el caso de no aplicar las medidas de los Planes de acción contra el ruido.
 - La cuantificación o estudio de las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes (NOx, Partículas) previstos en los tramos de carretera, en función del IMD esperado y tipo de combustible.
 - Las medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida posible, compensar el ruido ambiental.
 - Las medidas previstas para la integración de la bicicleta y otros medios individuales de transporte no motorizados en la proximidad a los núcleos urbanos¹.

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE				en formato PDF/A 1.7 Firma PADES - Custodiado en repositorio seguro del Gobierno de La Rioja.		Pág. 4 / 5
Expediente	Tipo	Procedimiento		Nº Documento		
00660-2021/008081	Informe	Solicitudes y remisiones generales		2021/0150950		
Cargo	Firmante / Observaciones			Fecha/hora		
1 Jefe Sección Evaluación Planes y Programas	Estela Camero Fuente			03/03/2021 12:53:51		
2 BELLADO ELECTRÓNICAMENTE por Gobierno de La Rioja con CSV: MGH1JYUMV8AU8P Dirección de verificación: http://www.larioja.org/verificacion				03/03/2021 12:57:14		



Sostenibilidad y
Transición Ecológica

Calidad Ambiental y
Recursos Hídricos

Prado Viejo, 52 bis
26071 Logroño (La Rioja)
Teléfono: 941 25 11 00
dg.calidadambiental@laroja.org



CONSEJERIA DE SOSTENIBILIDAD Y
TRANSICION ECOLOGICA

Dirección General de Calidad
Ambiental y Recursos Hídricos

- La propuesta de medidas de autocontrol de contaminación acústica que se introducirán dentro del programa de vigilancia ambiental².

Notas:

¹ The first and last mile —the key to sustainable urban transport. Transport and environment report EEA 2019 ISSN 1977-84492.

² En virtud del Artículo 19 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido.

- D. El estudio ambiental estratégico deberá incluir el cálculo de la huella de carbono asociada al desarrollo de este Plan en comparación con el Plan vigente (alternativa 0 o de no actuación), así como un análisis pormenorizado de sus efectos sobre el cambio climático.

3. Consideraciones en materia de paisaje.

Se analizará el impacto paisajístico y la integración en el paisaje de las nuevas obras previstas y, en la medida de lo posible, de las carreteras existentes. Para ello se deberá tener en cuenta la visión estratégica y no de proyecto de este estudio ambiental, cuya valoración será objeto, en su caso, de su posterior evaluación de impacto ambiental.

Ana Belén Martínez Sánchez (1 de 1)
Firma: 43/03/2021
HASH: 4281c0f1c44652af554eae47f1519

Visto su escrito de fecha 22 de enero de 2021, con registro de entrada en estas oficinas nº 252, relativo al Plan Regional de Carreteras 2022-2030, adjunto remito informe técnico, dando traslado de las recomendaciones del servicio técnico a dicho Plan en fase de consultas en su trámite ambiental.

En Villamediana, a fecha de firma electrónica
La Alcaldesa, Ana Belén Martínez Sánchez

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE			
en formato PDF y XML Firmado Electrónico. Copiado en repositorio seguro del Gobierno de La Rioja			
Expediente:	Tipo:	Procedimiento:	Nº Documento:
00860-2021/008081	Informe	Solicitudes y remisiones generales	2021/0150950
Cargos:	Evaluación / Observaciones:		Fecha hora:
1 Jefe Sección Evaluación Planes y Programas	Estela Camero Fuente		03/03/2021 12:53:51
2 SELLADO ELECTRÓNICAMENTE por Gobierno de La Rioja con CSV: MGH1JYUMVSAUJSP	Dirección de verificación: http://www.larioja.org/verificacion		03/03/2021 12:57:14

Plaza de C. Sarriamán, 1 - 26142 VILLAMEDIANA DE IREGUA (La Rioja) - Tel. 941 435 133 - Fax 941 435 060
www.villamedianadeiregua.org



Cod. Verificación: 4051292000PNC:SLDNC:CC00F:4201 Verificación: <http://www.villamedianadeiregua.org/verificacion/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 1 de 1


AYUNTAMIENTO DE VILLAMEDIANA DE IREGUA

PLAZA CANDIDO SARRAMIAN, 1
26142 VILLAMEDIANA DE IREGUA

Urbanismo

I. DATOS GENERALES

Solicitante	Ayuntamiento	Referencia	VI-342AU-01-INF
Promotor	Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos del Gobierno de La Rioja.		
Situación	Comunidad Autónoma de La Rioja	Fecha	La de la firma electrónica
Descripción	Evaluación ambiental estratégica del Plan Regional de Carreteras 2022-2030	Tipo	Información

II. DOCUMENTACION APORTADA

Expediente	Documento/s	Origen	Fecha
GESTIONA 326/2021	Instancia General en audiencia de trámite Ambiental sobre Planes y/o Programas promovidos por otra Administración	Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos del Gobierno de La Rioja.	22-01-2021
	Documento Inicial estratégico	Paula Selma Villalonga (Licenciada en Ciencias Ambientales) CPS INFRAESTRUCTURAS MOVILIDAD Y MEDIO AMBIENTE, S.L.	ENERO 2021
	Avance	Enrique Villalonga Bautista (Ingeniero Caminos, Canales y Puertos) CPS INFRAESTRUCTURAS MOVILIDAD Y MEDIO AMBIENTE, S.L.	

III. OBJETO Y ALCANCE

Se emite el presente informe, a resultados de la comunicación de la Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos del Gobierno de La Rioja, recibida en el Registro de Entrada del Ayuntamiento el 22 de Enero de 2021, dando la preceptiva audiencia a este Ayuntamiento de Villamediana de Iregua de conformidad con el artículo 19 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, durante el proceso de Evaluación ambiental estratégica del Plan Regional de Carreteras 2022-2030, promovido a instancias del Gobierno Autonómico.

IV. INFORME
PRIMERO:

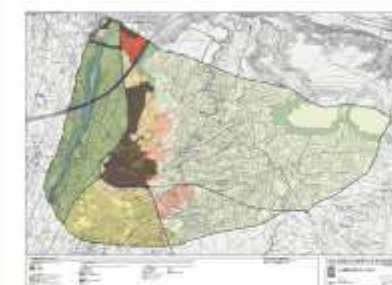
El instrumento de planeamiento vigente en el municipio es el Plan General Municipal (PGM) aprobado definitivamente por el Pleno de la Comisión de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja (COTUR) el 7 de Junio de 2013 (BOR 17-06-2013).

El actual planeamiento incorpora tanto en su clasificación del suelo y reglamentación análoga, como en los planos y normativa relativos a afecciones, las determinaciones correspondientes que se derivan de la normativa sectorial en materia de vías de comunicación, tanto de carácter autonómico como estatal:


AYUNTAMIENTO DE VILLAMEDIANA DE IREGUA

PLAZA CANDIDO SARRAMIAN, 1
26142 VILLAMEDIANA DE IREGUA

Urbanismo


Plan General Municipal, Plano T01
(CLASIFICACION DEL SUELO).

Plan General Municipal, Plano T04
(AFECCIONES).

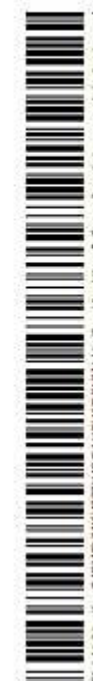
SEGUNDO:

Examinada la documentación en fase de Consultas cabe señalar:

- De forma general el Plan Regional cuyo Avance y Documento inicial estratégico nos ocupan, vienen a ser una revisión (años horizonte 2022-2030) del vigente Plan de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja (Ley 8/2000, de 28 de diciembre, del Plan Regional de Carreteras de La Rioja).
- El actual instrumento, analizada la Red viaria regional actual, define las actuaciones, programadas en plazos y valoradas económicamente, que se han de realizar en función del desarrollo socioeconómico previsto para La Rioja.
- La presente propuesta de revisión pretende redefinir las actuaciones a realizar en la Red de Carreteras de La Rioja durante el periodo comprendido entre los años 2022 y 2030, definiendo para cada una de ellas:
 - Programa en el que se integra la actuación y características de la misma.
 - Volumen aproximado de inversión precisa.
 - Prioridad de la actuación.
- Entre sus objetivos principales se encuentran: Eficiencia económica, Equidad social, Desarrollo armónico del territorio, Uso del territorio, Calidad de vida, Integración nacional, Organización y gestión, Desarrollo sostenible y Movilidad sostenible.
- El Avance a consultas, a mayores de un pormenorizado avance de la situación actual de las vías de comunicación de la Comunidad autónoma, define claramente la totalidad de las actuales carreteras autonómicas:



Obj. Validación: 7.03M-TM-MWJ37-XC0G4WGVZC0YM | Verificación: https://villamedianaderegua.sedelectronica.es/ Documento firmado electrónicamente desde la plataforma es@La Rioja | Página: 1 de 5



Obj. Validación: 7.03M-TM-MWJ37-XC0G4WGVZC0YM | Verificación: https://villamedianaderegua.sedelectronica.es/ Documento firmado electrónicamente desde la plataforma es@La Rioja | Página: 2 de 5


AYUNTAMIENTO DE VILLAMEDIANA DE IREGUA

PLAZA CANDIDO SARRAMIAN, 1
26142 VILLAMEDIANA DE IREGUA

Urbanismo

, distinguiendo las denominadas "Red regional básica", "Red comarcal" y "Red local"

6. El Avance describe asimismo el Grado de Ejecución del Plan vigente, tanto ejecutadas, como en ejecución, así como previstas en la presente campaña 2021, incluyendo también las inversiones consideradas.
7. Una vez descrito el estado de actuaciones que contempla el Plan actual, el avance a informe incorpora una descripción y diagnóstico de la problemática actual en relación a múltiples aspectos: Seguridad vial, Núcleos urbanos (Travesías y variantes), Estado de conservación, Señalización...; y todo ello en base al estado del tráfico y movilidad que presenta la red de carreteras de la Comunidad.
8. En base a esas premisas el avance establece las Líneas estratégicas y actuaciones previstas por este nuevo Plan Regional, que se materializan fundamentalmente en los siguientes aspectos:
 - Programa de actuaciones para la construcción, acondicionamientos, ensanches y mejoras de la Red autonómica de La Rioja:
 - Nuevas carreteras
 - Variantes de población
 - Desdoblamientos de calzada y autovías
 - Acondicionamientos, ensanches y mejoras
 - Programa de actuaciones en medio urbano, de conservación ordinaria y de seguridad vial de la Red autonómica de La Rioja:
 - Nuevas carreteras
 - Refuerzos y renovación de firmes
 - Travesías
 - Seguridad Vial
 - Programa de actuaciones preparatorias y complementarias para el desarrollo del Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

Por todo lo anterior, y considerando en este momento y fase de trámite ambiental, vista la latencia próxima, además, del vigente Plan Director, la conveniencia de continuar y mejorar las previsiones y actuaciones sobre el conjunto del sistema general viario de La Rioja, no se encuentra inconveniente técnico "a priori" para la tramitación ambiental del instrumento que promueve el Gobierno.

TERCERO:

No obstante, y sin perjuicio de lo anterior, y en lo que es competencia estricta de este Servicio de Urbanismo en relación al término municipal de Villamediana, cabe señalar al Ayuntamiento, la conveniencia de trasladar al órgano ambiental, cara a su consideración en este trámite, y en la formalización del futuro Plan Regional, los siguientes aspectos que en relación a la red viaria del municipio debería contemplar dicho instrumento:

1. Estando actualmente en licitación un Proyecto de instalación de pantallas acústicas en ciertas zonas del ámbito del suelo urbano de Villamediana colindantes con la Carretera autonómica LR-250 a su paso por el municipio, y habiendo puesto de manifiesto el Ayuntamiento (informe previo VI-312AU-D1-INF de 10 de Noviembre de 2020) la imposibilidad, de conformidad con el Planeamiento vigente, así como con los actuales Planes de Acción contra el ruido de los grandes ejes viarios de La Rioja, DIRECTIVA 2002/49/CE (Plan Zonal "PZ3 - LR250: Villamediana de Iregua") de instalar pantallas acústicas de más de tres metros de altura que mejoren las condiciones acústicas de la



Código Verificación: 7A5M7H4W4K37ACGAHQZG20YM | Verificación: https://villamediana.riogua.es/verificacion/ | Documento firmado electrónicamente desde la plataforma es@e.es | Página 3 de 5


AYUNTAMIENTO DE VILLAMEDIANA DE IREGUA

PLAZA CANDIDO SARRAMIAN, 1
26142 VILLAMEDIANA DE IREGUA

Urbanismo

población en el entorno de esa vía de comunicación (LR-250); circunstancia futura que desde un punto de vista medioambiental supondría un impacto negativo tanto en el propio municipio como en sus ciudadanos, y de conformidad con lo establecido en esos propios Planes de Acción, cuando en el artículo 8 de su Memoria relatan:

"... Por otro lado, con el fin de reducir el nivel sonoro de emisión de la vía y teniendo en cuenta que la viabilidad de la colocación de una pantalla acústica en el entorno de la zona de incompatibilidad VM4LR250 es reducida, se propone como medida adicional la reducción de la velocidad real de circulación en el tramo que discurre por las dos zonas de incompatibilidades.

Con el fin de asegurar un correcto cumplimiento de las limitaciones de la velocidad de circulación, se recomienda la colocación de elementos de control de velocidad tales como instalación de radares, vigilancia por las autoridades competentes, instalación de paneles de advertencia de velocidad detectada mediante radar, etc ...".

es imprescindible que entre las actuaciones previstas en el futuro Plan Regional en materia de protección acústica en el espectro inmediato del Suelo Urbano en relación a la LR-250, se contemplen y prioricen ese tipo de medidas adicionales con menos impacto (pavimentos reductores, gestión del tráfico, reducción de los límites de velocidad, instalación de semáforos, masas arbóreas...) que la instalación de pantallas de 4 y 5 metros de altura. Se considera adecuado y posible en este sentido, continuar con una línea de acción más sostenible, como la ya iniciada con la instalación de un radar de control por el órgano sectorial (actualmente en ejecución).

2. Por otra parte, examinada la red de carreteras autonómicas, resulta que, con independencia del resto de vías de comunicación de carácter y titularidad estatal, por el término municipal de Villamediana de Iregua, discurren las siguientes: LAR-250, LR-255, LR-259, LR-345 y LR-443.

A este respecto cabe señalar que dada la situación del municipio dentro del área metropolitana de la ciudad de Logroño, y dada su casuística de crecimiento, se produce la particularidad de que una población urbana de 8.693 habitantes padronales (a fecha de emisión del presente) convivan directamente con un medio agrario y paisajístico de indudables cualidades y calidad ambiental.

Esa dicotomía entre urbano y rural, ocasiona, dada la disposición de las vías autonómicas de comunicación referidas respecto al suelo urbano, fundamentalmente la LR-250, y con carácter más secundario las LR-255, LR-259 y LR-345, la necesaria convivencia entre ambos "modus vivendi".

En consecuencia parece aconsejable que el Ayuntamiento de Villamediana proponga que las actuaciones futuras que se planteen en el Plan Regional para dichas carreteras, a mayores de la actual conexión, ampliamente demandada por el Ayuntamiento, entre ambos márgenes de la actual variante de la LR-250, en aras de la seguridad vial y de la minimización de riesgos a los viandantes, otra serie de conexiones peatonales en condiciones de seguridad vial óptimas, que ayuden a articular de manera global el casco urbano con el resto del territorio municipal.

3. Finalmente, y vista la actual disposición del suelo urbano, así como su calificación, de manera preferente en todo el ámbito de la variante de la carretera LR-250 (que constituye todo el límite occidental y meridional del casco habitado, con una importante definición de zonas libres de uso y dominio público, así como de viales de borde, con especial incidencia en la zona sur del núcleo (Acceso a C/ Portillo, Calles Bécquer y Quevedo...) y Noroeste (Paseo de La Rioja) y en las rotondas de regulación de tráfico que jalonan ese itinerario y define los accesos rodados principales al suelo urbano) y teniendo en cuenta las reiteradas



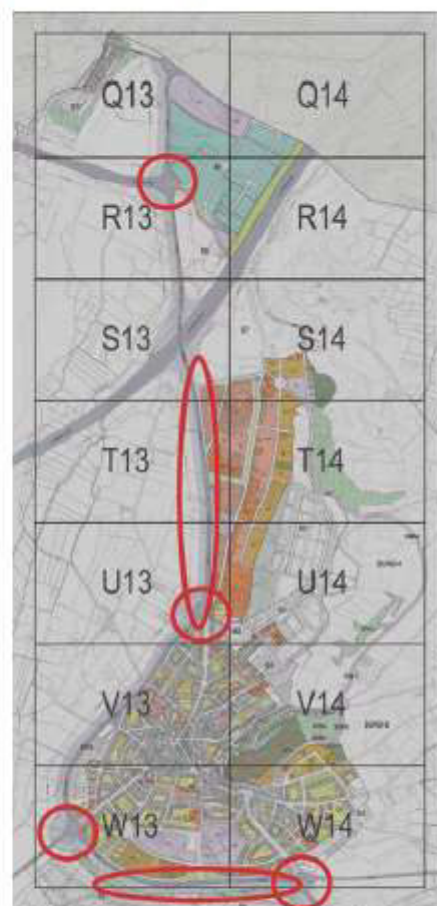
Código Verificación: 7A5M7H4W4K37ACGAHQZG20YM | Verificación: https://villamediana.riogua.es/verificacion/ | Documento firmado electrónicamente desde la plataforma es@e.es | Página 4 de 5


AYUNTAMIENTO DE VILLAMEDIANA DE IREGUA

PLAZA CANDIDO SARRAMIAN, 1
26142 VILLAMEDIANA DE IREGUA

Urbanismo

demandas de la Corporación al respecto:



sería conveniente solicitar que el Plan Regional, incluya determinaciones y/o recomendaciones que permitan y regulen el ajardinamiento, ornato y conservación de dichos elementos por parte del Ayuntamiento, con independencia de que siga manteniendo su titularidad el órgano sectorial, cara a una correcta integración dentro de la programación e imagen urbana de que se está dotando globalmente al municipio en la actualidad.

Villamediana de Iregua. Firmado electrónicamente.

Pedro Soto Urñueta. ARQUITECTO MUNICIPAL.



**INFORME SOBRE EL AVANCE DEL PLAN REGIONAL
DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030**

DOCUMENTACIÓN

Los documentos publicados son los siguientes:

- Primer Avance preliminar del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030 para la Solicitud de Inicio de la tramitación ambiental de la evaluación ambiental estratégica ordinaria,
- Documento Inicial Estratégico,

redactados ambos por la empresa consultora CPS Infraestructuras Movilidad y Medio Ambiente, S.L., empresa adjudicataria del contrato de Servicios de ingeniería para la redacción del "Plan Regional de Carreteras de la Rioja 2022-2030" de 10 de noviembre de 2020, siguiendo las indicaciones y directrices de la Consejería de Sostenibilidad y Transición Ecológica del Gobierno de La Rioja.

AVANCE DEL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030
ÁMBITO

Todas las carreteras de la Red autonómica (que suponen un total de 1.500 km de vía aproximadamente), y de la Red estatal en la Comunidad Autónoma de La Rioja, extendiéndose a las zonas limítrofes que pueden ser significativas

JUSTIFICACIÓN

- revisión de amplio alcance en la planificación regional en materia de carreteras
- analizar la situación actual de la Red de carreteras autonómica,
- la consecución de objetivos durante el anterior periodo de ejecución
- la existencia de nuevas necesidades a satisfacer. Evaluar las necesidades, el volumen de las inversiones y planificación, aplicando criterios de prioridad y de pronóstico de evolución de las necesidades.
- alineación con ODS:
 - movilidad sostenible:
 - emisiones generadas por los vehículos de combustión
 - el cambio climático
 - influencia en la consecución de metas de desarrollo humano y equidad social.
 - enfoque realista





OBJETIVOS

Principal: contribuir a la adecuada articulación y vertebración de La Rioja, acelerando el proceso de ordenación del territorio y el progreso socioeconómico de sus ciudadanos y procurando que las condiciones de accesibilidad en cada comarca no sean nunca un impedimento al referido proceso.

Generales:

- Eficiencia económica
- Equidad social
- Desarrollo armónico del territorio
- Uso del territorio
- Calidad de vida
- Integración nacional
- Organización y gestión
- Desarrollo sostenible
- Movilidad sostenible

DIAGNÓSTICO DE LA SITUACION ACTUAL

Diferencia Previsión-Gasto:

OBRA NUEVA:

- PREVISTO PLAN (2010-2021): 297.914.000,00€
- PREVISTO PLAN (2010-2019): 234.404.000,00€
- EJECUTADO (DIC.2019): 41.526.421,34€ (13,94% de lo previsto 2010-21)

CONSERVACIÓN:

- PREVISTO PLAN (2010-2021): 89.704.000,00€
- PREVISTO PLAN (2010-2019): 73.123.000,00€
- EJECUTADO (DIC.2019): 59.131.427,23€ (65,92% de lo previsto 2010-21)

La actuación "Medidas en autopista A-68" supone un 27% de la inversión en "Conservación, medidas urbanas y seguridad vial" y un 19% del total invertido en la Red de Carreteras de La Rioja en ese periodo de tiempo.



Quedan pendientes de ejecutar las siguientes Variantes:

CTRAS. RED BÁSICA:

- LR-111 VARIANTE DE SANTO DOMINGO
- LR-111 VARIANTE DE HARO
- LR-115 VARIANTE OESTE DE ARNEDO
- LR-115 VARIANTE QUEL Y AUTOL
- LR-133 VARIANTE ESTE DE CALAHORRA
- LR-137 VARIANTE DE NAVARRETE CTRAS.

RED COMARCAL:

- LR-203 VARIANTE ZARRATÓN
- LR-210 VARIANTE DE SAN VICENTE
- LR-251 VARIANTE DE FUENMAYOR
- LR-254 VARIANTE DE LARDERO
- LR-255 VARIANTE DE ALBERITE
- LR-255 VARIANTE DE ALBELDA
- LR-259 VARIANTE MURILLO OESTE
- LR-280 VARIANTE PRADEJÓN

RED LOCAL:

- LR-340 VARIANTE DE MANJARRÉS

De todas ellas se encuentran en fase de Actuaciones Preparatorias (proyectos, estudios previos, etc.) las siguientes:

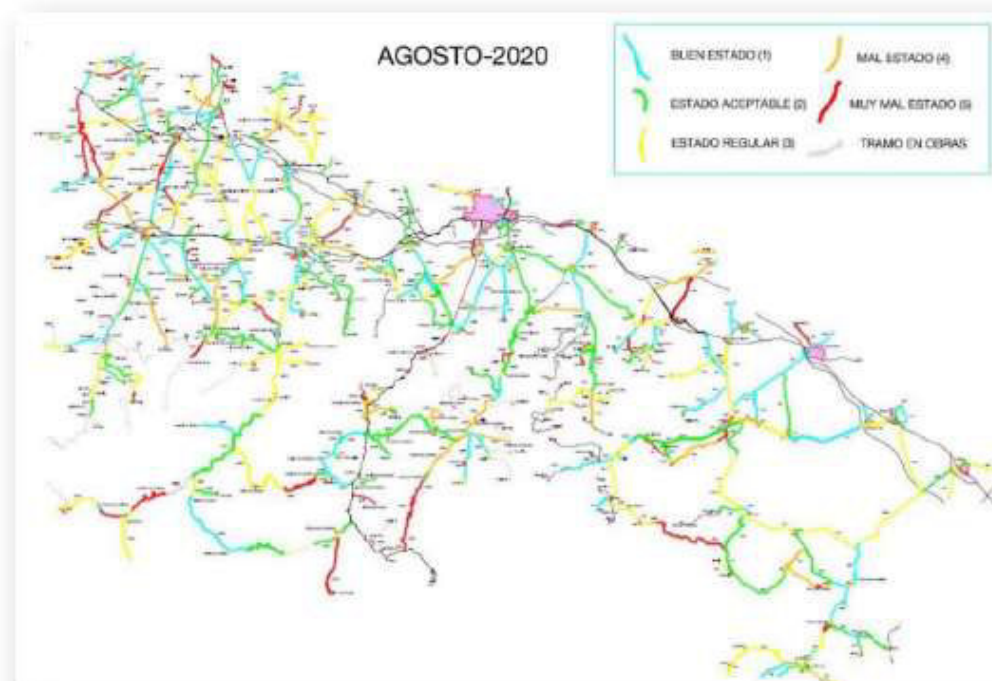
- LR-111 SANTO DOMINGO
- LR-137 FUENMAYOR
- LR-115 QUEL Y AUTOL
- LR-254 LARDERO
- LR-123 ARNEDO
- LR-259 VARIANTE MURILLO RIO LEZA
- LR-133 CALAHORRA ESTE
- LR-280 PRADEJÓN
- LR-137 NAVARRETE



El estudio sobre las "Necesidades de Inversión en Conservación de las Carreteras Españolas 2019-2020" realizado por la Asociación Española de la Carretera (AEC) en relación con la Red de Carreteras de La Rioja concluye que el estado del firme es muy deficiente y se sitúa en todos los casos por debajo de la media nacional (deficiente), los valores obtenidos en cuanto a equipamiento son deficientes y muy próximos la media nacional e incluso la superan. La señalización vertical y las barreras de seguridad se valoran como deficientes, aunque estas últimas se sitúan por encima de la media nacional. La Señalización horizontal y con elementos de balizamiento se valoran como aceptables, superando en algunos casos, también, la media nacional.

El análisis del estado de la Red de Carreteras del que se dispone es del año 2014 y ya concluía lo siguiente:

- Firmes: Se resume la necesidad de actuación en el siguiente plano



- Señalización horizontal: periodicidad de repintado anual en red básica y comarcal y bianual en la red local.



- Señalización vertical y balizamiento: solamente el 30% de los tramos de la Red de Carreteras de la C.A.R disponen de señales con fecha de reposición posterior a 2010, el 25% deberían haberse repuesto hace más de 7 años, encontrando varios tramos con señales anteriores a 1995, y concluye que, "aunque la señalización vertical no presenta deficiencias destacables en cuanto a instalación y aspecto, ha superado ampliamente, con carácter general, su periodo de vida útil".
- Defensas: predominan postes de sustentación de tipo IPN o CPN, los cuales sería recomendable sustituir por postes tubulares, existen un gran número de terminales que sería conveniente sustituir, además de retranquear, y tramos en los que sería recomendable instalar nuevos elementos de contención. (barrera nueva a colocar: 12.686 m, barrera nueva con protección para motociclistas: 2.878 m, barrera con postes IPN o CPN: 385.658 m)
- Elementos singulares:
 - bandas transversales de alerta (B.T.A.): se encuentran en general en buen estado. No obstante, en algunas travesías deberían ser repuestas y aquellas travesías que no contaban con B.T.A su necesaria colocación.
 - reductores de velocidad: en buen estado de conservación, dada su reciente implantación. Existía, sin embargo, un buen número de travesías en las que recomendaba su construcción o colocación.
 - señales luminosas instaladas: han superado su vida útil, y deberían ser reparadas o sustituidas

Principales problemas de la red de carreteras:

1. División Territorial dispersa con numerosos núcleos de población de escasa entidad
2. División Natural entre Sierra y Valle
3. Déficit de inversión en la Red de carreteras de La Rioja
4. Estado mejorable de los firmes, señalización vertical y balizamiento
5. Travesías y variante
6. Intersecciones con itinerarios peatonales

Necesidades funcionales:

1. Tráfico y movilidad: Modernización del Plan de aforos y Análisis e inclusión de usuarios vulnerables y nuevas formas de movilidad en los futuros planes y programas (peatones, bicicletas, vehículos de movilidad personal)



LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y ACTUACIONES PREVISTAS DEL PLAN

A partir de los objetivos del Plan establecidos, así como de los problemas y necesidades de la Red detectados, se determina la Red objetivo de la Comunidad Autónoma de La Rioja para el año 2030, año horizonte del Plan.

Algunos de los criterios más importantes que se seguirán para definir la Red objetivo 2030 son que dos vehículos puedan cruzarse en todas las vías de la Comunidad Autónoma y que la circulación de los vehículos pueda realizarse en condiciones homogéneas durante todo el recorrido, así como que todos los núcleos de población habitados de la Comunidad tengan un acceso por carretera en condiciones adecuadas a su hospital de referencia en un tiempo inferior a una hora.

Se listan las actuaciones y programas de actuación tipo con carácter genérico sin especificar.

DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO

PLANTEAMIENTO DE ALTERNATIVAS

0. **La Alternativa “No hacer nada” o Alternativa 0:** Esta alternativa corresponde al mantenimiento de la Red actual de carreteras de La Rioja, sin ningún tipo de modificación/actuación.
1. **La Alternativa Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2010-2021” o Alternativa 1:** Esta alternativa corresponde al mantenimiento del Plan de Carreteras vigente que sería prorrogado, procediéndose a la reprogramación de las obras contempladas en el mismo que se encuentran pendientes de ejecutar.
2. **La Alternativa “Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030” o Alternativa 2:** Esta alternativa corresponde a la Red de carreteras propuesta en el nuevo Plan Regional de Carreteras para el período 2022-2030, en la que se revisan las actuaciones previstas en el Plan vigente, eliminando algunas de ellas, añadiendo otras nuevas que se consideran necesarias y que responden a carencias detectadas en los estudios realizados durante el proceso de revisión que se está llevando a cabo y, finalmente, priorizando las actuaciones más necesarias en función de las necesidades y la disponibilidad presupuestaria.



DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030

Se plasmará en una serie de programas de actuación, que deberán desarrollarse a lo largo del período de vigencia del Plan.

Las actuaciones (Construcción de nueva infraestructura, Duplicación de calzada, Acondicionamiento del viario existente, Ensanches y mejoras, Actuaciones de movilidad sostenible, Mejoras de entornos urbanos, Medidas de acción contra el ruido, Refuerzo de firmes, Mejoras de seguridad vial, Conservación ordinaria, Medidas de racionalización viaria, Otras actuaciones) se definirán con exactitud en la Versión Inicial del Plan.

TIPOS DE PROYECTOS QUE DESARROLLAN EL PLAN Y PODRÍAN NECESITAR SER SOMETIDOS A EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Las actuaciones para la construcción, acondicionamientos, ensanches y mejoras de la Red autonómica de La Rioja las que previsiblemente impliquen una tramitación ambiental.

Las actuaciones en medio urbano, de conservación ordinaria y de seguridad vial de la Red no es previsible que impliquen una tramitación ambiental

POTENCIALES IMPACTOS AMBIENTALES TOMANDO EN CONSIDERACIÓN EL CAMBIO CLIMÁTICO

En este capítulo se describen la situación actual del medio ambiente en el conjunto de la Comunidad Autónoma de La Rioja, y los factores ambientales significativos que deben tenerse porque pueden verse afectados por la ejecución de infraestructuras viarias (calidad del aire atmosférica y acústica, hidrología y Red de itinerarios verdes, hábitats y espacios protegidos, flora y fauna, paisaje, recursos ambientales, culturales y paisajísticos y el patrimonio cultural existentes).



ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN Y RECOMENDACIONES PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030

La alineación con los ODS, citada en la justificación del Avance del Plan, se considera fundamental y necesaria.

En tanto no se desarrolle la Versión Inicial del Plan que defina con exactitud con las actuaciones previstas y su programación no puede analizarse el impacto ambiental potencial ni la idoneidad del mismo.

A la vista del diagnóstico de la situación actual, del Grado de ejecución del Plan vigente y de los principales problemas y necesidades funcionales que presenta la red de carreteras Riojana, se considera necesario hacer las siguientes observaciones:

- se considera imprescindible realizar un estudio sobre el estado de conservación de la Red, que actualice el disponible del año 2014.
- Es necesaria la planificación de la Inversión en Conservación en función de dicho estudio
- Es necesario realizar una redefinición de prioridades y una programación realista para evitar una diferencia entre la previsión y la ejecución (<14%) como la del Plan vigente.
- Incluir y coordinar en la programación las actuaciones del Plan de acción del Mapa de ruido de carreteras vigente y previsión para los próximos durante la vigencia del Plan.
- En los tramos que requieran intervención en el firme y que presenten afecciones derivadas del mapa de ruido plantearse el empleo de capa de rodadura fonoabsorbente.
- Por un principio de economía parece razonable que se priorice la ejecución de las variantes pendientes de ejecutar en el Plan vigente y que cuentan con actuaciones preparatorias, al objeto de que los proyectos o estudios no queden obsoletos y requieran de nueva inversión para su redacción.
- Coordinación del Plan autonómico con el Plan Estatal.
- Respecto a la red que discurre por el término Municipal de Logroño se propone la coordinación con el PMUS y con el Plan de Infraestructuras 2013-2025 del Municipio.
- Respecto a la red que discurre por el término Municipal de Calahorra se remite al PMUS y a la Revisión del PGM en tramitación, que incluyen, entre otras, las siguientes cuestiones incluidas:
 - El tramo prolongación de la LR-134 Arnedo-Calahorra de conexión del acceso de la Autopista AP-68 con la carretera Nacional N-232, que fue cedido al Ayuntamiento de Calahorra, no reúne las características de tramo urbano por la IMD de vehículos pesados. Por lo que, se propone que vuelva a ser autonómico.
 - Dicho tramo también presenta dificultades para el giro de vehículos pesados que acceden desde la N-232 hacia el acceso a la autopista. Por lo que, debería priorizarse el traslado previsto del acceso de la AP-68 a la zona denominada "entrevías" en el ámbito del C.C. Eroski.



- La Variante Este, incluida en el Plan autonómico vigente y no ejecutada, es necesaria para el desarrollo de la ciudad, para aligerar el tráfico en el núcleo urbano y facilitar la conexión de los Polígono Industriales Tejerías, Rifondo y Recuenco con la Comunidad Autónoma de Navarra, y además cuenta con Proyecto redactado. Además, incide de forma directa en el ámbito propuesto para la ubicación de la ciudad del envase y el embalaje (Polígono El Recuenco).
- El estado de conservación de la rotonda rotonda Hospital-Eroski LR-134 y antigua salida a la Nacional, y de la carretera de Murillo de Calahorra es deficiente. Por lo que, convendría que se incluyesen en el plan de auscultación que se realice y posteriormente se incluya en las actuaciones de conservación del Plan 2022-2030.
- Establecimiento del trazado del Camino Jacobeo de Santiago de forma coordinada entre los Servicios autonómicos de Patrimonio Histórico y Carreteras, y acondicionamiento del mismo para garantizar la seguridad necesaria, para potenciar el Plan turístico y cultural de la Rioja Baja.

En Logroño a 12 de febrero de 2021

Dña. Paz Sáenz de Jubera

Vocal de la Administración de la Junta de Gobierno del

Colegio Oficial de Arquitectos de La Rioja



Expediente n.º: 29/2021

Observaciones

Asunto: CONSULTAS PREVIAS PLAN REGIONAL DE CARRETERAS 2022-2030

Interesado: CONSEJERÍA DE SOSTENIBILIDAD Y TRANSICIÓN ECOLÓGICA/
DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD AMBIENTAL/ SERVICIO DE INTEGRACIÓN AMBIENTAL

Fecha de iniciación: 22/01/2021

Documento firmado: EL Alcalde,

D. Carlos Yécora Roca, Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Lagunilla del Jubera, La Rioja, en virtud de las facultades que me concede la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de Bases de Régimen Local,

EXPONE:

Vista la actual tramitación del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria del Plan Regional de Carreteras 2022-2030, promovido por la Consejería de Sostenibilidad y Transición Ecológica, y a los efectos, del artículo 19 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental determina que, para elaborar el documento del alcance necesario para la preparación del estudio ambiental estratégico de este Plan, el órgano ambiental debe previamente consultar a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas, dentro del plazo establecido para la presentación de alegaciones, formula las siguientes:

La ley 2/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja, en su art.4 hace relación a las distintas categorías en las que se encuentran catalogadas las carreteras de nuestra comunidad.

En el BOR nº13 publicado el 31 de enero de 2018, el Gobierno de La Rioja modifica el Plan Regional de Carreteras de la Comunidad autónoma de La Rioja en su art.5. La nueva redacción de este punto queda:

1. No tendrán la consideración de carreteras, a los efectos de esta ley, ni se incluirán por tanto en las redes a que se refiere el artículo anterior:

- a) Las vías que componen la red interior de comunicaciones municipales.
- b) Los caminos de servicio, entendiéndose por tales los construidos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de sus titulares.
- c) Los caminos de servicio construidos por las personas privadas con finalidad análoga.
- d) Las pistas forestales, los caminos vecinales y los caminos rurales de uso agrario o ganadero, sin perjuicio de lo previsto en el apartado 4 del presente artículo.

2. Son áreas de servicio las zonas colindantes con las carreteras, diseñadas expresamente para albergar instalaciones y servicios destinados a la cobertura de las

Documento firmado por:	Cargo:	Fecha/hora:
CARLOS YECORA ROCA	Alcalde-Presidente	05/03/2021 13:49



necesidades de la circulación, pudiendo incluir estaciones de suministro de carburantes, hoteles, restaurantes, talleres de reparación y otros servicios análogos destinados a facilitar la seguridad y comodidad de los usuarios de la carretera.

3. En ningún caso tendrán la consideración de nueva carretera las duplicaciones de calzada, los acondicionamientos de trazado, los ensanches de plataforma, las mejoras del firme, las variantes y, en general, todas aquellas actuaciones que no supongan una modificación sustancial en funcionalidad de la carretera preexistente.

4. Cuando por motivos de eficacia o eficiencia se entienda que **un tramo de una pista forestal o de un camino rural sea imprescindible para facilitar el acceso a un núcleo de población, el Consejo de Gobierno podrá atribuir a la consejería competente en materia de carreteras la facultad para llevar a cabo actuaciones de conservación de la infraestructura vial, dirigidas preferentemente al afirmado y mejora del drenaje, así como su posterior mantenimiento.** En dichos tramos no será de aplicación obligatoria la normativa técnica de diseño de carreteras.

El acuerdo del Consejo de Gobierno, que deberá delimitar el tramo objeto de la actuación, se adoptará a propuesta de la consejería competente en materia de carreteras y deberá contar:

a) Con el previo informe de la consejería competente en materia de medio ambiente, en el caso de pistas forestales o de caminos rurales que discurren por montes de utilidad pública. En estos casos, la dirección general competente en materia de medio natural conservará la competencia de ordenación, vigilancia y disciplina de la pista forestal.

b) En el caso de caminos rurales de titularidad municipal, con el acuerdo favorable a la actuación y la puesta a disposición del terreno por parte de los órganos competentes del Ayuntamiento.

Esta modificación de la ley, no es más que una solución a los muchos municipios con núcleos aislados y algo habitual en leyes de carreteras de otras comunidades autónomas, como lo es en el caso de la Ley 8/2006 de 13 de noviembre de carreteras de Asturias. En su art 5.3 hace referencia a la "categoría de caminos" de la que nos estamos refiriendo en este escrito:

"Art.5.3: Los caminos rurales construidos por el principado de Asturias que, por sus características técnicas y funcionalidad, reúnan las condiciones para ser clasificadas en alguna de las categorías a que se refiere en el apartado 2 de este artículo, se podrán incluir en la red de carreteras del Principado de Asturias por acuerdo del consejo de gobierno a propuesta del consejero competente en materia de carreteras."

Por parte del actual Gobierno de La Rioja, se suprimió el apartado 4 del art.5

Apartado 4 del artículo 5, suprimido por artículo 14 de Ley 2/2020, de 30 de enero (BOR nº12, de 31 de enero de 2020) y derogado por disposición derogatoria única de dicha Ley.

Documento firmado por:	Cargo:	Fecha/hora:
CARLOS YECORA ROCA	Alcalde-Presidente	05/03/2021 13:49



26751 LA PUENTE
C.I.F. P-20208000-0
LAGONILLA
TEL/FAX: 046 40 24 33
VENTAS BLANCAS
TEL/FAX: 042 40 20 00

Por todo lo cual, se solicita que se tenga por presentado este escrito, y que se vuelva a la situación anterior de la derogación del Apartado 4 del artículo 5, suprimido por artículo 14 de Ley 2/2020, de 30 de enero, y en concreto que **en el acceso al núcleo de población de Zenzano sea la consejería competente en materia de carreteras la que lleve a cabo las actuaciones de conservación del firme, mejora del drenaje y su posterior mantenimiento.**

En Lagunilla del Jubera, documento firmado electrónicamente

EL ALCALDE



Ayuntamiento de Bergasa

En contestación a su escrito EAE 04/2021 REFERIDO AL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS 2022-2030 este Ayuntamiento considera que debe incluirse en el mismo el ensanche y mejora de la LR 483.

Bergasa 12 de febrero de 2021

EL ALCALDE

D. ANGEL FERRERO CHIMENO

SR. DON RUBEN ESTEBAN PEREZ. GOBIERNO DE LA RIOJA

Ayuntamiento de Bergasa

Calle Nueva, 10-26588 - BERGASA (La Rioja) // Telf. 941 395027-Fax 941 3950247// web
www.bergasa.org//C.I.F. P-2602800-A//e-mail ayto@aytobergasa.org

Documento firmado por:	Cargo:	Fecha/hora:
CARLOS VECORA ROCA	Alcalde-Presidente	05/03/2021 13:49


Ayuntamiento de Bergasillas Bajera

**Gobierno
de La Rioja**

 Sostenibilidad y
Transición Ecológica

Biodiversidad

 Prado Viejo, 62 bis
26071-Logroño, La Rioja
Teléfono: 941 291 100
Fax: 941 291 356

 Referencia: PIH/CM/aic
ABC: 00660-2021/008081

**D.G. DE CALIDAD AMBIENTAL Y
RECURSOS HÍDRICOS**
**INFORME: EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PLAN REGIONAL DE
CARRETERAS 2022-2030 (EXPEDIENTE N° EAE 04/2021)**

En relación con el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica del Plan Regional de Carreteras 2022-2030 (Expediente nº EAE 04/2021), promovido por la Consejería de Sostenibilidad y Transición Ecológica se informa lo siguiente:

- Se presenta por parte de la Dirección General de Infraestructuras un Primer avance preliminar del Plan de Carreteras. Este avance plantea entre otros aspectos, los criterios a tener en cuenta para la planificación de un calendario de actuaciones. Será ya en el siguiente documento en el que incluyan la programación de actuaciones para el periodo 2021-2030 cuando desde la Dirección General de Biodiversidad se puedan realizar aportaciones.

No obstante en cuanto a los criterios, desde las competencias de la Dirección General de Biodiversidad se hace hincapié en tener especial sensibilidad a la hora de priorizar la mejora de aquellos tramos de carretera que dan acceso a núcleos urbanos desde los que la población accede para disfrutar de los espacios que nos aportan valores naturales de interés. Esta priorización es más necesaria aun en las zonas de orografía complicada de la Sierra.

- Asimismo teniendo en cuenta que en el transcurso del anterior Plan Regional de Carreteras de La Rioja, la Red de Itinerarios Verdes ha evolucionado incrementando su extensión, se aporta la información actualizada de la misma:

En contestación a su escrito EAE 04/2021 REFERIDO AL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS 2022-2030 este Ayuntamiento considera que debe incluirse en el mismo el ensanche y mejora de la LR 483.

Bergasillas Bajera 12 de febrero de 2021

EL ALCALDE

D. DANIEL HERCE HERCE



SR. DON RUBEN ESTEBAN PEREZ. GOBIERNO DE LA RIOJA

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE			
Expediente	Tipo	Procedimiento	Nº Documento
00660-2021/008081	Informe	Solicitud y remisión generales	2021/0185684
Cargo		Firma de Observaciones	Fecha Firma
1. Jefe Sección de Itinerarios Verdes		Pedro Izquierdo Heras	15/03/2021 09:06:03
2. Jefe Servicio de Conservación de la Naturaleza y Planificación		Carlos Murillo Martínez de Guzmán / Vlado Bueno	15/03/2021 09:12:08
3. SELLADO ELECTRÓNICAMENTE por Gobierno de La Rioja con CSV: RGAKRNP01BNVCYT Dirección de verificación: http://www.larioja.org/verificacion			15/03/2021 11:22:33



**Gobierno
de La Rioja**

Denominación	Kilómetros
GR 93 Sendero de largo recorrido "Sierras de La Rioja"	190,0
GR 190 Sendero de largo recorrido "Altos Valles Ibéricos"	75,0
Vía Verde Cidacos-Préjano	38,0
Vía Verde Oja-Tirón	38,0
Red Senderos Cebollera	93,0
Camino Verde Alhama	12,0
Vía Romana Iregua	90,0
Sendero Vico	3,0
Sendero del agua en Matute	1,5
Senderos Yuso y Suso	13,0
Senderos Reserva Natural Sotos Alfaro	8,0
Sendero El Rasillo	1,5
Sendero de Valvanera	4,5
Sendero Natural por La Degollada	5,0
Senderos de Árboles Singulares	13,0
Sendero de la Laguna de Hervías	2,0
Senderos de Fonoea	19,0
TOTAL	606,5

Ha de tenerse en cuenta que recientemente se ha iniciado la tramitación de la declaración como Itinerario Verde del Camino de Santiago Francés, el cual sumará 63,993 kilómetros a citada Red.



MINISTERIO
PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO



CONFEDERACIÓN
HIDROGRÁFICA
DEL EBRO

INFORME RELATIVO A	Consultas iniciales en Evaluación Ambiental de Planes o Programas	Nº REF 2021-GM-49
ORGANO AMBIENTAL	GOBIERNO DE LA RIOJA - CONSEJERÍA DE SOSTENIBILIDAD Y TRANSICIÓN ECOLÓGICA - DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD AMBIENTAL Y RECURSOS HÍDRICOS	
PLAN	PLAN REGIONAL DE CARRETERAS 2022-2030 (LA RIOJA)	
EMPLAZAMIENTO	COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA	
PROMOTOR	GOBIERNO DE LA RIOJA	
DOCUMENTO PRESENTADO	-Solicitud. -Avance del Plan Regional de Carreteras de La Rioja (2022 - 2023). - (Fecha de redacción: Enero de 2021). -Documento inicial estratégico del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022 - 2023 (Fecha de redacción: Enero de 2021) .	
FECHA ENTRADA	25 de enero de 2021	Nº REGISTRO ENTRADA M/000004500e2100001557

OBJETO DEL INFORME

El objeto del presente informe es dar respuesta por parte de la Confederación Hidrográfica del Ebro a lo previsto en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, modificada por la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, respecto a las consultas realizadas por el Órgano Ambiental Competente a las diferentes Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, en las diferentes fases contempladas, en la tramitación de la evaluación ambiental estratégica de planes y programas.

DESCRIPCIÓN DEL PLAN

El *Documento Inicial Estratégico* (DIE) aportado, junto con el "Avance del Plan Regional de Carreteras de la Rioja (2022-2030)" son presentados, en la fase inicial del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria, con el fin de que la Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos de la Rioja, tras periodo de consultas, emita el *Documento de Alcance* (artículo 19.2 Ley 21/2013), para la elaboración del Estudio Ambiental Estratégico (artículo 20 Ley 21/2013).

La Red de carreteras de La Rioja constituye una infraestructura esencial para el desempeño de las actividades de relación y transporte de la región. Por ello, debe funcionar como instrumento estratégico de apoyo, al proceso de ordenación y desarrollo regional. En consecuencia, el objetivo principal del Plan es contribuir a la adecuada articulación y vertebración de La Rioja, acelerando el proceso de ordenación del territorio y el progreso socioeconómico de sus ciudadanos, procurando que las condiciones de accesibilidad en cada comarca, no sean nunca un impedimento al referido proceso.

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE en formato PDF/A 1.7 Firma PAdES - Certeado en registro de seguros del Gobierno de La Rioja			Pág. 2 / 2
Expediente	Tipo	Procedimiento	Nº Documento
00860-2021/008061	Informe	Solicitudes y remisiones generales	2021/0185684
Cargos	Firmante / Observaciones		
1	Jefe Sección de Itinerarios Verdes	Patrika Izundáin Herías	15/03/2021 09:09:03
2	Jefe Servicio de Conservación de la Naturaleza y Planificación	Carlos Muro Martínez de Quel / Visto Bueno	15/03/2021 09:12:08
3	SELLADO ELECTRÓNICAMENTE por Gobierno de La Rioja con CSV: RQAKRNP01BNVCTT Dirección de verificación: http://www.larioja.org/verificacion		
			15/03/2021 11:22:33

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE

Jefe de Servicio de Estudios Medioambientales - Calvo Tomas Alfonso. Sello de tiempo: 27/04/2021 14:04:41
CSV: MA00317D0949F33876AADCA1B61619525077
Verificación en <https://sede.miteco.gob.es>

Pº DE SAGASTA, 24-28
50071 ZARAGOZA
TEL.: 975 71 10 00
FAX: 975 21 45 96



2021-GM-49

Pág. 2 de 7



El Plan determinará las actuaciones a realizar en la Red de Carreteras de La Rioja, durante el periodo comprendido entre los años 2022 y 2030, definiendo para cada una de ellas:

- Programa en el que se integra la actuación y características de la misma.
- Volumen aproximado de inversión precisa.
- Prioridad de la actuación.

El ámbito de estudio del Plan, comprende todas las carreteras de la Red autonómica, que suponen un total de 1.500 km de vía aproximadamente y de la Red estatal, en la Comunidad Autónoma de La Rioja, extendiéndose a las zonas limítrofes que pueden ser significativas, desde un punto de vista territorial o tienen una incidencia en la movilidad. Igualmente, se toman en consideración, otros tipos de vías como caminos de servicio, pistas o viario local, que pueden ser útiles para la consecución de los objetivos del Plan.

El objetivo principal del Plan puede descomponerse en los siguientes objetivos generales:

- Eficiencia económica: Mejorar la accesibilidad y reducir los costes de transporte, lo que favorece la actividad económica y el desarrollo regional.
- Equidad social: Aproximando la sociedad rural a la urbana e intentando cambiar la tendencia de la evolución de la población en los últimos lustros.
- Desarrollo armónico del territorio: Organizar el espacio físico regional por medio de la malla vial autonómica y corregir la descompensación que existe en La Rioja, en donde tanto la Autopista AP-68 como las carreteras A-12, N-120 y N-232, potencian el Valle del Ebro en sentido Este-Oeste.
- Uso del territorio: Mejorar los accesos a todo tipo de áreas para utilizar sus recursos naturales, bien en procesos productivos o en descanso y recreo.
- Calidad de vida: Favorecer el que los recursos de la población, tales como: esfuerzo, tiempo y dinero, se desvíen a usos personales más satisfactorios, ocio y disfrute, además de reducir los impactos negativos que produce el tráfico y la carretera.
- Integración nacional: Mejorar y aumentar el número de puntos de unión con la Red de carreteras del Estado, lo que integra la región en el conjunto territorial nacional.
- Organización y gestión: Elaborar un instrumento de gestión que permita a la Administración Regional, ordenar, planificar actuaciones y programar inversiones, es decir, gestionar la totalidad de su Red viaria.
- Desarrollo sostenible: Contribuir al desarrollo de un modelo territorial equilibrado, donde se analice la movilidad desde el punto de vista de la sostenibilidad, evaluando las tendencias respecto a su consumo energético e incorporando las variables ambientales en el proceso de selección de alternativas.



2021-GM-49

Pág. 3 de 7



- Movilidad sostenible: Contribuir al fomento y promoción de los modos de transporte sostenibles -en especial, la bicicleta-, considerando los itinerarios ciclopeatonales en las actuaciones del Plan sobre la red viaria.

Dentro de este Programa, se recogen los siguientes tipos de actuación:

- Nuevas carreteras: Apertura de nuevos itinerarios, allí donde se han detectado problemas de accesibilidad que justifiquen su apertura, así como actuaciones concretas que compartan la dificultad de aprovechar el corredor actual, para alcanzar las condiciones de planificación (trazado, sección transversal, etc.), que demanda la funcionalidad de la carretera.
- Variantes de población: Este subprograma tiene como objetivo salvar la discontinuidad, que determinadas travesías imponen sobre las condiciones de circulación, en algunos itinerarios, así como las molestias producidas por el tránsito de los vehículos para la población residente.
- Desdoblamientos de calzada y autovías: Este subprograma, que pretende el desdoblamiento de calzadas o la construcción de autovías, encuentra como ámbito de actuación, aquellas carreteras autonómicas que enlazan los principales núcleos de población, o que soportan elevadas intensidades diarias de vehículos, debido a desplazamientos interurbanos o de agitación urbana.
- Acondicionamientos, ensanches y mejoras: Este subprograma incluye los dos tipos de actuación básicos, dentro del programa de modernización de la Red. Ambos se caracterizan por ser actuaciones sobre carreteras existentes, siendo su objetivo esencial, el conseguir una sección transversal adecuada. En ambos casos y con el carácter de mejoras localizadas, se podrán incluir variantes de trazado.

✦ Programa de actuaciones en medio urbano, de conservación ordinaria y de seguridad vial de la Red autonómica de La Rioja.

Son las actuaciones cuyo objeto es el mantenimiento de la carretera, en las condiciones adecuadas de comodidad y seguridad, sin que modifiquen las características geométricas, evitando la descapitalización del patrimonio viario. Dentro de este Programa, se recogen los siguientes tipos de actuación:

- Refuerzos y renovación de firmes: Con este subprograma se prevé atender a las carreteras que han sido objeto de tratamiento en los años anteriores, de forma que se impida el agotamiento de la capacidad estructural del firme y no se hipoteque la rentabilidad de las inversiones realizadas.
- Travesías: Dentro de este concepto, se incluye la ordenación y acondicionamiento de los tramos urbanos que son afectados por carreteras autonómicas; con la finalidad de

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE

Jefe de Servicio de Estudios Medioambientales - Calvo Tomas Alfonso. Sello de tiempo: 27/04/2021 14:04:41
 CSV: MA00317D0949F33876AADCA1B61619525077
 Verificación en <https://sede.miteco.gob.es>

MINISTERIO
 PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
 Y EL RETO DEMOGRÁFICO
 CONFEDERACIÓN
 HIEROGRÁFICA
 DEL ERO

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE

Jefe de Servicio de Estudios Medioambientales - Calvo Tomas Alfonso. Sello de tiempo: 27/04/2021 14:04:41
 CSV: MA00317D0949F33876AADCA1B61619525077
 Verificación en <https://sede.miteco.gob.es>

MINISTERIO
 PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
 Y EL RETO DEMOGRÁFICO
 CONFEDERACIÓN
 HIEROGRÁFICA
 DEL ERO



2021-GM-49

Pág. 4 de 7



adaptarlos a la doble funcionalidad que desempeñan, derivada de la coexistencia del tráfico de la carretera con el tráfico peatonal.

- Seguridad Vial: Todas las actuaciones incluidas en el Plan, tienen una repercusión directa en la mejora de la Seguridad Vial, desde los acondicionamientos hasta la Gestión Directa. No obstante, este subprograma, pretende dar solución a aquellos tramos de carretera que los estudios de accidentes, que se realizan con periodicidad anual, califican como TCA, (tramos de concentración de accidentes) o TAPM, es decir, (tramos de alto potencial de mejora). Se trata de actuaciones, concentradas en el espacio, de alta rentabilidad por su contribución a la disminución de accidentes y de las víctimas humanas asociadas a los mismos.

El resultado del Plan Regional de Carreteras de La Rioja (2022-2030) se debe plasmar principalmente, en una serie de programas de actuación, que deberán desarrollarse a lo largo del período de vigencia del Plan, desde el año 2022 al año 2030. El desarrollo de estos programas requerirá de la redacción de proyectos, expropiación de terrenos y reposición de servicios, dirección de obras, implantación de sistemas de control de calidad y seguimiento, adquisición de material y vehículos, etc. Asimismo, se deberá realizar un seguimiento del Plan, en base a una serie de indicadores de seguimiento. Por último, tras el período de vigencia del Plan, será necesaria una revisión del mismo, prevista para el año 2030.

De las propuestas efectuadas en esta fase de avance del *Plan Regional de Carreteras de La Rioja* son las actuaciones para la construcción, acondicionamientos, ensanches y mejoras de la Red autonómica de La Rioja, las que previsiblemente impliquen una tramitación ambiental, por ser actuaciones que requieren ocupación de terrenos, fuera de la zona urbana de los municipios integrantes del ámbito.

Las actuaciones en medio urbano, de conservación ordinaria y de seguridad vial de la Red, no es previsible que impliquen una tramitación ambiental, puesto que son actuaciones sobre carreteras ya existentes, que no requieren la ocupación de terrenos adicionales y cuyos impactos principales, se reducen en la fase de construcción, a la presencia de maquinaria e instalaciones auxiliares y a la gestión de residuos, siendo impactos puntuales, temporales y compatibles con el medio.

Análisis de las alternativas contempladas por el promotor

En el estudio de alternativas, se plantean las siguientes opciones:

- *Alternativa 0 o Alternativa "No ejecución"*: Corresponde al mantenimiento de la Red actual de carreteras de La Rioja, sin ningún tipo de modificación ni actuación.
- *Alternativa 1 o Alternativa "Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2010-2021"*: Corresponde al mantenimiento del Plan de Carreteras vigente, que sería prorrogado, procediéndose a la reprogramación de las obras contempladas en el mismo, que se encuentran pendientes de ejecutar.

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE

Jefe de Servicio de Estudios Medioambientales - Calvo Tomas Alfonso. Sello de tiempo: 27/04/2021 14:04:41
 CSV: MA00317D0949F33876AADCA1B61619525077
 Verificación en <https://sede.miteco.gob.es>

MINISTERIO
 PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
 Y EL RETO DEMOGRÁFICO
 CONFEDERACIÓN
 HIDROGRÁFICA
 DEL EBRO



2021-GM-49

Pág. 5 de 7



- *Alternativa 2 o Alternativa "Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030"*: Corresponde a la Red de carreteras propuesta, en el nuevo Plan Regional de Carreteras para el período (2022-2030), en la que se revisan las actuaciones previstas en el Plan vigente, eliminando algunas de ellas, añadiendo otras nuevas que se consideran necesarias y que responden a carencias detectadas en los estudios realizados, durante el proceso de revisión que se está llevando a cabo y finalmente, priorizando las actuaciones más necesarias, en función de las necesidades y la disponibilidad presupuestaria.

CONSIDERACIONES SOBRE LAS AFECCIONES DEL PLAN AL MEDIO HÍDRICO

Consultado el Sistema de Información Geográfica de este Organismo, disponible en su página web (www.chebro.es, aplicación "SITEbro"), se observa que la actuación proyectada se sitúa en la cuenca hidrográfica del río Ebro.

1. Hidrología

La Rioja se incluye dentro de la cuenca hidrográfica del Ebro fundamentalmente, en la margen derecha; de los 5.034 km² de su superficie, 5.013 km² se incluyen en la misma, lo que supone un porcentaje del 99,58 %. Los recursos hídricos con que cuenta la región son:

- **Recursos superficiales**: En régimen natural, dentro de la Comunidad Autónoma de La Rioja, se han estimado en 850 hm³/año. En el sector occidental (Rioja Alta) destacan los ríos Tirón, Oja, Najerilla e Iregua, que aportan el 80% de los recursos de La Rioja, mientras que el sector oriental (Rioja Baja), aporta el restante 20%, distribuido en los ríos Leza, Jubera, Cidacos y Alhama-Linares.
- **Recursos subterráneos**: Se han estimado en 142 hm³/año. Los recursos hídricos procedentes de formaciones aluviales, corresponden a las Unidades Hidrogeológicas de "Aluvial del Tirón", "Aluvial del Oja", "Aluvial del Ebro-Cenicero-Lodosa", "Aluvial del Ebro-Lodosa Tudela". Los recursos hídricos procedentes de formaciones del macizo ibérico, corresponden a las Unidades Hidrogeológicas de "Pradoluengo-Anguiano", "Fitero-Arnedillo", "Mansilla-Neila" y "Añavieja-Valdegutur". Con menor entidad están los recursos hídricos procedentes de formaciones pirenaicas, situados en el borde más septentrional de La Rioja, que corresponden a las Unidades Hidrogeológicas de "Montes Obarenes" y "Sierra de Cantabria".

Riesgo de inundación

En referencia a los riesgos de inundación en la Comunidad Autónoma de la Rioja, dentro del Plan Territorial de Protección Civil de La Rioja (PLATERCAR), se identifican las Áreas de Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPSis), entendiéndose como tales, aquellas zonas del territorio para las cuales se ha llegado a la conclusión, de que existe un riesgo potencial de

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE

Jefe de Servicio de Estudios Medioambientales - Calvo Tomas Alfonso. Sello de tiempo: 27/04/2021 14:04:41
 CSV: MA00317D0949F33876AADCA1B61619525077
 Verificación en <https://sede.miteco.gob.es>

MINISTERIO
 PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
 Y EL RETO DEMOGRÁFICO
 CONFEDERACIÓN
 HIDROGRÁFICA
 DEL EBRO



2021-GM-49

Pág. 6 de 7



inundación significativo, o bien, en las cuales la materialización de tal riesgo, pueda considerarse probable como resultado de los trabajos de Evaluación Preliminar del Riesgo de Inundación (EPRI), realizados en el ámbito de cada demarcación hidrográfica, en cumplimiento del artículo 5 del Real Decreto 903/2010, de 9 de julio, de evaluación y gestión de riesgos de inundación, que transpone la Directiva 2007/60/CE, relativa a la evaluación y gestión de los riesgos de inundación. Dichas zonas, que corresponden principalmente a la cuenca del Ebro y sus afluentes, deberán de tenerse en cuenta para la elaboración de propuestas dentro del Plan Regional de Carreteras.

Además, la aplicación elaborada por la Confederación Hidrográfica del Ebro (CHE) y accesible a través de su página web (<http://www.chebro.es>), permite identificar cuáles son las zonas con mayor riesgo de La Rioja y comprobar las infraestructuras riojanas, con mayor posibilidad de quedar cubiertas por el agua.

2. Hidrogeología

En cuanto a la hidrología subterránea, la zona en la que se localiza la actuación, se encuentra localizada sobre las masas de agua subterránea: "Aluvial del Tirón", "Aluvial del Oja", "Aluvial del Ebro-Cenicero-Lodosa", "Aluvial del Ebro-Lodosa Tudela", "Pradoluengo-Anguiano", "Fitero-Amedillo", "Mansilla-Neila" y "Añavieja-Valdegutur", además de "Montes Obarenes" y "Sierra de Cantabria".

3. Impactos previsibles sobre el medio hídrico - Medidas preventivas, correctoras y/o compensatorias

En la documentación ambiental aportada por el promotor, no se hace mención alguna, al análisis de los efectos previsibles que pueden derivarse de la actuación planteada, sobre el medio hídrico. Asimismo, tampoco se aporta una relación de medidas minimizadoras de los efectos previsibles que pueden tener lugar sobre el medio hídrico.

4. Programa de Vigilancia Ambiental

Analizado el "Documento inicial estratégico del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022 - 2023" y el "Avance del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022 - 2023", se observa, que no se alude al desarrollo de un Plan de Seguimiento y/o Vigilancia Ambiental.

5. Conclusión

En conclusión, atendiendo a lo expuesto en los apartados anteriores y al objeto de responder a las cuestiones planteadas por el Órgano ambiental, a continuación, se indican los **aspectos sobre los que deberá incidir el promotor en el Estudio Ambiental Estratégico**, en lo que se refiere a las competencias de este Organismo de cuenca:

- Justificación de la localización concreta de la actuación o actuaciones, así como del resto de infraestructuras asociadas con un análisis multicriterio, entre las alternativas propuestas y su relación con el subsistema hídrico.

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE

Jefe de Servicio de Estudios Medioambientales - Calvo Tomas Alfonso. Sello de tiempo: 27/04/2021 14:04:41

CSV: MA00317D0949F33876AADCA1B61619525077

Verificación en <https://sede.miteco.gob.es>

MINISTERIO
PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO
CONFEDERACIÓN
HIDROGRÁFICA
DEL EBRO


2021-GM-49

Pág. 7 de 7



- Análisis de los posibles impactos derivados de la actuación proyectada sobre el medio hídrico, en el que se identifiquen las posibles afecciones sobre la hidrología, particularizando en las afecciones: los cursos de agua, escorrentías superficiales e impactos sobre la calidad de las aguas, en la fase de construcción (ejecución de cimentaciones, operaciones de desbroces y desmonte, construcción de accesos y/o acondicionamiento de viales), como en la fase de explotación.
- Identificación de posibles efectos secundarios, colaterales, acumulativos o sinérgicos de carácter negativo o positivo, como consecuencia de la actuación planteada en la zona de estudio.
- La identificación de los impactos sobre el medio hídrico se realizará de modo detallado. La valoración de los mismos, siempre que sea posible, se hará con métodos cuantitativos, en particular, en cuanto a las posibles afecciones a la calidad de las aguas, así como los impactos relacionados con la alteración de la dinámica fluvial en la zona de actuación.
- Se deberán establecer medidas de control de vertidos y de prevención de la contaminación de las aguas, durante la fase de construcción, como pueden ser: las causadas por vertidos accidentales, el aumento de la turbidez, el arrastre de tierras y la alteración de la red de drenaje, entre otros parámetros.
- Planteamiento de medidas preventivas, correctoras y/o compensatorias, así como la valoración de los impactos residuales y la incorporación de un Plan de Vigilancia Ambiental, estableciendo controles periódicos, durante la fase de construcción, puesta en funcionamiento y explotación.

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE

Jefe de Servicio de Estudios Medioambientales - Calvo Tomas Alfonso. Sello de tiempo: 27/04/2021 14:04:41

CSV: MA00317D0949F33876AADCA1B61619525077

Verificación en <https://sede.miteco.gob.es>

MINISTERIO
PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO
CONFEDERACIÓN
HIDROGRÁFICA
DEL EBRO

CRITERIOS TÉCNICOS PARA LA AUTORIZACIÓN DE ACTUACIONES EN DOMINIO PÚBLICO HIDRÁULICO
1) OBRAS DE DRENAJE TRANSVERSAL PERMANENTES

En relación con las obras de drenaje transversal a la corriente (ODT) permanentes relacionadas con cauces de corrientes continuas y discontinuas:

- El diseño para las obras de drenaje se realizará para caudales de **periodo de retorno de 100 años mínimo, para zonas rurales, y preferiblemente de 500 años para zonas urbanas.**
- Se proyectarán de tal forma que la **velocidad máxima** del agua sea inferior a **6,0 m/s** para evitar erosiones y **superior a 0,5 m/s** para prevenir las sedimentaciones. Asimismo se dimensionarán de manera que sean compatibles con las operaciones de limpieza, instalando los elementos auxiliares que se estimen necesarios. En caso de que la velocidad máxima sea cercana a 6,0 m/s, se recomienda instalar elementos que no reduzcan de forma significativa la sección de desagüe, pero sí disipen la energía del agua para conseguir que su velocidad sea inferior a la que se determina en los cálculos aportados.
- Para permitir el paso de elementos sólidos, se limitará el **calado máximo**, procurando un **resguardo mínimo** que será del **25%** cuando se trate de tubos, y de **0,75 m** en el caso de marcos de hormigón. En caso de que el resguardo resultante por aplicación de los criterios de la Instrucción de Carreteras 5.2.-I.C. adoptara valores diferentes, se elegirá aquel que esté del lado de la seguridad.
- En el caso de tubos, para estas infraestructuras viarias de primer orden, el diámetro de los mismos no deberá ser inferior a 1,80 m. Respecto a los marcos, serán de dimensiones tales que garanticen una capacidad de desagüe similar a la de los tubos de diámetro indicado. Siendo siempre **preferible el uso de marcos.**
- En caso de **cauces bien definidos**, se seguirá el criterio general de no instalar conductos de anchura inferior a la del cauce, con el objeto de **evitar nuevas afecciones significativas.** En caso contrario, se justificará adecuadamente la solución adoptada, debiendo considerarse específicamente la estabilidad morfológica de la ribera en el ámbito de la obra a ejecutar.
- Se deberá adjuntar el **estudio hidráulico justificativo de la capacidad de desagüe, niveles y velocidades** del agua para caudales correspondientes a la **máxima crecida ordinaria** y a las avenidas de periodo de retorno de **10, 100 y 500 años.** Se recomienda la utilización de programas informáticos suficientemente contrastados en la práctica (HEC – RAS o similares).
- Preferiblemente se deberá **mantener la continuidad de los cauces afectados.**
- En el supuesto de que una obra transversal de drenaje concentrase a **un mayor número de cauces**, de los que en el estado actual existieran, se diseñaran las oportunas medidas a la salida de dicha obra para que no se deriven nuevas afecciones a terceros como consecuencia del aumento de caudales a desaguar en ese punto. Es decir, su ubicación **no comportará nuevas afecciones** a los predios situados aguas arriba ni aguas abajo de la zona de emplazamiento.
- Lo reseñado en el punto anterior se recomienda también que se analice en el caso de producirse la **concentración de varias cuencas** en una sola obra de drenaje.
- El criterio para pasar de obra de drenaje transversal a estructura en cauce dependerá de las características del mismo en cuanto a entidad, caudales, continuidad de la corriente, etc. El empleo de estructuras o viaductos sobre los cauces puede estar también motivado por la propia morfología del terreno. En cualquier caso, se recomienda seguir las indicaciones que se recogen en la Instrucción de Carreteras 5.2.-I.C.
- Si se considera que la obra de drenaje crea una zona inundable, como consecuencia del funcionamiento de ésta, se deberán analizar las nuevas afecciones originadas, en particular a terceros, adoptando las medidas de

prevención de riesgos que se estimen necesarias y, si procede, las medidas de compensación que se estimen oportunas.

- Respecto a la **sobreelevación admisible**, se aceptará un valor tal que **no sea causa de nuevas afecciones** a las corrientes por aterramiento, aguas arriba de la obra de paso, ni a terceros al incrementar las áreas inundadas. Para el cálculo de sobreelevaciones producidas por las obras de fábrica y los criterios limitativos en el proyecto de obras de fábrica, podrá utilizarse de forma orientativa, a falta de otras determinaciones, los criterios de la Instrucción de Carreteras 5.2.-I.C.

2) OBRAS DE DRENAJE TRANSVERSAL TEMPORALES

En relación con las obras de drenaje transversal temporales relacionadas con cauces de corrientes continuas y discontinuas, serán de aplicación los criterios enumerados en OBRAS DE DRENAJE TRANSVERSAL PERMANENTES, a excepción del periodo de retorno empleado en el cálculo:

- El diseño para las obras de drenaje se realizará para caudales de **periodo de retorno de 5 años mínimo.**
- Siempre se considera **preferible el uso de marcos** que de tubos, si bien si finalmente se emplean tubos no se considera obligatorio un diámetro mínimo (en las ODT temporales se establece el de 1,8 metros).
- Se deberá adjuntar, en los casos en que sea necesario, **estudio hidráulico justificativo de la capacidad de desagüe, niveles y velocidades** del agua para caudales correspondientes a la avenida de periodo de retorno de **10 años.** Se recomienda la utilización de programas informáticos suficientemente contrastados en la práctica (HEC – RAS o similares).
- Se deberá asegurar que se retorne **el estado inicial**, una vez concluido el plazo establecido para la obra. Se solicitará fianza para asegurar que esto se cumpla.

3) OBRAS DE PASO

Además de lo establecido en el artículo 126 ter. del RDPH, se observarán los siguientes criterios complementarios:

En cauces de poca entidad:

- El paso no deberá **en ningún caso obstaculizar el paso de la corriente**, estando adosado al cauce o a una altura suficiente para permitir que desagüe (mínimo el caudal de periodo de retorno 25 años). Si se elige la segunda opción, se deberán emplear marcos en lugar de tubos, ya que su mantenimiento posterior es más sencillo y mantienen mejor la sección de desagüe. Los marcos son de carácter prefabricado y normalmente de gran tamaño, 1x1, 1x2, 2x2, ...
- El vertedero de aguas abajo deberá, en planta, tener forma triangular, con el vértice retranqueado hacia aguas arriba.
- Si se elige la colocación de losa adosada sobre el cauce, ésta debe realizarse en forma de V para que el agua discurra por el centro, y con estructuras que disipen la energía (rastrillos) para evitar la erosión, tanto aguas arriba como aguas abajo.
- La limpieza y correcto mantenimiento del paso, especialmente después de una avenida, es responsabilidad del titular del mismo.
- Si se emplean marcos, se deberá adjuntar, en los casos en que sea necesario, **estudio hidráulico justificativo de la capacidad de desagüe, niveles y velocidades** del agua para caudales correspondientes a la **máxima crecida ordinaria** y a las avenidas de periodo de retorno **10, 100 y 500 años.** Se recomienda la utilización de programas informáticos suficientemente contrastados en la práctica (HEC – RAS o similares).

- Para el caso de utilización de pasos de pies secos:
 - cada bloque utilizado, en el caso en el que no se emplee piedra natural, adoptará forma triangular en el lado orientado aguas arriba y forma rectangular en el lado orientado aguas abajo
 - se deberá respetar siempre una distancia mínima de separación entre cada elemento de al menos 0,5 m, de modo que no supongan un obstáculo para las corrientes

4) CRUCES SUBTERRÁNEOS DE CAUCES POR TUBERÍAS

- En la medida de lo posible, para cruces subterráneos de cauces de entidad se llevará a cabo una perforación dirigida en sustitución a las zanjas para alojar la tubería/colector por debajo del cauce hasta la orilla contraria.
- La generatriz superior de la tubería deberá quedar al menos **1,5 m por debajo del lecho del cauce en barrancos y cauces de pequeña entidad y 2,00 m en ríos** (siempre que se trate de ríos principales), debiendo dejar el cauce y márgenes afectados por el cruce en su estado primitivo, cuidando de que la protección y lastrado de la tubería alcance hasta la zona inundable en máximas avenidas.
- La zanja en la que se alojará la tubería a instalar será rellena con material procedente de la excavación del lecho, al menos en los 0,3 – 0,5 m superiores, no provocando ninguna elevación de la cota del lecho del cauce respecto a la cota inicial existente.

5) CRUCES AÉREOS DE TENDIDOS ELÉCTRICOS

- La altura mínima a la que un tendido eléctrico debe cruzar un cauce viene dada con la siguiente ecuación: $H = G + 2,30 + 0,01 U$; donde H es la altura mínima (m); G es 4,70 en casos normales y, 10,50 en cruces de embalses y ríos navegables; U es el valor de la tensión de la línea (Kv).
- Los apoyos deberán respetar en todo caso los 5 metros de servidumbre de paso.
- En caso de cruzarse el cauce aéreamente adosado el tendido eléctrico a una estructura existente, deberá estar debidamente protegido y preferiblemente aguas abajo.
- El cruce aéreo del tendido eléctrico se diseñará de forma que, en ningún caso, deberá disminuir la sección hidráulica y la capacidad de desagüe del cauce.

CRITERIOS TÉCNICOS PARA LA AUTORIZACIÓN DE ACTUACIONES EN ZONA DE POLICÍA

1) ALTERACIÓN DEL RELIEVE NATURAL

- Se estará a lo indicado en los artículos 9.bis, 9.ter, 9.quater y 14.bis del RDPH
- Se evitará la alteración sustancial del terreno natural que pueda ser un obstáculo a las corrientes o que pueda ser causa de nuevas afecciones significativas a terceros.
- Por ello con carácter general hay que evitar :
 - que se produzcan modificaciones significativas de relieve dentro de la zona de flujo preferente
 - que se sobreeleve una margen sobre la contraria
 - que se altere sustancialmente el relieve en zona de servidumbre
 - que se interrumpa, por causa de las obras, la servidumbre de paso.

2) TUBERÍAS ENTERRADAS PARALELAS AL CAUCE

- Las redes de servicios, colectores y gasoductos, en ningún caso deberían circular por los cauces fluviales o junto a ellos, por su repercusión negativa en la consolidación de las márgenes y limitación de la movilidad.
- En el caso de tuberías enterradas que discurren paralelas al cauce por su zona de policía, será preferible su ubicación más alejada, idóneamente fuera de la zona de servidumbre.
- Toda conducción de este tipo deberá diseñarse a una profundidad y distancia del cauce suficiente como para garantizar su protección frente a las corrientes, con el objeto de evitar que por procesos de erosión de los taludes del cauce, pudiera quedar al descubierto. Este Organismo de cuenca no se hace responsable de los daños que pudieran derivarse si las tuberías quedaran al descubierto por los procesos de erosión propios de cualquier río. Siempre se tomarán las medidas adecuadas para respetar los taludes y riberas del cauce.
- No deberán producir resaltos que puedan suponer un obstáculo a las corrientes.

3) VALLADOS

- Se deberá respetar en todo momento la anchura libre de 5 m entre el vallado y el cauce, a fin de preservar la servidumbre de paso establecida en el RDPH. Para ello, se evitará también el acopio y depósito de materiales en dicha franja.
- El vallado se diseñará de manera que sea lo más permeable posible al paso de las aguas, evitando en la medida de lo posible ser un obstáculo a la corriente y a los materiales que ésta arrastre, en régimen de avenidas.
- Se deberá asegurar el anclaje del vallado para evitar que ésta sea arrastrada por las aguas ante una situación de avenida, lo que podría causar nuevas afecciones si llega a ocasionar un obstáculo aguas abajo.



MINISTERIO
PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO



CONFEDERACIÓN
HIDROGRÁFICA
DEL EBRO



Pág. 2 de 3



ANEJO

Consideraciones a tener en cuenta, por parte del promotor, en relación con futuras acciones y tramitaciones a realizar con este Organismo de cuenca, con ocasión de la petición de informe medioambiental relativo a:

INFORME RELATIVO A	Consultas iniciales en Evaluación Ambiental de Planes o Programas	N/REF 2021-GM-49
ORGANO AMBIENTAL	GOBIERNO DE LA RIOJA - CONSEJERÍA DE SOSTENIBILIDAD Y TRANSICIÓN ECOLÓGICA - DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD AMBIENTAL Y RECURSOS HÍDRICOS	
PLAN	PLAN REGIONAL DE CARRETERAS 2022-2030 (LA RIOJA)	
EMPLAZAMIENTO	COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA	
PROMOTOR	GOBIERNO DE LA RIOJA	
	-Solicitud.	
DOCUMENTO PRESENTADO	-Avance del Plan Regional de Carreteras de La Rioja (2022 - 2023). - (Fecha de redacción: Enero de 2021). -Documento inicial estratégico del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022 - 2023 (Fecha de redacción: Enero de 2021) .	
FECHA ENTRADA	25 de enero de 2021	Nº REGISTRO ENTRADA M/000004509e2100001557

Independientemente y al margen del informe ambiental emitido por este Organismo de cuenca, relativo a las Consultas iniciales en la Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria, de acuerdo a lo previsto en la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, esta Confederación deberá emitir informe, en cuanto a las afecciones al Dominio Público Hidráulico, al régimen de las corrientes y a la existencia de recursos hídricos suficientes, para atender las demandas derivadas del desarrollo del planeamiento previsto, conforme al artículo 25.4 del Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Aguas.

A continuación, se indican las directrices a considerar si se diera el caso, respecto a las diferentes zonas contempladas en el Texto Refundido de la Ley de Aguas (R.D. Legislativo 1/2001 de 20 de julio), y en el Reglamento del Dominio Público Hidráulico (Real Decreto 9/2008, de 11 de enero):

A) Actuaciones derivadas de la ejecución del proyecto que se ubiquen en bienes de dominio público hidráulico (DPH)

De acuerdo con los artículos 50 y 51 del Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Aguas (TRLA), en el DPH, no se pueden

construir nuevas instalaciones salvo las permitidas en la legislación de aguas, fundamentalmente destinadas al aprovechamiento del recurso y que no excluyan su utilización por terceros. El alcance de los bienes que integran el DPH del Estado, viene recogido en el artículo 2 del TRLA.

Según el art. 77 del TRLA, se podrán utilizar o aprovechar por los particulares, los cauces o los bienes situados en ellos, aunque se requerirá la previa concesión o autorización administrativa. De acuerdo con los art. 17 y 24 del TRLA, corresponderá a la Confederación Hidrográfica del Ebro, entre otras atribuciones, el otorgamiento de concesiones y autorizaciones referentes al DPH en la cuenca hidrográfica del Ebro.

En consecuencia, para la tramitación de autorizaciones de obras e instalaciones en el DPH, el promotor del proyecto habrá de observar lo regulado en los artículos 126, 126 bis, 126 ter y 127 del Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, que desarrolla los títulos preliminar, I, IV, V, VI y VII de la Ley 29/1985, de 2 de agosto, de Aguas (RDPH), en cuanto a la documentación que habrá de aportar a esta Confederación Hidrográfica del Ebro, para la autorización de obras dentro y sobre el DPH, así como los criterios técnicos establecidos por este Organismo de cuenca para la autorización de diferentes tipos de actuaciones en DPH.

B) Actuaciones en zona de policía

Por su parte, en la zona de policía de cauces (100 m a cada lado del cauce), definida tal y como se recoge en el art. 6 del TRLA, si el promotor tiene previsto la ejecución de actividades y usos del suelo de los previstos en el art. 9 del RDPH, de acuerdo con el art. 78 de éste último, para su realización, se exigirá la autorización previa del Organismo de cuenca, a menos que el correspondiente Plan de Ordenación Urbana o documento equivalente, hubiera sido informado por el Organismo de cuenca y hubiera recogido las oportunas previsiones formuladas al efecto.

La documentación a incluir en la solicitud de autorización y la tramitación de expediente, se ajustará a lo regulado en los apartados 2 y 3 de dicho art. 78 del RDPH. Asimismo, el promotor observará, tanto en la documentación a aportar como en el diseño del proyecto, los criterios técnicos establecidos por este Organismo y que se anexan a este Oficio.

b.1) Actuaciones en zona de policía, dentro de la zona de servidumbre

En lo que atañe a actuaciones que pudieran afectar a la zona de servidumbre de 5 m (art. 6 del TRLA), ésta deberá quedar libre y expedita, respetándose los fines previstos establecidos en el artículo 7 del RDPH.



Pág. 3 de 3



b.2) Actuaciones en zona de policía, dentro de la zona de flujo preferente

Si las actuaciones derivadas del Proyecto afectaran a zona de flujo preferente, considerada tal y como se define en el art. 9.2 del RDPH, el promotor deberá observar las limitaciones a los usos establecidas en los art. 9 bis, 9 ter y 9 quáter, en función de la clasificación que presente el suelo donde se prevé realizar, de tal forma que sólo se podrán autorizar aquellas actividades no vulnerables frente a las avenidas y que no supongan una reducción significativa de la capacidad de desahúe de dichas zonas.

Toda actuación en la zona de flujo preferente deberá contar con una declaración responsableⁱ.

b.3) Actuaciones en zona de policía, dentro de la zona inundable

Las actuaciones del proyecto que pudieran afectar a la zona inundable, entendiendo como tal los terrenos que puedan resultar inundados por los niveles teóricos que alcanzarían las aguas en las avenidas, cuyo periodo estadístico de retorno sea de 500 años, atendiendo a estudios geomorfológicos, hidrológicos e hidráulicos, así como a series de avenidas históricas y documentos o evidencias históricas de las mismas en los lagos, lagunas, embalses, ríos o arroyos, observarán las limitaciones a los usos establecidas en el art. 14 bis del RDPHⁱⁱ.

Por último, en cumplimiento de los artículos 245 y siguientes del Reglamento de DPH, toda actividad susceptible de provocar contaminación o degradación del dominio público hidráulico y, en particular, el vertido de aguas y de productos residuales susceptibles de contaminar las aguas continentales, requiere autorización administrativa por parte del Organismo de cuenca.

ⁱ En aquellos casos en los que las actuaciones previstas afecten a zona de flujo preferente pero se encuentren fuera de zona de policía, no se requerirá la autorización previa del Organismo de Cuenca ya que se encontrarían fuera del ámbito competencial de éste último, aunque sí la presentación de la declaración responsable. Además, deberán observar las mismas limitaciones a los usos, cuyo establecimiento corresponde a la autoridad que ostente la competencia sustantiva y/o a la que tomando parte de la decisión final, ostente competencias de carácter territorial.

ⁱⁱ Cuando estas zonas inundables se encuentren fuera de zona de policía no será preceptivo el otorgamiento de ninguna autorización por parte del Organismo de Cuenca. No obstante, el promotor deberá suscribir y presentar en el Organismo de Cuenca, una declaración responsable en la que exprese claramente que conoce y asume el riesgo existente y las medidas de protección civil aplicables al caso. Asimismo, deberán aplicarse las mismas limitaciones a los usos cuyo establecimiento corresponde a la autoridad que ostente la competencia sustantiva y/o a la que tomando parte de la decisión final, ostente competencias de carácter territorial.

En aquellos casos en los que no se haya incluido dicha declaración responsable en un expediente de autorización de la administración hidráulica, deberá presentarse ante ésta con una antelación mínima de un mes antes del inicio de la actividad.

**PLAN REGIONAL DE CARRETERAS
DE LA RIOJA 2022-2030**

ANEJO 17 ACUERDO DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS





ANEJO 17. COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS

ÍNDICE

1	INTRODUCCIÓN	1
	APÉNDICE A. DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS	1

1 INTRODUCCIÓN

A continuación se muestra el documento ***“Delimitación de competencias en materia de carreteras. Acuerdos en Intersecciones, enlaces y estructuras. Octubre 2015”***, el cual tiene como objetivos, en primer lugar, establecer los criterios generales que permitan delimitar la competencia en conservación y explotación en intersecciones y enlaces compartidos entre la Red de Carreteras del Estado en La Rioja y la Red Autonómica de Carreteras de La Rioja y, en segundo lugar, aplicar esos criterios a las intersecciones y enlaces existentes.

APÉNDICE A. DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS

 MINISTERIO DE FOMENTO
SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA



CONSEJERIA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL
DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS

ACUERDOS EN INTERSECCIONES, ENLACES Y ESTRUCTURAS

OCTUBRE 2015

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS

En octubre de 2012, el Consejo de Ministros aprobó un Acuerdo por el que se creó una Comisión para la Reforma de las Administraciones Públicas (CORA). Esta Comisión se estructuró en cuatro Subcomisiones, siendo una de ellas la Subcomisión de Duplicidades administrativas, que determinó en el ámbito de la Dirección General de Carreteras las medidas 1.06.004, sobre instalaciones, y 1.06.005 “Planificación conjunta entre Estado y CCAA en materia de gestión de carreteras”. La segunda medida supone actuar tanto en la definición y delimitación de la red estatal y autonómica, como en la explotación y conservación conjunta de las mismas.

Para el cumplimiento de ambas medidas, se han mantenido diversas reuniones entre la Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja y la Dirección General de Obras Públicas y Transportes de la Comunidad Autónoma de La Rioja durante los años 2014 y 2015, de las que resulta este Acuerdo.

Son objetivos del presente documento en primer lugar establecer los criterios generales que permitan delimitar la competencia en conservación y explotación en intersecciones y enlaces compartidos por la Red de Carreteras del Estado en La Rioja y la Red Autonómica de Carreteras de La Rioja, y en segundo lugar aplicar esos criterios a las intersecciones y enlaces existentes, representando gráficamente en cada caso concreto los tramos que competen a cada Administración.

2. ALCANCE DE LA DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS DE ESTE DOCUMENTO

Las partes firmantes del presente *Acuerdo de delimitación de competencias en intersecciones, enlaces y estructuras compartidas por la Red de Carreteras del Estado en La Rioja y la Red Autonómica de Carreteras de La Rioja* manifiestan que el alcance del Acuerdo es el siguiente:

1. El presente Acuerdo establece competencias plenas de conservación y explotación en los diferentes tramos de intersecciones o enlaces construidos o modificados hasta la fecha del Acuerdo.
Por tanto, la delimitación realizada en el presente Acuerdo implica que cada Administración adquiere las facultades de conservación y explotación de los tramos representados como suyos en los planos del presente documento.
2. El presente Acuerdo no delimita las competencias de conservación y explotación en las intersecciones o enlaces que se construyan en el futuro, pero sí establece los criterios generales de delimitación de competencias de conservación y explotación en intersecciones o enlaces que aplicarán los convenios resultantes del cumplimiento del artículo 20.3 del Reglamento General de Carreteras, aprobado por Real Decreto 1812/1994. Dichos convenios contendrán la delimitación precisa de las competencias indicadas y serán integrados como anejos en el presente Acuerdo.
3. El presente Acuerdo establece competencias plenas de conservación y explotación en las estructuras compartidas por la red estatal y autonómica hasta la fecha del Acuerdo.
4. El presente Acuerdo tiene vigencia indefinida mientras no sea modificado o anulado.

3. CRITERIOS GENERALES DE DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS

3.1. ORDEN CIRCULAR 32/2012 GUÍA DE NUDOS VIARIOS

La Orden Circular 32/2012 Guía de nudos viarios establece lo siguiente:

1.4 Delimitación de competencias

Si en un nudo viario sólo concurren tramos de vía que tienen la misma titularidad, no resulta difícil que todos se adapten a las exigencias del diseño de este.

Pero a menudo sucede que en un mismo nudo concurren vías de distinta titularidad, con funciones y rangos diferentes. Las características de cada red y los intereses de cada titular pueden dar lugar a conflictos en el caso que la implantación de un nuevo nudo, o la remodelación de uno existente, por parte de uno de los titulares afecte⁴ a las vías de otros⁵; e incluso que la presencia o la forma de explotación de estas últimas afecten al nudo.

Para facilitar la resolución de esos conflictos y el logro de una necesaria⁶ coordinación entre distintos titulares, es preciso delimitar el ámbito físico de las competencias de cada uno, y establecer un sistema de prioridades en la explotación conjunta; a menudo esto se plasma en un convenio. Esto constituye un problema más que técnico, administrativo e incluso legal sobre el que esta Guía no se puede pronunciar, pues su solución dependerá en gran medida de las circunstancias locales. Sin embargo, se considera interesante formular algunas observaciones de índole técnica:

- En muchos nudos se ha empleado con éxito una fórmula que atribuye las competencias sobre un ramal o vía de giro al titular de la vía de la que sale.
- Debe estudiarse con especial detalle el reparto de competencias en los tramos que, formando parte de un itinerario, cruzan un nudo viario a distinto nivel y el de otros tramos que concurren en dicho nudo⁷.
- Debe tenerse en cuenta que pueden existir ciertos gastos de conservación y explotación asociados a los nudos, como el alumbrado, cuyo segregación por titularidad puede no ser eficiente.
- Es aconsejable delimitar las zonas de distinta competencia.

⁴ Con las excepciones indicadas en Cf. 4.14.2.2 para las conexiones de una vía de servicio con una autovía.

⁵ Que en la actualidad han dejado de tener existencia legal, según el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre (BOE del 23 de diciembre).

⁶ Canalizados hacia los nudos viarios mediante vías de servicio.

⁷ No sólo físicamente, sino también a su explotación, sin necesidad de afectación física.

⁸ Incluyendo, por ejemplo, la señalización de orientación hacia el nudo, situado a bastante distancia de este.

⁹ De acuerdo con el artículo 103 de la Constitución Española la Administración Pública sirve con objetividad a los intereses generales y actúa, entre otros, de acuerdo con el principio de coordinación.

3.2. CRITERIO GENERAL DE DELIMITACIÓN EN INTERSECCIONES ENTRE CARRETERAS ESTATALES Y AUTONÓMICAS

Se establece como criterio general de delimitación de competencias en intersecciones entre carreteras estatales y autonómicas que las intersecciones serán de titularidad estatal (carretera principal en la intersección) hasta el final de los abanicos o finales de vías de giro de la intersección.

3.3. CRITERIO GENERAL DE DELIMITACIÓN EN ENLACES ENTRE CARRETERAS ESTATALES Y AUTONÓMICAS

Se establece como criterio general de delimitación de competencias en enlaces entre carreteras estatales y autonómicas que todos los ramales existentes a fecha de la firma de este acuerdo sean competencia de la Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja. Los enlaces que se construyan a posteriori, ya sea por una Administración o por la otra, serán objeto de delimitación de competencias en documento anejo a éste, en el que se especifique con precisión tanto los límites físicos como los diferentes condicionantes, tanto de conservación como de explotación de cada uno de sus elementos.

El cambio de titularidad de un ramal estatal a titularidad autonómica se producirá siempre donde se pierda su sección transversal característica o donde finalicen los abanicos o las vías de giro de la intersección.

En caso de que la unión entre ramal de titularidad estatal y tronco de carretera autonómica sea mediante una intersección con vías de giro e isletas, el criterio del párrafo anterior es idéntico al fijado en intersecciones pero considerando el tronco de carretera autonómica como carretera principal de la intersección y al ramal de titularidad estatal como carretera secundaria de la intersección. Por tanto, en las intersecciones entre carretera autonómica y ramal de titularidad estatal serán de titularidad autonómica (carretera principal en la intersección) hasta el final de los abanicos o finales de vías de giro de la intersección.

En caso de que la unión entre ramal de titularidad estatal y tronco de carretera autonómica se realice mediante un carril de cambio de velocidad, de aceleración o de deceleración, se mantiene el criterio de cambio de titularidad donde se pierde la sección transversal característica del ramal o donde finalicen los abanicos o las vías de giro de la intersección.



Azul: titularidad estatal.

Rojo: titularidad autonómica.

Carretera Estatal	P.K.	Carretera Autonómica	Tipo de nudo	Observaciones
N-120a	22,045	LR-427	Intersección	Incluida en tramo susceptible de transferencia
N-120a	23,340	LR-136	Intersección	Incluida en tramo susceptible de transferencia. Mismo plano que A-12 p.k. 22+295
N-120a	24,785	LR-321	Intersección	Incluida en tramo susceptible de transferencia
N-120a	25,155	LR-113	Enlace	Incluida en tramo susceptible de transferencia
N-120a	27,075	LR-208	Intersección	Incluida en tramo susceptible de transferencia
N-120a	30,355	LR-423	Intersección	
N-120a	31,1095	LR-315 y LR-206	Intersección	Mismo plano que A-12, p.k. 31+840
N-120a	34,610	LR-207	Intersección	Mismo plano que A-12, p.k. 34+260
N-120a	39,270	LR-309	Intersección	
N-120a	39,930	LR-326	Intersección	Mismo plano que A-12, p.k. 39+180
N-120	46,585	LR-201	Enlace	
N-120	51,170	LR-501 y LR-308	Enlace	
N-124	43,235	LR-111	Enlace	
N-124	45,625	LR-124	Enlace	
LR-111	36,690	LR-111	Continuidad con carretera N-126	Incluida en tramo susceptible de transferencia
N-126	3,348	LR-111	Continuidad con carretera LR-111	
N-232	336,975	LR-287	Enlace	
N-232	345,860 a 347,670	LR-495, LR-285 y LR-115	Enlace	
N-232	346,670	LR-586	Intersección	Incluida en N-232 p.k. 345,860 a 347,670
N-232	351,615	LR-384	Enlace	

Carretera Estatal	P.K.	Carretera Autonómica	Tipo de nudo	Observaciones
N-232	361,685	LR-134	Enlace	
N-232	367,500	LR-280	Enlace	
N-232	371,515	LR-123	Intersección	
N-232	374,990	LR-381 y N-232a	Enlace	N-232a Incluida en tramo susceptible de transferencia
N-232	379,830	LR-259	Enlace	
N-232	384,055	LR-260	Intersección	
N-232	390,810	LR-459	Intersección	
N-232	395,100	LR-458	Intersección	
N-232	395,335	LR-261	Intersección	
N-232	396,915	LR-132	Enlace	Incluida en tramo susceptible de transferencia al Estado
N-232	419,900	LR-251	Intersección	
N-232	420,305	LR-137 y LR-542	Intersección	
N-232	420,665	LR-543	Intersección	
N-232	426,585	LR-211	Intersección	
N-232	427,925	LR-321	Intersección	
N-232	428,970	LR-113	Enlace	
N-232	434,055	LR-318	Intersección	
N-232	437,590	LR-208	Enlace	
N-232	438,245	LR-328	Intersección	
N-232	442,350	LR-314 y LR-210	Intersección	
N-232	446,960	LR-207	Intersección	

4. APLICACIÓN DE LOS CRITERIOS GENERALES A INTERSECCIONES Y ENLACES COMPARTIDOS EXISTENTES, REPRESENTANDO GRÁFICAMENTE EN CADA CASO CONCRETO LA COMPETENCIA DE CADA ADMINISTRACIÓN

El segundo objetivo del presente acuerdo es aplicar los criterios establecidos en el apartado anterior a las intersecciones y enlaces existentes.

La lista de intersecciones y enlaces compartidos existentes es la siguiente:

Carretera Estatal	P.K.	Carretera Autonómica	Tipo de nudo	Observaciones
A-12	8,300	N-120a	Enlace	Incluida en tramo susceptible de transferencia (N-120a)
A-12	10,480	LR-137	Enlace	
A-12	12,935	LR-342	Enlace	
A-12	16,270	LR-341	Enlace	
A-12	22,295	LR-427 y LR-136	Enlace	
A-12	24,660	LR-113	Enlace	
A-12	28,135	LR-313	Enlace	
A-12	31,840	LR-315	Enlace	
A-12	34,260	LR-312	Enlace	
A-12	39,180	LR-326	Enlace	
A-12	41,225	Ninguna. Conecta con N-120a	Enlace	Incluida en tramo susceptible de transferencia
A-12	44,355	LR-111	Enlace	
A-13	2,875	LR-131	Enlace	
LO-20	7,020	LR-443	Enlace	
N-111	268,770	LR-250 y LR-457	Intersección	
N-111	274,040	LR-456	Intersección	

Carretera Estatal	P.K.	Carretera Autonómica	Tipo de nudo	Observaciones
N-111	278,575	LR-333	Intersección	
N-111	282,045	LR-455	Intersección	
N-111	283,520	LR-232	Intersección	
N-111	285,045	LR-454	Intersección	
N-111	289,946	LR-253	Intersección	
N-111	290,820	LR-245	Intersección	
N-111	291,780	LR-330	Intersección	
N-111	293,080	LR-486	Intersección	
N-111	294,825	LR-547	Intersección	
N-111	295,555	LR-330	Intersección	
N-111	297,010	LR-447	Intersección	
N-111	304,845	LR-446	Intersección	
N-111	310,270	LR-255 y LR-137	Enlace	
N-111	313,545	LR-256	Enlace	
N-111	319,555	LR-254	Enlace	
N-113	64,695	LR-123	Intersección	
N-120a	8,000		Enlace	Es el mismo que el A-12 p.k. 8+300 pero en el otro extremo
N-120a	16,270	LR-341	Intersección	Incluida en tramo susceptible de transferencia. Mismo plano que A-12 p.k. 16+270
N-120a	17,930	LR-322	Enlace	Incluida en tramo susceptible de transferencia
N-120a	21,690	LR-340	Intersección	Incluida en tramo susceptible de transferencia

Carretera Estatal	P.K.	Carretera Autonómica	Tipo de nudo	Observaciones
N-232	449,310	LR-203	Intersección	
N-232	452,705	Ninguna. Conecta con N-126	Enlace	Incluida en tramo susceptible de transferencia
N-232	454,870	LR-310	Enlace	
N-232	456,515	Ninguna. Conecta con N-232a	Enlace	Incluida en tramo susceptible de transferencia
N-232	457,125	LR-209	Enlace	
N-232	457,870	LR-324	Enlace	
N-232	460,580	LR-303	Intersección	
N-232	461,480	LR-202	Intersección	
N-232	463,625	LR-302	Intersección	
N-232	466,920	LR-304	Intersección	
N-232a	456,605	LR-201	Intersección	Susceptible de transferencia
N-232a	456,920	LR-209	Intersección	Susceptible de transferencia
N-232a	457,990	LR-324	Intersección	Susceptible de transferencia. Mismo plano que N-232 p.k. 457+870
N-232a	28,390	LR-319	Intersección	Pendiente de transferencia
N-232a	31,030	LR-424	Intersección	Pendiente de transferencia
N-232a	32,635	LR-210 y LR-317	Intersección	Pendiente de transferencia

La lista de estructuras compartidas que no pertenecen a ningún enlace es la siguiente:

Carretera Estatal	P.K.	Carretera Autonómica	T.M.	Observaciones
N-232	337+485	LR-269	Alfaro	4 sumideros
N-124	43+012	LR-212	Haro	Tablero con 23 vigas, algunas golpeadas, tiene un sumidero antiguo en el lado sur en mitad del tablero, no tiene tubos de desagüe y cae sobre la viga
A-12	17+920	LR-322	Huércanos	2 sumideros en estribo Huércanos
A-12	23+816	LR-321	Huércanos	4 sumideros, 2 con tubo bajante en estribo Nájera
A-12	26+840	LR-208	Nájera a Hormilleja	Marco. No sumideros, bajantes de talud en cercanías
A-12	43+818	LR-203	Sto. Domingo a Bañares	Marco. No sumideros, bajantes de talud en cercanías

En el capítulo PLANOS se representan gráficamente todas las intersecciones y enlaces compartidos indicando mediante sombreado rojo o azul la asunción de competencias en conservación y explotación de cada Administración, en los términos indicados en el apartado 2. *ALCANCE DE LA DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS DE ESTE DOCUMENTO.*

5. DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS DE CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN EN ESTRUCTURAS EN INTERSECCIONES Y ENLACES COMPARTIDOS

5.1. NOMENCLATURA

En el presente Acuerdo se empleará la siguiente nomenclatura:

Estructuras compartidas: aquellas obras de paso que permiten el cruce a distinto nivel de una carretera o ramal estatal y una carretera o ramal autonómico. Las estructuras compartidas pueden pertenecer a un enlace o ser pasos superiores o inferiores sin ramales de conexión entre carreteras.

Administración constructora de la estructura: es la Administración que ha construido la estructura. En el caso de estructuras compartidas construidas con anterioridad al *Real Decreto 1591/1984, de 1 de agosto, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de La Rioja en materia de carreteras*, cada Administración será considerada la Administración constructora de las partes de la estructura que más afecten a sus funciones.

Administración titular de la estructura: es la Administración constructora mientras no exista cesión de la misma o del tramo de carretera en que se encuentra.

Administración responsable del vial superior: es la Administración encargada de la conservación y explotación en el tramo de carretera soportada por la estructura.

Administración responsable del vial inferior: es la Administración encargada de la conservación y explotación en el tramo de carretera que cruza bajo la estructura.

Elementos estructurales: son aquellas partes de la estructura u obra de paso cuya función principal es resistir las acciones permanentes, transitorias y accidentales que puedan solicitarla con unos costes de conservación aceptables durante el periodo de vida previsto. Son los elementos estructurales las cimentaciones, las pilas, los estribos, las vigas, los apoyos de neopreno, los tableros, los muros, los arcos en caso de puentes arcos, los tirantes y los pilonos en caso de puentes atirantados, las losas de transición, los terraplenes que soportan cargas de la estructura, etc.

Elementos funcionales: son aquellas partes de la estructura u obra de paso cuya función principal se refiere a la comodidad, seguridad o regulación del tráfico. Son elementos funcionales de las estructuras: el pavimento y sus juntas de dilatación, los pretilos y otras defensas, las aceras, las barandillas, la señalización vertical y horizontal, el balizamiento, las instalaciones de alumbrado, las pantallas antiruido, etc.

A efectos de delimitación de competencias de conservación y explotación, se considerará que los elementos de drenaje como las cunetas, los caces, los sumideros, las embocaduras de bajantes, etc. son elementos funcionales, con la excepción de las bajantes¹.

A efectos de delimitación de competencias de conservación y explotación, se considerará que las bermas y los márgenes de la carretera son elementos funcionales.

¹ Se entiende por bajante el elemento lineal de sección constante y fuertemente inclinado. Sus conexiones al resto de la red: embocaduras, terminaciones de desagüe, etc. no están incluidas en su definición.

Elementos especiales: son aquellas partes de la estructura no clasificables como elementos estructurales o funcionales o no clasificables como elementos del vial superior o inferior. Entre otros, son elementos especiales las impostas y las bajantes.

5.2. COMPETENCIAS EN CONSERVACIÓN DE ELEMENTOS ESTRUCTURALES DE ESTRUCTURAS COMPARTIDAS

Se establece que la Administración constructora de la estructura asume la competencia plena de la conservación de los elementos estructurales de la obra de paso.

5.3. COMPETENCIAS EN CONSERVACIÓN DE ELEMENTOS FUNCIONALES DE ESTRUCTURAS COMPARTIDAS

Se establece que:

La administración responsable del vial superior asume la competencia plena de la conservación de los elementos funcionales de la estructura en el vial superior.

La administración responsable del vial inferior asume la competencia plena de la conservación de los elementos funcionales de la estructura en el vial inferior.

Para el caso de las bajantes, si los problemas que pudieran tener las mismas se derivan de un mal funcionamiento del drenaje en el vial superior, será la Administración responsable de dicho vial la encargada de arreglar y solucionar dichos problemas. No obstante, la Administración responsable del vial inferior se compromete a mantener en las debidas condiciones de funcionalidad y limpieza el desagüe de dichas bajantes.

5.4. COMPETENCIAS EN CONSERVACIÓN DE ELEMENTOS ESPECIALES DE ESTRUCTURAS COMPARTIDAS

Ambas administraciones asumen la competencia plena de la conservación de aquellos elementos especiales de la estructura para los que tengan mayor facilidad de vigilancia, acceso y mantenimiento que la otra Administración.

Según el criterio expresado, también aquellos elementos de conexión (desagüe) entre redes de drenaje de viales superior e inferior serán competencia de la Administración responsable del vial inferior.

5.5. COMPETENCIAS EN EXPLOTACIÓN DE ESTRUCTURAS COMPARTIDAS

Se establece que:

La administración responsable del vial superior asume la competencia plena de la explotación en el vial superior.

La administración responsable del vial inferior asume la competencia plena de la explotación en el vial inferior.

Cuando se ocasionen daños a la estructura por terceros, la administración titular de la estructura asume las competencias de efectuar las reparaciones pertinentes y reclamar los daños a sus causantes.

6. MODIFICACIÓN DEL PRESENTE ACUERDO

El presente Acuerdo podrá ser modificado mediante Acuerdo de modificación posterior firmado por ambas Administraciones.

El presente Acuerdo podrá ser ampliado con los convenios de delimitación de competencias de conservación y explotación que se suscriban en cumplimiento del artículo 20.3 del Reglamento General de Carreteras, aprobado por Real Decreto 1812/1994 para nuevas obras de intersecciones o enlaces compartidos que se construyan con posterioridad al presente acuerdo, o por disposiciones posteriores que modifiquen o amplíen lo indicado en dicho artículo 20.3 del RD 1812/1994.

7. ENTRADA EN VIGOR

El presente Acuerdo adquiere vigencia en el momento de su firma.

En el plazo de un año desde la firma del presente acuerdo, se localizarán en campo los límites representados mediante puntos topográficos o equivalentes.

Y como prueba de conformidad suscriben el presente documento en el lugar y fecha indicados.

Logroño, a 28 de octubre de 2015.

POR EL MINISTERIO DE FOMENTO

El Jefe de la Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja


Fdo.: D. Enrique García Garrido.

POR EL GOBIERNO DE LA RIOJA

El Director General de Obras Públicas y Transportes


Fdo.: Carlos del Valle Sánchez
Dirección General de
Obras Públicas y Transportes

ANEXO 1 COMPETENCIAS EN CONSERVACIÓN DE LOS DIFERENTES ELEMENTOS DE ESTRUCTURAS COMPARTIDAS QUE NO PERTENECEN A NINGÚN ENLACE

En este Anexo se analizan cada una de las estructuras compartidas que no pertenecen a ningún enlace, por ser pasos superiores o inferiores sin ramales de conexión entre carreteras, y se particularizan o modifican los criterios generales para cada una de ellas.

1. Estructura ubicada en la N-232, p.k. 337+485, cruce a distinto nivel con la carretera LR-289 en Alfaro

Se trata de una estructura que da continuidad a la carretera LR-289 construida sobre la carretera N-232. Es una estructura formada por una losa armada pretensada continua de hormigón armado apoyada en los dos estribos extremos y en dos pares de pilas intermedias. Dispone de unas impostas de hormigón armado de reducida dimensión, barandillas peatonales, aceras a cada lado de la estructura, sistemas de contención metálicos tipo bionda simple con postes placa tubulares, los cuales junto con las barandillas externas protegen las aceras. Dispone de canalización libre en cada acera formada por un conducto de PVC negro. Dispone así mismo de dos juntas de dilatación mecánicas en buen estado de conservación. Cuenta también con 4 sumideros, 2 en cada lado de la calzada, los cuales desaguan directamente en vertical con unos tubos pasantes, los del lado Alfaro directamente sobre el pie del estribo en el terreno que queda entre este y la carretera N-232 y los del lado Corella directamente sobre el borde de un camino vecinal junto a la N-232.

El estado de conservación de estos sumideros es regular ya que presentan bastante suciedad en la entrada de los mismos, taponando la misma la acumulación de tierra vegetal y plantas herbáceas. Los diferentes apoyos de neopreno de la estructura se encuentran en buen estado de conservación no presentando desplazamientos significativos respecto a su posición original. Se observa algún resto de encofrado de construcción sin retirar que no presenta problema alguno para la estructura. El estado de conservación de la estructura en general es bueno.

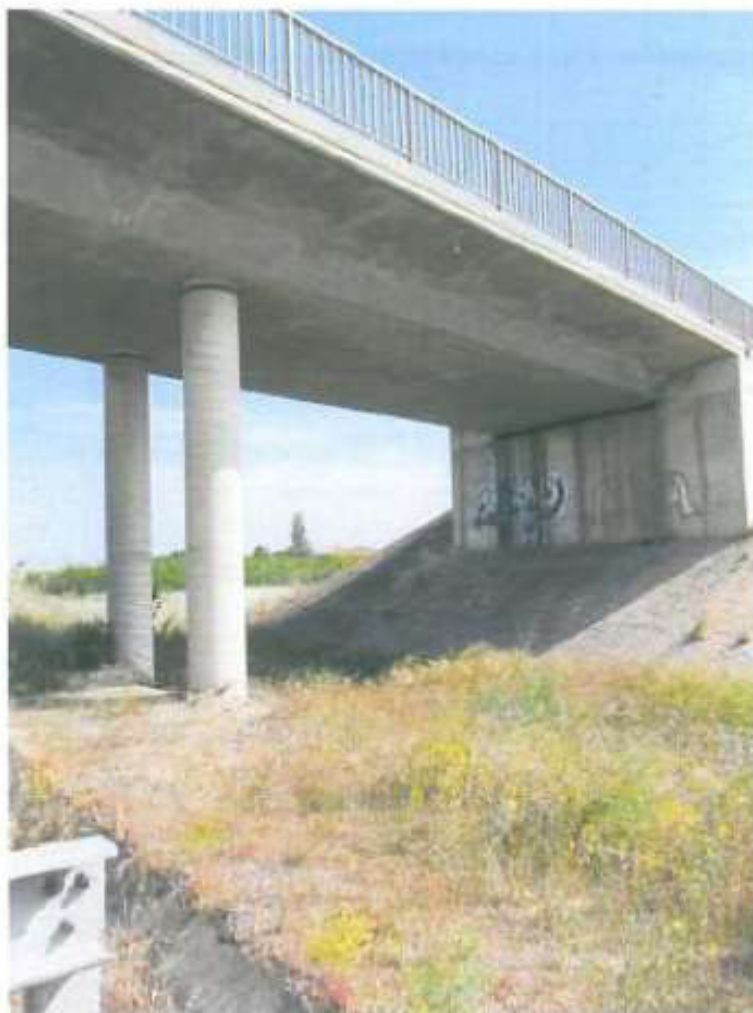
Es competencia de la CCAA de La Rioja la conservación y mantenimiento de los elementos que forman parte de la carretera autonómica, tales como plataforma, pavimento, barandillas, juntas de dilatación, sistemas de contención y la limpieza de los sumideros y mantenimiento de la vegetación colindante con dicha carretera.

Es competencia de la Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja la conservación y mantenimiento de la estructura, incluyendo cimientos, pilas, estribos, vigas y tablero, además de las impostas y aparatos de apoyo. La Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja tiene competencia sobre los sistemas de contención ubicados en las márgenes de la carretera N-232 cuya misión es proteger las pilas de la estructura frente a una posible salida de vía.

Se adjuntan unas fotografías ilustrativas de la misma.







2. Estructura ubicada en la N-124, p.k. 43+012, cruce a distinto nivel con la carretera LR-212 en Haro

Se trata de una estructura que da continuidad a la carretera N-124 construida sobre la carretera LR-212. Es una estructura formada por un tablero compuesto por 23 vigas colocadas a tope apoyadas en los dos estribos extremos. No dispone de pilas intermedias ni de impostas, tampoco cuenta con aceras ni barandillas peatonales en su parte superior, sí dispone de aceras sin proteger a cada lado de la carretera LR-212. Para proteger a los vehículos que circulan por la carretera N-124 ante una salida de vía y caída sobre la carretera LR-212 tiene instalados a cada lado de la carretera estatal unos sistemas de contención metálicos tipo bionda simple con postes IPN embebidos en la losa. No cuenta con juntas de dilatación al ser los movimientos de dilatación prácticamente despreciables. Respecto al drenaje cuenta con un único sumidero a mitad de la estructura en la MD de la carretera N-124 (lado Labastida), el cual se encuentra tapado tras los diferentes refuerzos de firme que ha llevado la carretera N-124. El gálibo de la estructura es escaso, estando limitado a 4,50 m, presentando el ala inferior de las vigas alguna marca de roces de vehículos pesados y alguna pequeña rotura del extremo del ala sin importancia aparente.

Respecto a las competencias sobre su conservación y mantenimiento se establece que es responsabilidad de la Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja la conservación y mantenimiento de los elementos que forman parte de la carretera nacional, tales como plataforma, pavimento, sistemas de contención y la limpieza de los sumideros y mantenimiento de la vegetación colindante con dicha carretera.

Igualmente, es competencia de la Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja la conservación y mantenimiento de la estructura, incluyendo cimientos, estribos, vigas y tablero, además de las impostas y aparatos de apoyo.

Es competencia de la CCAA el mantenimiento tanto de la plataforma y firme de la carretera LR-212 así como de las aceras construidas a cada lado de la misma.

Se adjuntan unas fotografías ilustrativas de la misma.





3. Estructura ubicada en la A-12, p.k. 17+920, cruce a distinto nivel con la carretera LR-322 en Huércanos

Se trata de una estructura de reciente construcción que da continuidad a la carretera LR-322 construida sobre la autovía A-12. Es una estructura formada por cuatro vigas cajón independientes de hormigón armado dispuestas en línea de forma isostática y apoyadas en los dos estribos extremos y en tres pilas intermedias. Dispone de unas impostas de hormigón armado de reducida dimensión, pretiles metálicos tipo barrera francesa. No dispone de aceras. Cuenta con dos juntas de dilatación mecánicas en buen estado de conservación. Cuenta también con 2 sumideros en el estribo del lado Huércanos, 1 a cada lado de la calzada, los cuales desaguan directamente en vertical sobre el estribo norte (lado Huércanos) con unos tubos pasantes; no dispone de picos de pato, por lo que el agua discurre sobre la parte inferior de la losa. Los diferentes apoyos de neopreno de la estructura se encuentran en buen estado de conservación no presentando desplazamientos significativos respecto a su posición original. El estado de conservación de la estructura es bueno.

Es competencia de la CCAA de La Rioja la conservación y mantenimiento de los elementos que forman parte de la carretera autonómica, tales como plataforma, pavimento, pretiles, juntas de dilatación, sistemas de contención y la limpieza de los sumideros y mantenimiento de la vegetación colindante con dicha carretera.

Es competencia de la Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja la conservación y mantenimiento de la estructura, incluyendo cimientos, pilas, estribos, vigas y tablero, además de las impostas y aparatos de apoyo. La Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja tiene competencia sobre los sistemas de contención ubicados en las márgenes de la carretera A-12 cuya misión es proteger las pilas de la estructura frente a una posible salida de vía.

Se adjuntan unas fotografías ilustrativas de la misma.



4. Estructura ubicada en la A-12, p.k. 23+816, cruce a distinto nivel con la carretera LR-321 en Huércanos

Se trata de una estructura de reciente construcción que da continuidad a la carretera LR-321 construida sobre la autovía A-12. Es una estructura formada por cuatro vigas cajón independientes de hormigón armado dispuestas en línea de forma isostática y apoyadas en los dos estribos extremos y en tres pilas intermedias. Dispone de unas impostas de hormigón armado de reducida dimensión, pretilles metálicas tipo barrera francesa. No dispone de aceras. Cuenta con dos juntas de dilatación mecánicas en buen estado de conservación. Cuenta también con 4 sumideros, 2 en cada estribo, los cuales desaguan directamente en vertical sobre el estribo, los del lado sur (lado Nájera) disponen de tubo vertical hasta al cargadero, sin embargo los del lado sur (Huércanos) carecen de estos, por lo que el agua discurre sobre la parte inferior de

la losa. Los diferentes apoyos de neopreno de la estructura se encuentran en buen estado de conservación no presentando desplazamientos significativos respecto a su posición original. El estado de conservación de la estructura es bueno.

Es competencia de la CCAA de La Rioja la conservación y mantenimiento de los elementos que forman parte de la carretera autonómica, tales como plataforma, pavimento, pretilles, juntas de dilatación, sistemas de contención y la limpieza de los sumideros y mantenimiento de la vegetación colindante con dicha carretera.

Es competencia de la Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja la conservación y mantenimiento de la estructura, incluyendo cimientos, pilas, estribos, vigas y tablero, además de las impostas y aparatos de apoyo. La Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja tiene competencia sobre los sistemas de contención ubicados en las márgenes de la carretera A-12 cuya misión es proteger las pilas de la estructura frente a una posible salida de vía.

Se adjuntan unas fotografías ilustrativas de la misma.



5. Estructura ubicada en la A-12, p.k. 26+840, cruce a distinto nivel con la carretera LR-208 en Nájera hacia Hormilleja

Se trata de un marco de reciente construcción que da continuidad a la autovía A-12 construido sobre la carretera LR-208. Al tratarse de un marco no dispone de impostas. Cuenta con unos sistemas de contención metálicos tipo bionda superpuesta cuya misión es proteger a los vehículos que circulen por la autovía A-12 frente a una posible salida de vía y caída por el talud. No dispone de aceras. Al tratarse de un marco construido bajo el tronco de la autovía A-12 y formar parte de una intersección entre la carretera nacional N-120a y LR-208, la competencia del mantenimiento íntegro recae en el Estado.

Se adjuntan unas fotografías ilustrativas de la misma.



6. Estructura ubicada en la A-12, p.k. 43+818, cruce a distinto nivel con la carretera LR-203 en Santo Domingo de La Calzada

Se trata de un marco de reciente construcción que da continuidad a la autovía A-12 construido sobre la carretera LR-203. Al tratarse de un marco no dispone de impostas. Cuenta con unos pretilles prefabricados de hormigón armado y con barandilla tipo jamón cuya misión es proteger a los vehículos que circulen por la autovía A-12 frente a una posible salida de vía y caída por el talud. No dispone de aceras. Es competencia del Estado la conservación y mantenimiento de la plataforma y pavimento de la autovía A-12, así como de los pretilles y sistemas de contención instalados a lo largo de dicha autovía.

Es competencia de la Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja la conservación y mantenimiento de la estructura, incluyendo cimientos, estribos, aletas y tablero.

Es competencia de la CCAA de La Rioja la conservación y mantenimiento de la plataforma y pavimento de la carretera LR-203, así como de las cunetas construidas a cada lado de la carretera autonómica y de los márgenes de ésta.

Se adjuntan unas fotografías ilustrativas de la misma.



PLANOS

INDICE

PLANO 1: Enlace A-12 p.k. 8+300 Navarrete, conexión con LO-20 y N-120a. Acuerdo válido únicamente en caso de cesión o transferencia a la CAR del tramo correspondiente a la N-120a

PLANO 2: Enlace A-12 p.k. 10+480 Navarrete-Fuenmayor LR-137

PLANO 3: Enlace A-12 p.k. 12+935 Sotés LR-342

PLANO 4: Enlace A-12 p.k. 16+270 Ventosa LR-341

PLANO 5: Enlace A-12 p.k. 22+295 Huércanos LR-427 y LR-136

PLANO 6: Enlace A-12 p.k. 24+660 Uruñuela LR-113

PLANO 7: Enlace A-12 p.k. 28+135 Hormilla LR-313

PLANO 8: Enlace A-12 p.k. 31+840 Azofra-Briones LR-315

PLANO 9: Enlace A-12 p.k. 34+260 Alesanco-Ollauri LR-312

PLANO 10: Enlace A-12 p.k. 39+180 Cirueña-Hervías LR-326

PLANO 11: Enlace A-12 p.k. 44+355 Sto. Domingo de la Calzada-Casalarreina LR-111

PLANO 12: Enlace A-13 p.k. 2+875 Sotogalo LR-131

PLANO 13: Enlace LO-20 p.k. 7+020 La Estrella LR-443

PLANO 14: Intersección N-111 p.k. 268+770 San Andrés con LR-250 y LR-457

PLANO 15: Intersección N-111 p.k. 274+040 Lumberras con LR-456

PLANO 16: Intersección N-111 p.k. 278+575 Viloslada con LR-333

PLANO 17: Intersección N-111 p.k. 282+045 Aldeanueva con LR-455

PLANO 18: Intersección N-111 p.k. 283+520 Villanueva con LR-232

PLANO 19: Intersección N-111 p.k. 285+045 Pradillo con LR-454

PLANO 20: Intersección N-111 p.k. 289+946 Nieva con LR-253

PLANO 21: Intersección N-111 p.k. 290+820 Almarza con LR-245

PLANO 22: Intersección N-111 p.k. 291+780 Torrecilla con LR-330

PLANO 23: Intersección N-111 p.k. 293+080 Rivabellosa con LR-486

PLANO 24: Intersección N-111 p.k. 294+825 Torrecilla (Bº Barruelo) con LR-547

PLANO 25: Intersección N-111 p.k. 295+555 Torrecilla con LR-330

PLANO 26: Intersección N-111 p.k. 297+010 Nestares con LR-447

PLANO 27: Intersección N-111 p.k. 304+845 Viguera con LR-446

PLANO 28: Enlace N-111 p.k. 310+270 Nalda con LR-255 y LR-137

PLANO 29: Enlace N-111 p.k. 313+545 Albelda de Iregua con LR-256

PLANO 30: Enlace N-111 p.k. 319+555 Lardero-Entrena con LR-254. Acuerdo válido únicamente en caso de no ejecución del proyecto de clave 33-LO-5340 de modificación del enlace.

PLANO 31: Intersección N-113 p.k. 64+695 Cervera de Río Alhama (Valverde) con LR-123

PLANO 32: Enlace N-120a p.k. 17+930 Huércanos con LR-322

PLANO 33: Intersección N-120a p.k. 21+690 Alesón con LR-340

PLANO 34: Intersección N-120a p.k. 22+045 Huércanos con LR-427

PLANO 35: Intersección N-120a p.k. 24+785 Huércanos con LR-321

PLANO 36: Enlace N-120a p.k. 25+155 Uruñuela con LR-113

PLANO 37: Intersección N-120a p.k. 27+075 Hormilleja con LR-208

PLANO 38: Intersección N-120 p.k. 30+355 Hormilla con LR-423

PLANO 39: Enlace N-120 p.k. 39+270 Hervías con LR-309

PLANO 40: Enlace N-120 p.k. 46+585 Herramelluri con LR-201

PLANO 41: Enlace N-120 p.k. 51+170 Grañón con LR-501 y LR-308

PLANO 42: Enlace N-124 p.k. 43+235 Barrio Bodegas con LR-111

PLANO 43: Enlace N-124 p.k. 45+625 Briñas con LR-124

PLANO 44: Conexión LR-111 p.k. 36+690 Fin Vte. Castañares de Rioja con N-126

PLANO 45: N-126 p.k. 3+348 conexión con LR-111 (AP-68)

PLANO 46: Enlace N-232 p.k. 336+975 Alfaro a Corella con LR-287

PLANO 47: Enlace N-232 p.k. 345+860 a 347+670 Rincón de Soto Este y Oeste con LR-115 y LR-495

PLANO 48: Enlace N-232 p.k. 351+615 Aldeanueva de Ebro con LR-384

PLANO 49: Enlace N-232 p.k. 361+685 Calahorra (Eroski) con LR-134

PLANO 50: Enlace N-232 p.k. 367+500 Pradejón con LR-280

PLANO 51: Intersección N-232 p.k. 371+515 El Villar de Arnedo con LR-123

PLANO 52: Enlace N-232 p.k. 374+990 Tudelilla-Ausejo con LR-381 y N-232a

PLANO 53: Enlace N-232 p.k. 379+830 Ausejo-El Redal con LR-259

PLANO 54: Intersección N-232 p.k. 384+055 Corera con LR-260

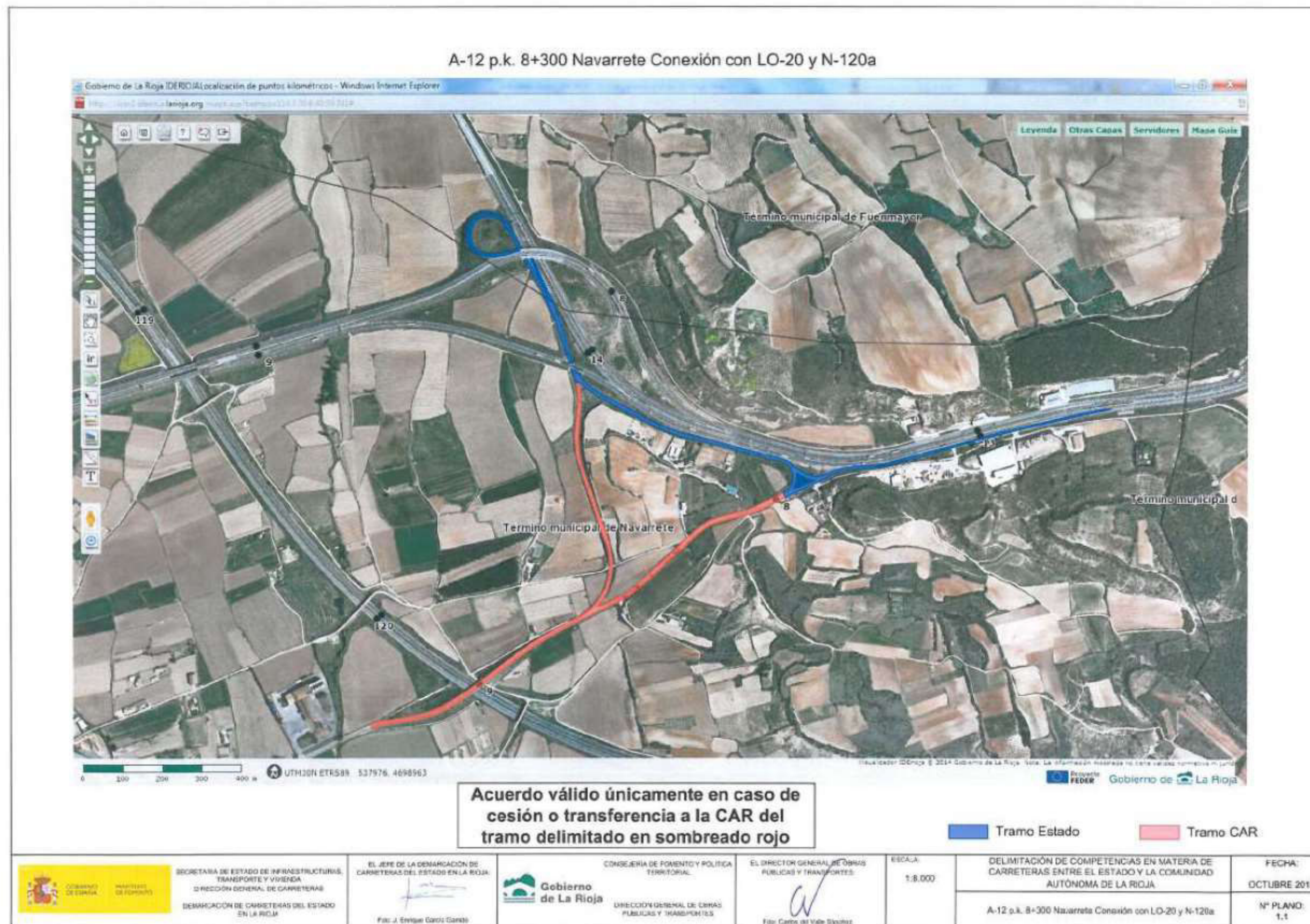
PLANO 55: Intersección N-232 p.k. 390+810 Arrúbal con LR-459

PLANO 56: Intersección N-232 p.k. 395+100 Agoncillo con LR-458

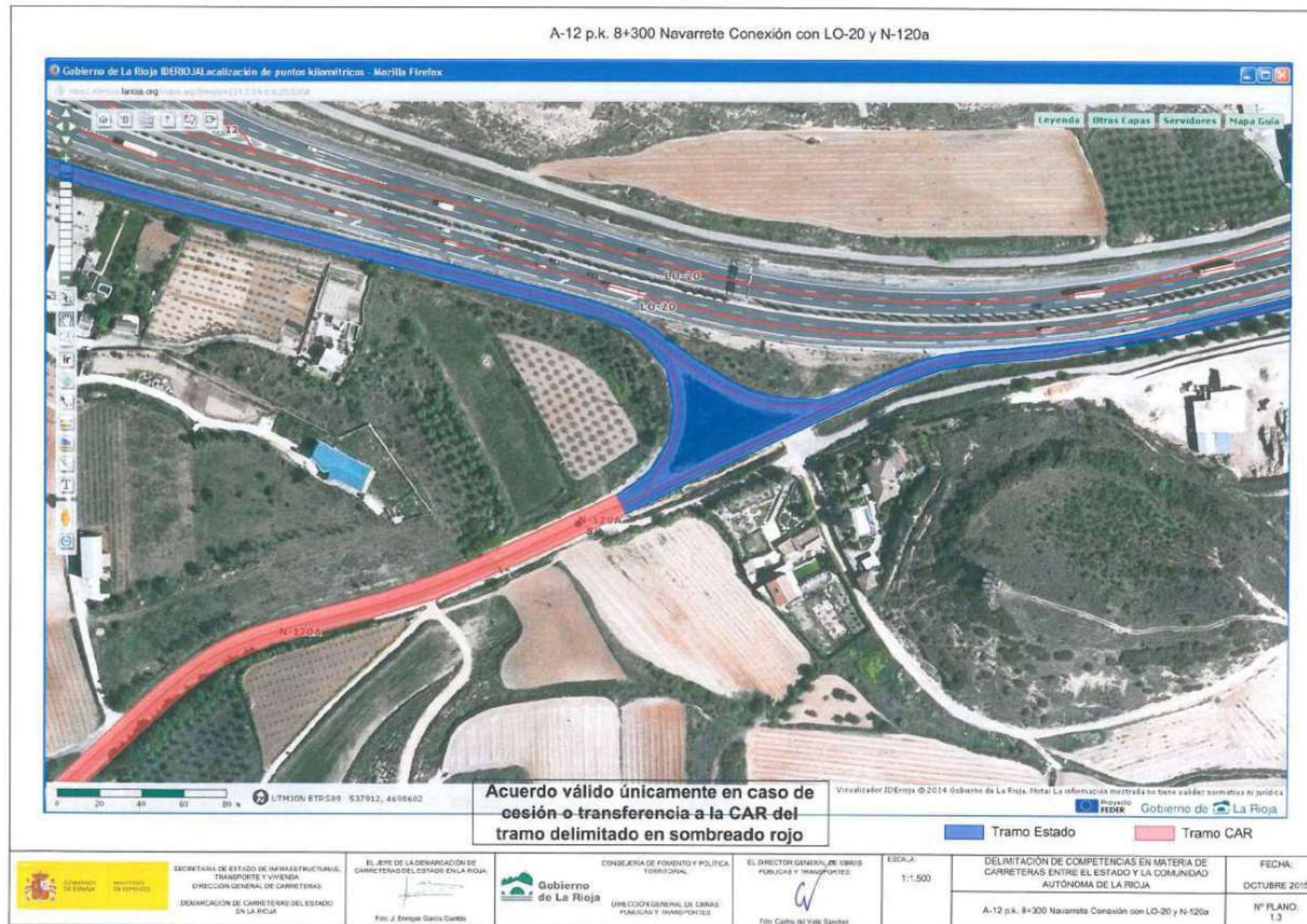
PLANO 57: Intersección N-232 p.k. 395+335 Murillo de Río Leza con LR-261

PLANO 58: Enlace N-232 p.k. 396+915 Aeropuerto con LR-132

PLANO 59: Intersección N-232 p.k. 419+900 Fuenmayor con LR-251
PLANO 60: Intersección N-232 p.k. 420+305 Fuenmayor-Navarrete con LR-137
PLANO 61: Intersección N-232 p.k. 420+665 Fuenmayor Intersección con LR-543
PLANO 62: Intersección N-232 p.k. 426+585 Cenicero con LR-211
PLANO 63: Intersección N-232 p.k. 427+925 a Huércanos con LR-321
PLANO 64: Enlace N-232 p.k. 428+970 Cenicero-Uruñuela con LR-113
PLANO 65: Intersección N-232 p.k. 434+055 Baños de Ebro con LR-318
PLANO 66: Enlace N-232 p.k. 437+590 San Asensio con LR-208
PLANO 67: Intersección N-232 p.k. 438+245 San Asensio con LR-328
PLANO 68: Intersección N-232 p.k. 442+350 Briones con LR-314
PLANO 69: Intersección N-232 p.k. 446+960 Ollauri con LR-207
PLANO 70: Intersección N-232 p.k. 449+310 Rodezno con LR-203
PLANO 71: Enlace N-232 p.k. 454+870 Cihuri-Casalarreina con LR-310
PLANO 72: Enlace N-232 p.k. 457+125 Sajazarra con LR-209
PLANO 73: Enlace N-232 p.k. 457+870 Cuzcurrita de Río Tirón con LR-324
PLANO 74: Intersección N-232 p.k. 460+580 Anguciana-Treviana con LR-303
PLANO 75: Intersección N-232 p.k. 461+480 Anguciana con LR-202
PLANO 76: Intersección N-232 p.k. 463+625 Fonzalecha con LR-302
PLANO 77: Intersección N-232 p.k. 466+920 Treviana-Foncea con LR-304
PLANO 78: Intersección N-232a p.k. 456+605 Tirgo con LR-201
PLANO 79: Intersección N-232a p.k. 456+920 Tirgo con LR-209
PLANO 80: Intersección N-232a (Laguardia) p.k. 28+390 Abalos con LR-319
PLANO 81: Intersección N-232a (Laguardia) p.k. 31+030 Peciña con LR-424
PLANO 82: Intersección N-232a (Laguardia) p.k. 32+635 San Vicente de la Sonsierra con LR-210 y LR-







A-12 p.k. 8+300 Navarrete N-120a. Límite de cesión a Ayto. Navarrete (p.k. 9+300 de N-120a)






Acuerdo válido únicamente en caso de cesión o transferencia a la CAR del tramo delimitado en sombreado rojo

Tramo Corporación Local

Tramo Estado

Tramo CAR

 <p>SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>	<p>EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>  <p>Fdo: J. Enrique Garza Garza</p>	<p>GOBIERNO DE LA RIOJA</p> <p>CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL</p> <p>DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>	<p>EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>  <p>Fdo: Carlos del Valle Sánchez</p>	<p>ESCALA: 1:1.000</p>	<p>DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA</p> <p>A-12 p.k. 8+300 Navarrete Cesión con LO-26 y N-120a</p>	<p>FECHA: OCTUBRE 2015</p> <p>Nº PLANO: 1.4</p>
---	---	--	---	----------------------------	---	---

A-12 p.k. 10+480 Navarrete-Fuenmayor LR-137







Tramo Estado Tramo CAR

 <p>SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DENOMINACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>	<p>EL JEFE DE LA DENOMINACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p> <p></p> <p>Fdo: J. Enrique García Garate</p>	<p>CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL</p> <p> Gobierno de La Rioja</p> <p>DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>	<p>EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p> <p></p> <p>Fdo: Carlos del Valle Sánchez</p>	<p>ESCALA: 1:2.000</p>	<p>DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA</p> <p>A-12 p.k. 10+480 enfuce con LR-137</p>	<p>FECHA: OCTUBRE 2015</p> <p>Nº PLANO: 2.1</p>
--	--	---	--	----------------------------	--	---

A-12 p.k. 10+480 Navarrete-Fuenmayor LR-137






Tramo Estado Tramo CAR

	SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS SEPARACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA	EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA  Fdo: J. Enrique Garza Garza	GOBIERNO DE LA RIOJA  CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES	EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES  Fdo: Carlos del Valle Sánchez	ESCALA: 1:1.000	DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA A-12 p.k. 10+480 enlace con LR-137	FECHA: OCTUBRE 2015 Nº PLANO: 2.2
---	---	--	--	--	--------------------	---	--

A-12 p.k. 10+480 Navarrete-Fuenmayor LR-137



Tramo Estado Tramo CAR


	SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA	EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA  Fdo. J. Enrique García Carrón	 CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES	EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES  Fdo. Félix Cabrer del Valle Sánchez	ESCALA: 1:1.000	DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA A-12 p.k. 10+480 enlace con LR-137	FECHA: OCTUBRE 2015 Nº PLANO: 2.3
---	--	---	---	--	--------------------	---	--



A-12 p.k. 12+935 Sotés LR-342



 Tramo Ayto.

 Tramo Estado

 Tramo CAR

 <p>ESTADO DE ESPAÑA MINISTERIO DE ECONOMÍA Y ASUNTOS EXTERIORES</p>	<p>SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCAÇÃO DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>	<p>EL JEFE DE LA DEMARCAÇÃO DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>  <p>Fdo. J. Enrique Sordo Garza</p>	<p>CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL</p>  <p>Gobierno de La Rioja</p> <p>DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>	<p>EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>  <p>Fdo. Carlos del Valle Sánchez</p>	<p>ESCALA: 1:1.000</p>	<p>DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA</p> <p>A-12 p.k. 12+935 enlace con LR-342</p>	<p>FECHA: OCTUBRE 2015</p> <p>Nº PLANO: 3.2</p>
---	--	---	--	---	----------------------------	--	---

A-12 p.k. 16+270 Ventosa LR-341





Tramo Estado Tramo CAR

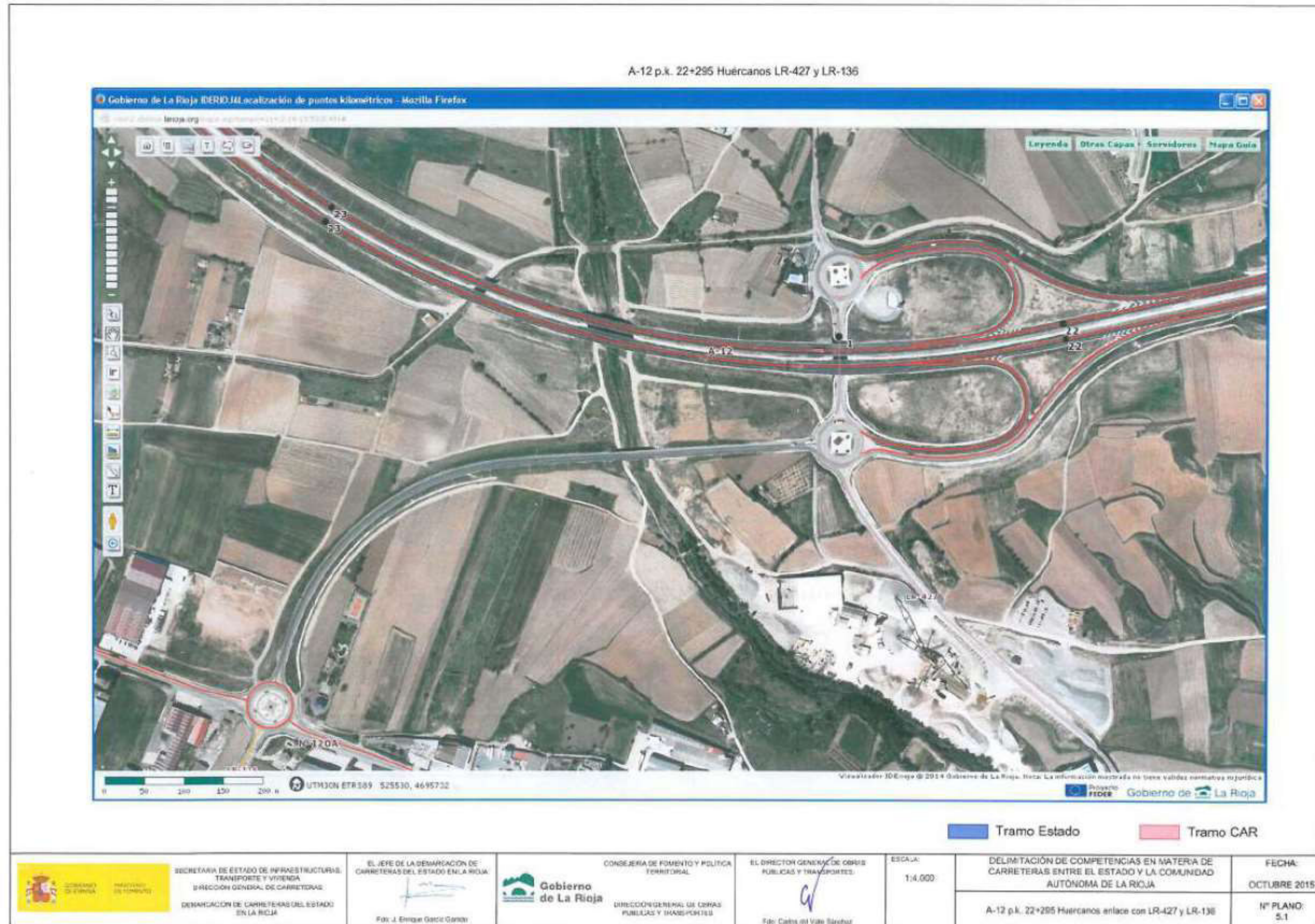
	SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA	EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA  J. Enrique García García	 GOBIERNO de La Rioja CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA FERROVIARIA DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES	EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES  Carlos del Valle Sánchez	ESCALA: 1:2.000	DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA A-12 p.k. 16+270 Ventosa enlace con LR-341	FECHA: OCTUBRE 2015 N° PLANO: 4.1
---	--	---	--	---	--------------------	---	--

A-12 p.k. 16+270 Ventosa LR-341



Tramo Estado Tramo CAR

 <p>SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>	<p>EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>  <p>Fdo. J. Enrique GARCÍA GARCÍA</p>	<p>GOBIERNO de La Rioja</p> <p>CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL</p> <p>DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>	<p>EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>  <p>Fdo. Carlos del Valle Sainza</p>	<p>ESCALA: 1:1.000</p>	<p>DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA</p> <p>A-12 p.k. 16+270 Ventosa enlace con LR-341</p>	<p>FECHA: OCTUBRE 2015</p> <p>Nº PLANO: 4.2</p>
---	---	--	--	----------------------------	--	---





A-12 p.k. 22+295 Huércanos LR-427



 Tramo Estado

 Tramo CAR

 <p>GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCAÇÃO DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>	<p>EL JEFE DE LA DEMARCAÇÃO DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>  <p>José A. Enrique García García</p>	<p>GOBIERNO DE LA RIOJA</p> <p>CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>	<p>EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>  <p>Fco. Carlos del Valle Sánchez</p>	<p>ESCALA: 1:1.000</p>	<p>DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA</p> <p>A-12 p.k. 22+295 Huércanos enlace con LR-427 y LR-136</p>	<p>FECHA: OCTUBRE 2015</p> <p>Nº PLANO: 5.3</p>
---	---	---	--	----------------------------	---	---



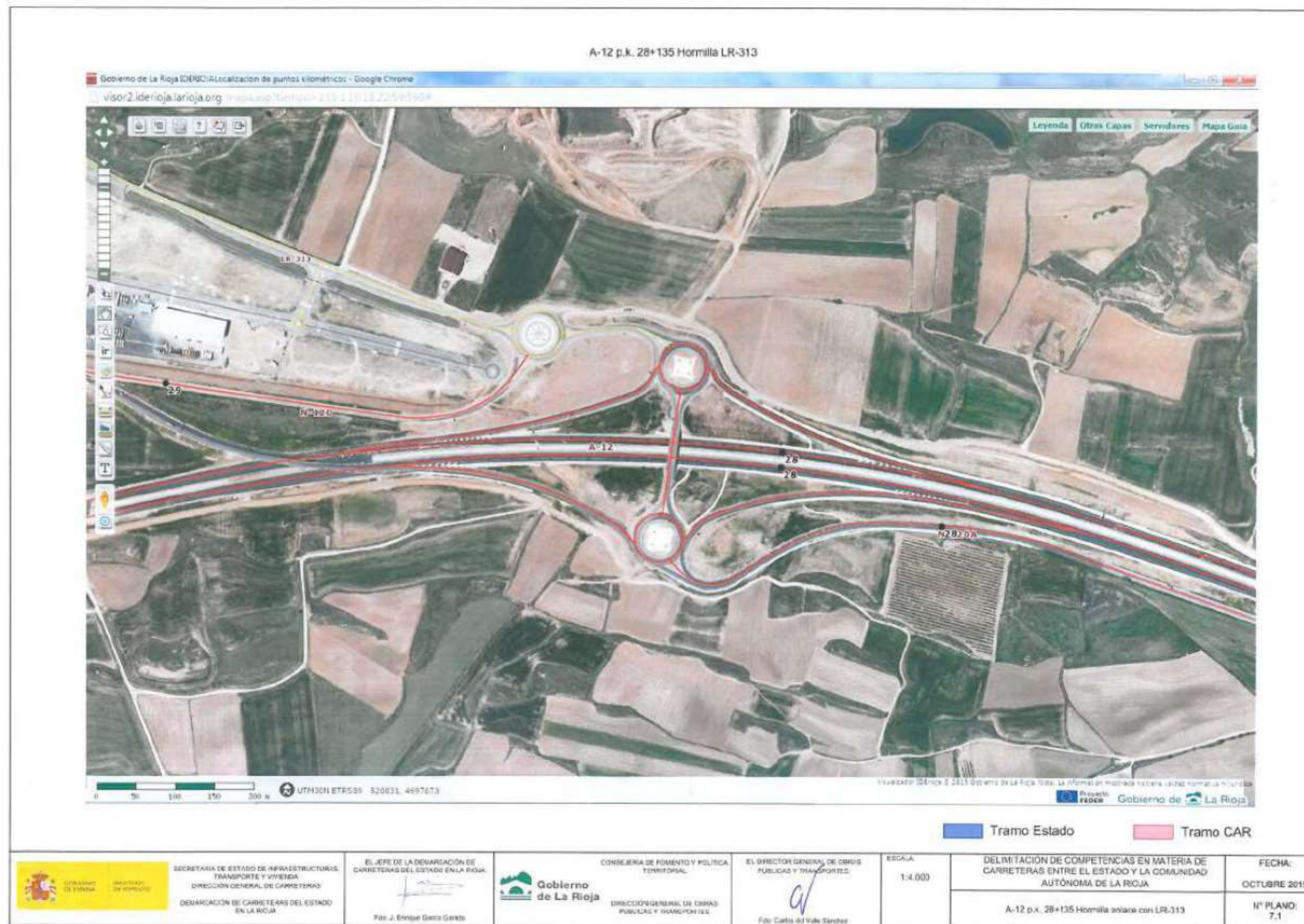
A-12 p.k. 24+660 Uruñuela LR-113



Tramo Estado

Tramo CAR





	SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCAÇÃO DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA	EL JEFE DE LA DEMARCAÇÃO DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA  Félix A. Enrique García García	 GOBIERNO de La Rioja CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES	EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES  Félix Carlos del Valle Sánchez	ESCALA: 1:1.000	DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA A-12 p.k. 24+660 Uruñuela enlace con LR-113	FECHA: OCTUBRE 2015 Nº PLANO: 6
---	---	--	--	---	--------------------	--	--



A-12 p.k. 28+135 Hormilla LR-313



Tramo Estado Tramo CAR





	SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA	EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA  Félix J. Enrique García Garibito	 Gobierno de La Rioja	CONSELERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES	EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES  Félix Carlos del Valle Sánchez	ESCALA 1:1.000	DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA A-12 p.k. 28+135 Hormilla anillo con LR-313	FECHA: OCTUBRE 2015 Nº PLANO: 7.2
---	--	---	---	---	---	-------------------	--	--



A-12 p.k. 31+840 Azofra-Briones LR-315





 Tramo Estado  Tramo CAR

 <p>GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>	<p>EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>  <p>Fdo: J. Enrique Sordo Carro</p>	 <p>Gobierno de La Rioja</p>	<p>CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>	<p>EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>  <p>Fdo: Carlos del Valle Sureda</p>	<p>ESCALA: 1:1.000</p>	<p>DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA</p> <p>A-12 p.k. 31+840 Azofra-Briones enlace con LR-315</p>	<p>FECHA: OCTUBRE 2015</p> <p>Nº PLANO: 8.2</p>
--	---	---	---	--	----------------------------	---	---

A-12 p.k. 31+840 Azofra-Briones LR-315



Tramo Estado Tramo CAR

	SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCAÇÃO DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA	EL JEFE DE LA DEMARCAÇÃO DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA  Fdo: J. Enrique García Gordo	 Gobierno de La Rioja CONSEJERIA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES	EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES  Fdo: Carlos del Valle Sánchez	ESCALA: 1:1.000	DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA A-12 p.k. 31+840 Azofra-Briones enlace con LR-315	FECHA: OCTUBRE 2015 Nº PLANO: 8.3
---	---	---	--	--	--------------------	--	--

A-12 p.k. 34+260 Alesanco-Ollauri LR-312



Tramo Estado Tramo CAR

 <p>GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE ECONOMÍA Y ASUNTOS EXTERIORES</p>	<p>SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCAÇÃO DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>	<p>EL JEFE DE LA DEMARCAÇÃO DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>  <p>Fdo: J. Enrique García Gando</p>	<p>GOBIERNO DE LA RIOJA</p> <p>CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>	<p>EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>  <p>Fdo: Carlos del Valle Sánchez</p>	<p>ESCALA: 1:3.000</p>	<p>DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA</p> <p>A-12 p.k. 34+260 Alesanco-Ollauri enlace con LR-312</p>	<p>FECHA: OCTUBRE 2015</p> <p>Nº PLANO: 9.1</p>
---	--	---	---	---	----------------------------	---	---

A-12 p.k. 34+260 Alesanco-Ollauri LR-312






 Tramo Estado  Tramo CAR

 <p>GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE VIVIENDA</p>	<p>SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS</p> <p>DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>	<p>EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>  <p>Fdo: J. Enrique García García</p>	<p>GOBIERNO DE LA RIOJA</p> <p>CONSEJERÍA DE PUERTO Y POLÍTICA TERRITORIAL</p> <p>DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>	<p>EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>  <p>Fdo: Carlos del Valle Sánchez</p>	<p>ESCALA: 1:1.000</p>	<p>DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA</p> <p>A-12 p.k. 34+260 Alesanco-Ollauri enlace con LR-312.</p>	<p>FECHA: OCTUBRE 2015</p> <p>Nº PLANO: 9.2</p>
--	--	--	---	---	----------------------------	--	---

A-12 p.k. 34+260 Alesanco-Ollauri LR-312





 Tramo Estado  Tramo CAR

 <p>GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>	<p>EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>  <p>Fdo: J. Enrique García Carrión</p>	<p>GOBIERNO DE LA RIOJA</p> <p>CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL</p> <p>DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>	<p>EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>  <p>Fdo: Carlos del Valle Sánchez</p>	<p>ESCALA:</p> <p>1:1.600</p>	<p>DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA</p> <p>A-12 p.k. 34+260 Alesanco-Ollauri enlaza con LR-312</p>	<p>FECHA:</p> <p>OCTUBRE 2015</p> <p>Nº PLANO:</p> <p>9.3</p>
--	--	--	---	-------------------------------	---	---

A-12 p.k. 39+180 Cirueña-Hervias LR-326






Tramo Estado Tramo CAR

 <p>GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE FOMENTO</p>	<p>SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DENOMINACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>	<p>EL JEFE DE LA DENOMINACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>  <p>Fdo: J. Enrique García Gascón</p>	<p>GOBIERNO DE LA RIOJA</p> <p>CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>	<p>EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>  <p>Fdo: Carlos de Valle Sánchez</p>	<p>ESCALA: 1:3.000</p>	<p>DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA</p> <p>A-12 p.k. 39+180 Cirueña-Hervias enlace con LR-326</p>	<p>FECHA: OCTUBRE 2015</p> <p>Nº PLANO: 10.1</p>
---	--	---	---	--	----------------------------	--	--

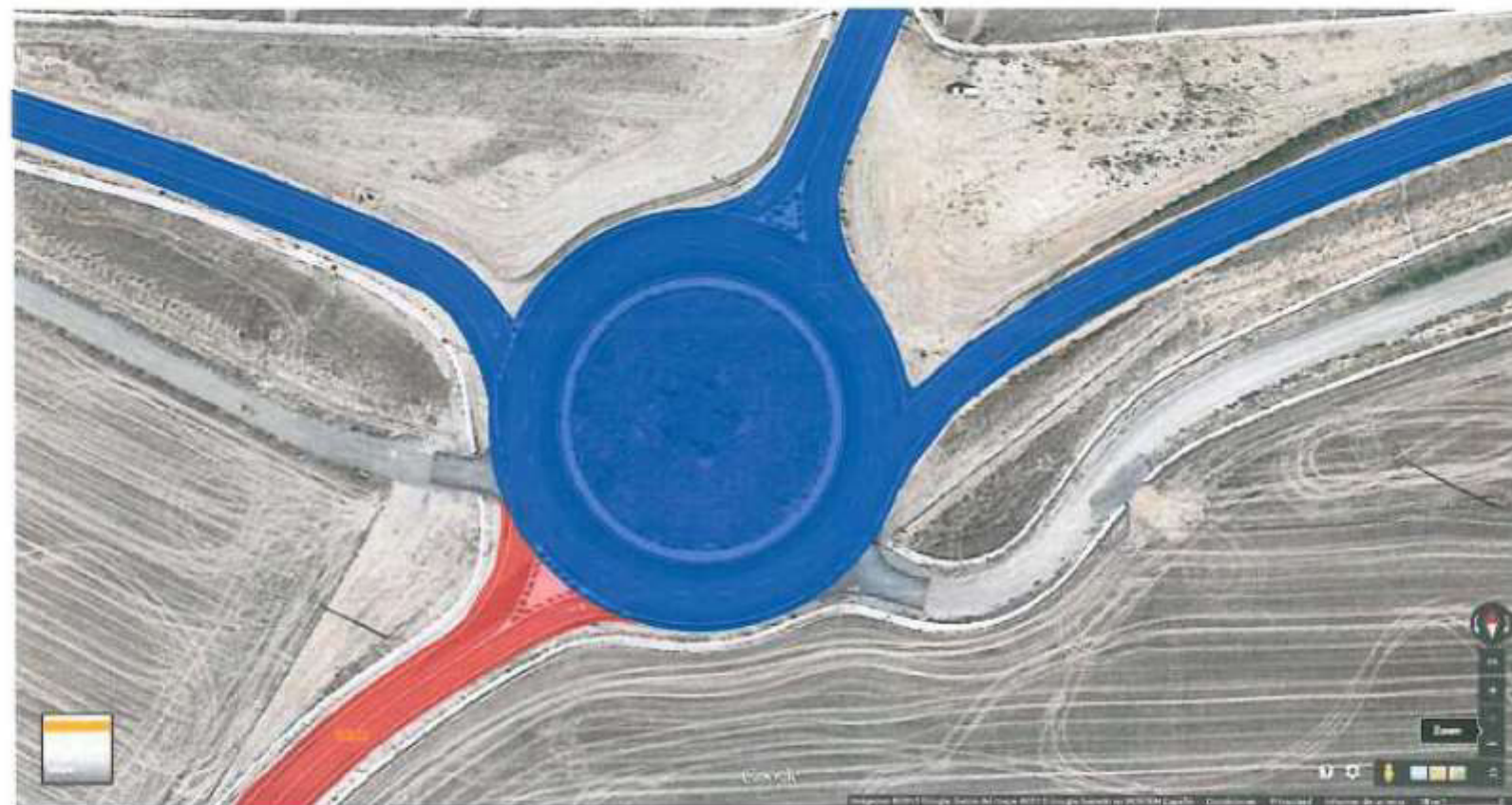
A-12 p.k. 39+180 Cirueña-Hervias LR-326



■ Tramo Estado ■ Tramo CAR

 <p>GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>	<p>EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>  <p>Fdo: J. Enrique García-Cerdas</p>	<p>GOBIERNO DE LA RIOJA</p> <p>CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>	<p>EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>  <p>Fdo: Carlos del Valle Sánchez</p>	<p>ESCALA: 1:1.000</p>	<p>DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA</p> <p>A-12 p.k. 39+180 Cirueña-Hervias anillo con LR-326</p>	<p>FECHA: OCTUBRE 2015</p> <p>Nº PLANO: 10.2</p>
--	---	---	---	----------------------------	--	--

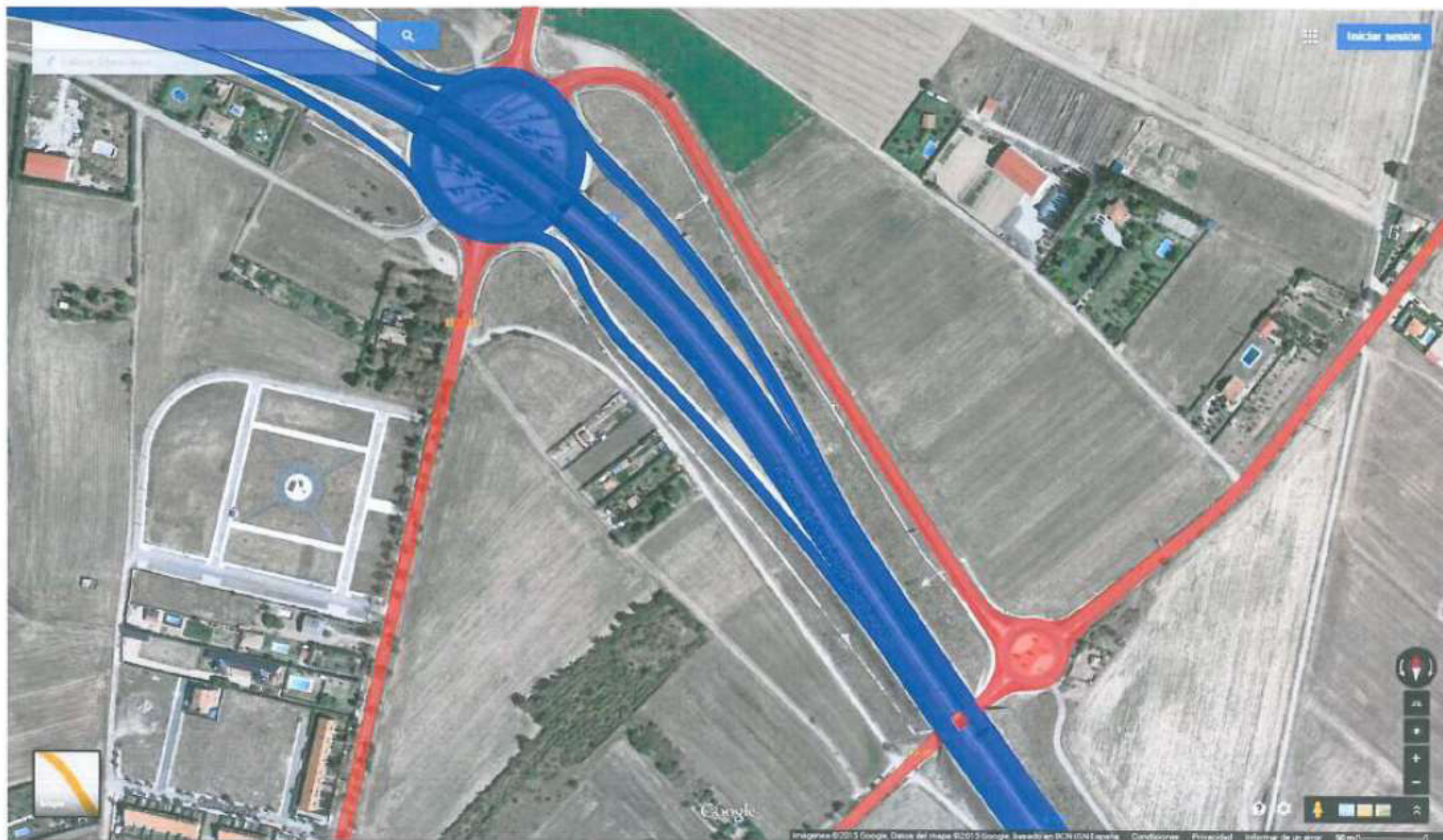
A-12 p.k. 39+180 Cirueña-Hervías LR-326



■ Tramo Estado ■ Tramo CAR

 <p>GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE FOMENTO</p>	<p>SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCAÇÃO DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>	<p>EL JEFE DE LA DEMARCAÇÃO DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>  <p>Fdo. J. Enrique García Gordo</p>	<p> Gobierno de La Rioja</p> <p>CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>	<p>EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>  <p>Fdo. Carlos del Valle Sánchez</p>	<p>ESCALA: 1:1.000</p>	<p>DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA</p> <p>A-12 p.k. 39+180 Cirueña-Hervías enlace con LR-326</p>	<p>FECHA: OCTUBRE 2015</p> <p>Nº PLANO: 10.3</p>
---	--	---	--	--	----------------------------	--	--

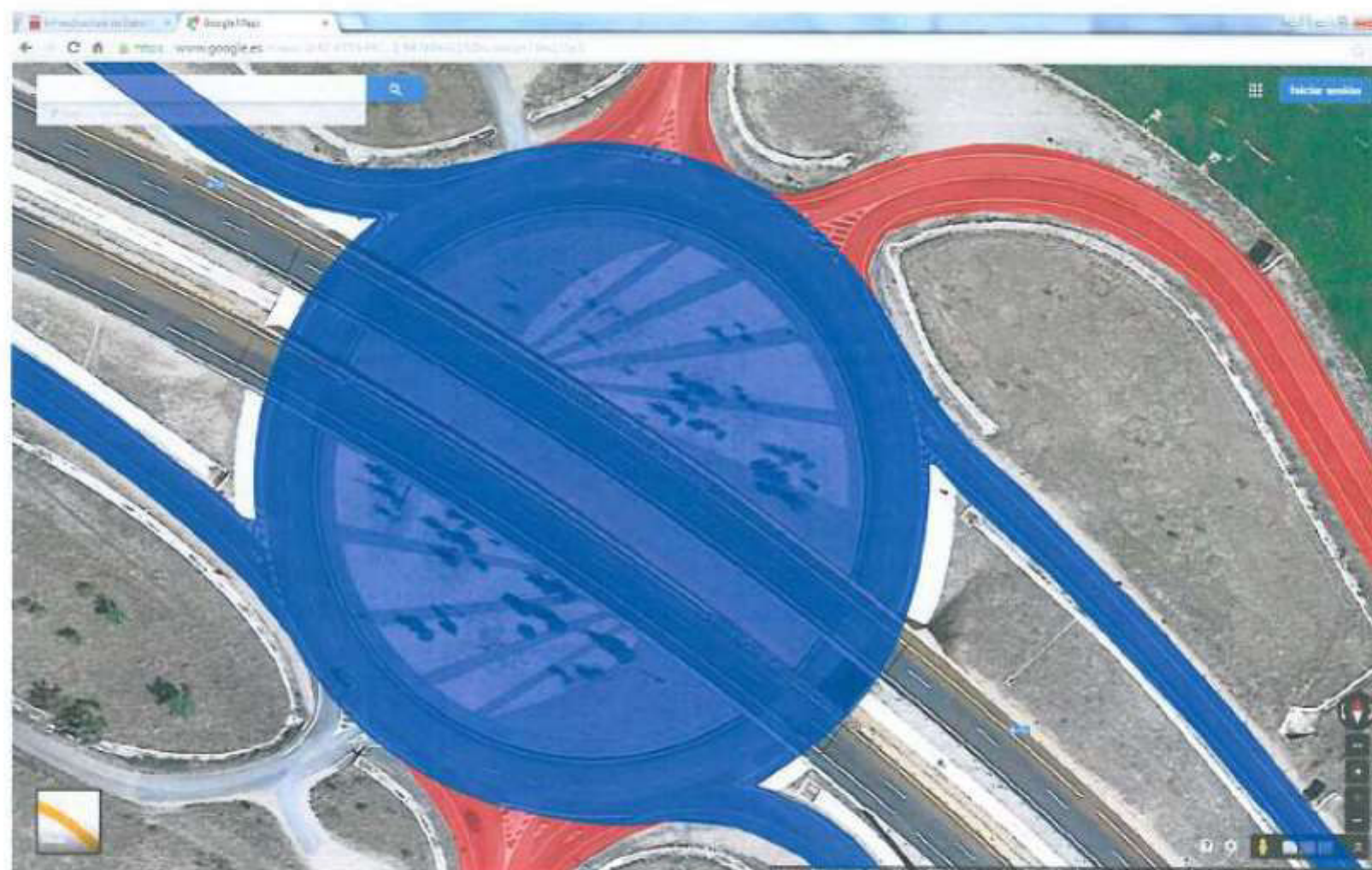
A-12 p.k. 44+355 Sto. Domingo-Casalarreina LR-111



■ Tramo Estado ■ Tramo CAR

 <p>GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE FOMENTO</p>	<p>SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS</p> <p>DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>	<p>EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>  <p>Fdo. J. Enrique Gascó Carro</p>	<p>GOBIERNO DE LA RIOJA</p> <p>CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL</p> <p>DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>	<p>EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>  <p>Fdo. Félix Carlos del Valle Sánchez</p>	<p>ESCALA: 1:3.000</p>	<p>DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA</p> <p>A-12 p.k. 44+355 Sto. Domingo de la Calzada-Casalarreina enlaza con LR-111</p>	<p>FECHA: OCTUBRE 2015</p> <p>Nº PLANO: 11.1</p>
---	--	---	--	---	----------------------------	--	--

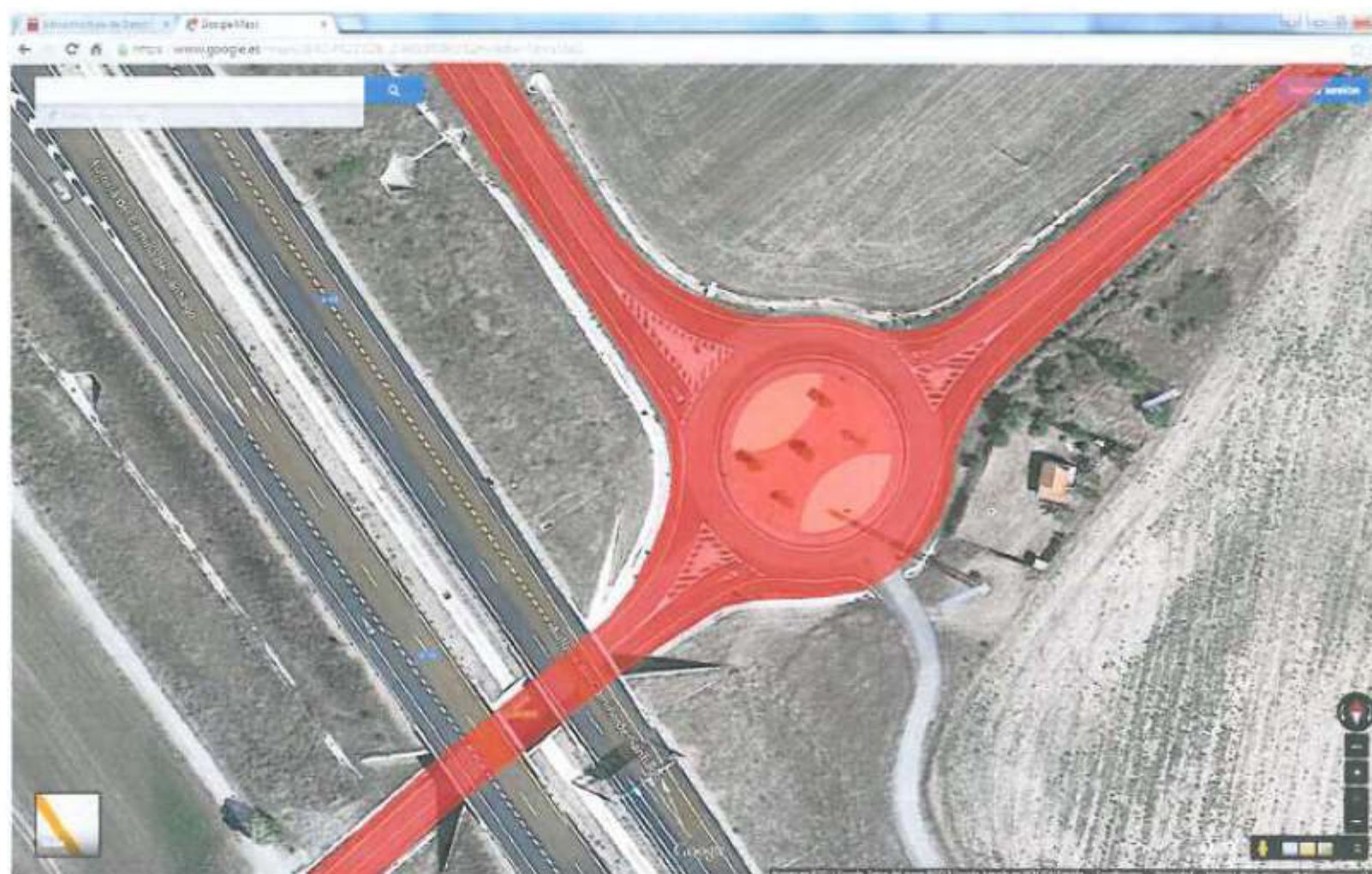
A-12 p.k. 44+355 Sto. Domingo-Casalarreina LR-111



■ Tramo Estado ■ Tramo CAR




	SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DENOMINACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA	EL JEFE DE LA DENOMINACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA  Por: J. Zorluque García Carrón	 GOBIERNO DE LA RIOJA CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES	EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES  Fdo: Carlos del Valle Sánchez	ESCALA 1:1.000	DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA A-12 p.k. 44+355 Sto. Domingo de la Calzada-Casalarreina enlace con LR-111	FECHA: OCTUBRE 2015 Nº PLANO: 11.2
---	---	---	---	--	-------------------	--	---

A-12 p.k. 44+355 Sto. Domingo-Casalarreina LR-111

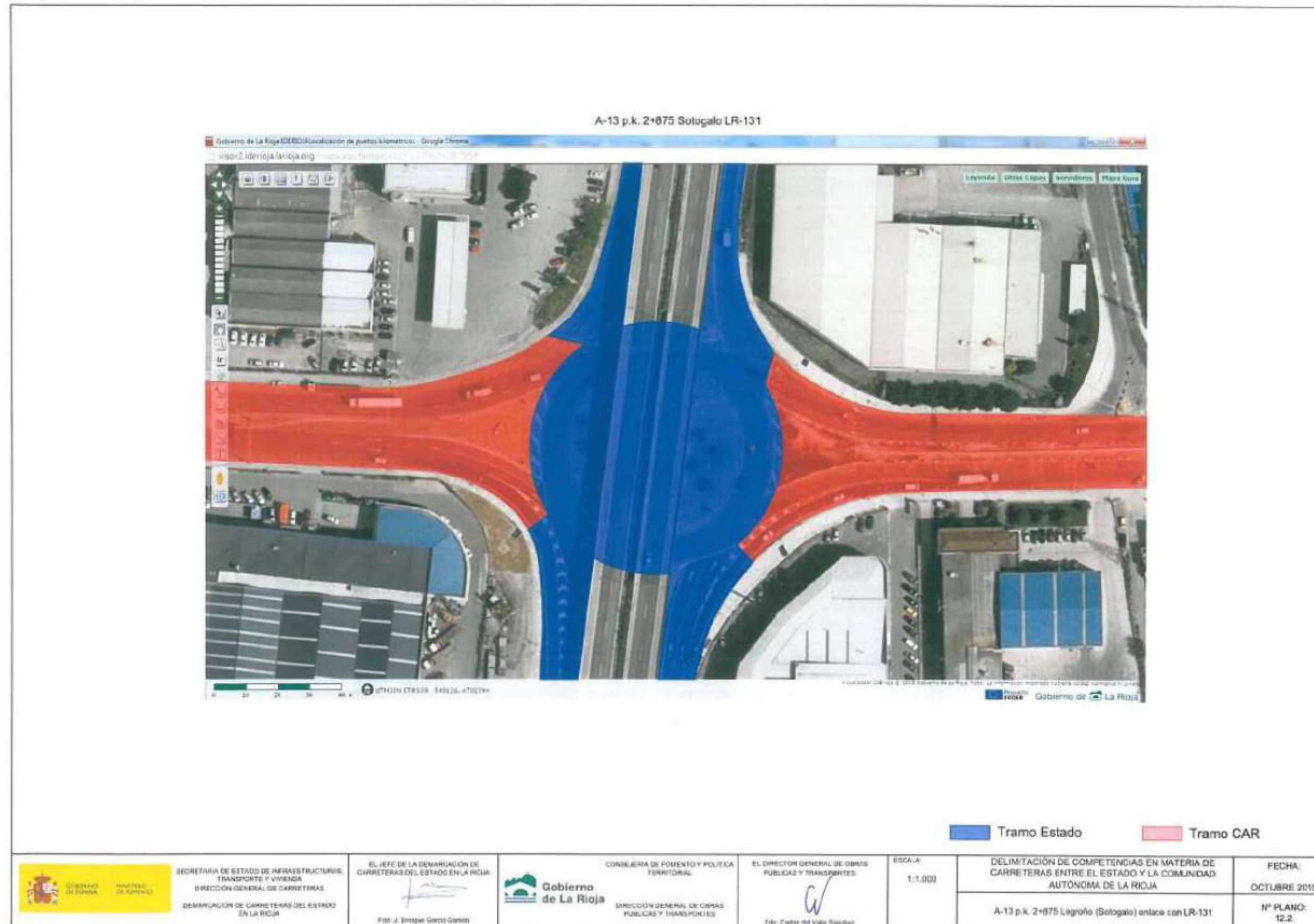


 Tramo Estado

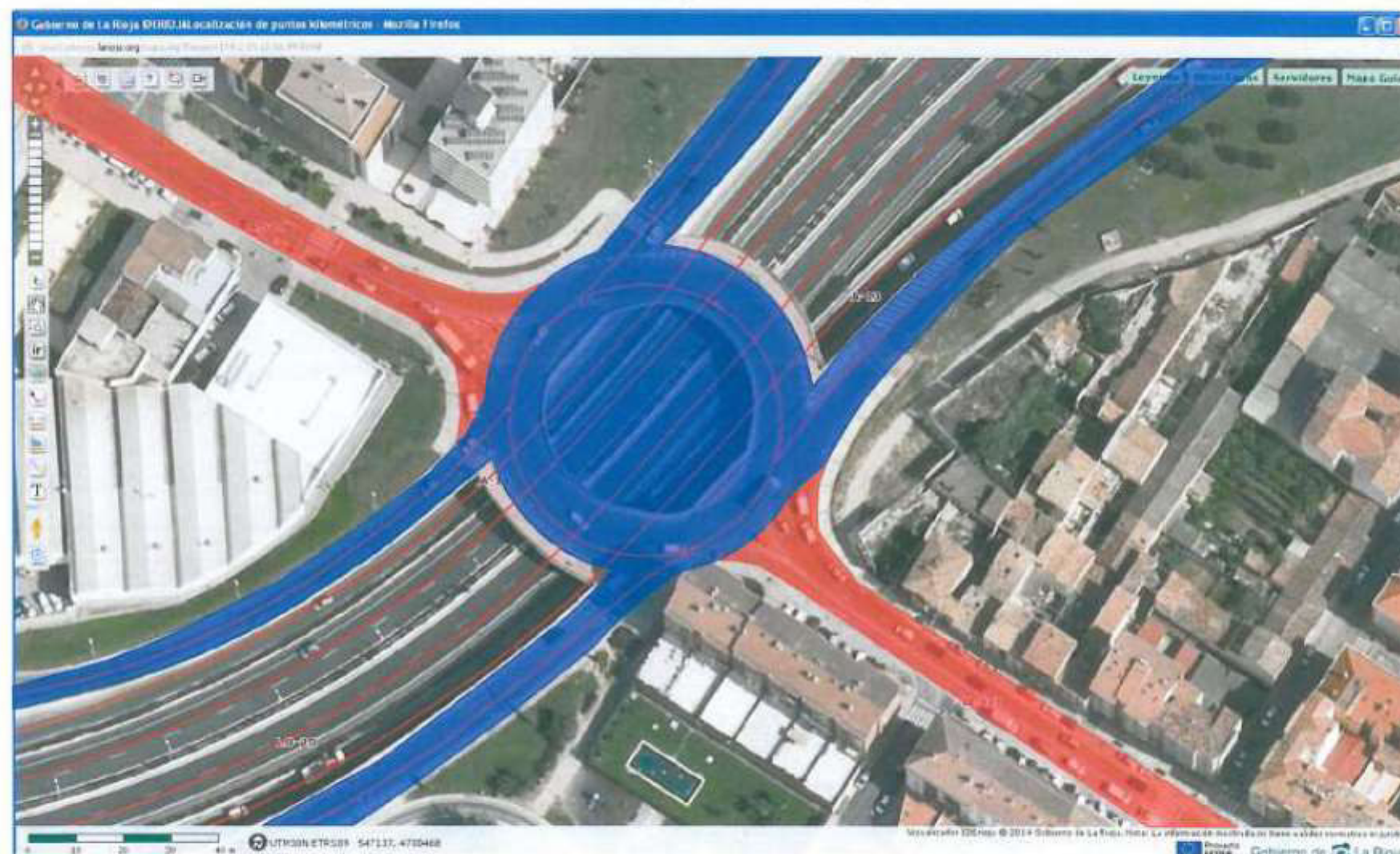
 Tramo CAR

 <p>GOBIERNO DE LA RIOJA MINISTERIO DE TRANSPORTES</p>	<p>SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>	<p>EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA  Fdo: J. Enrique García Carro</p>	<p>GOBIERNO DE LA RIOJA CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES  Fdo: Carlos del Valle Sánchez</p>	<p>ESCALA: 1:1.000</p>	<p>DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA A-12 p.k. 44+355 Sto. Domingo de la Calzada-Casalarreina enlace con LR-111</p>	<p>FECHA: OCTUBRE 2015 Nº PLANO: 11.3</p>
---	---	---	--	----------------------------	---	---





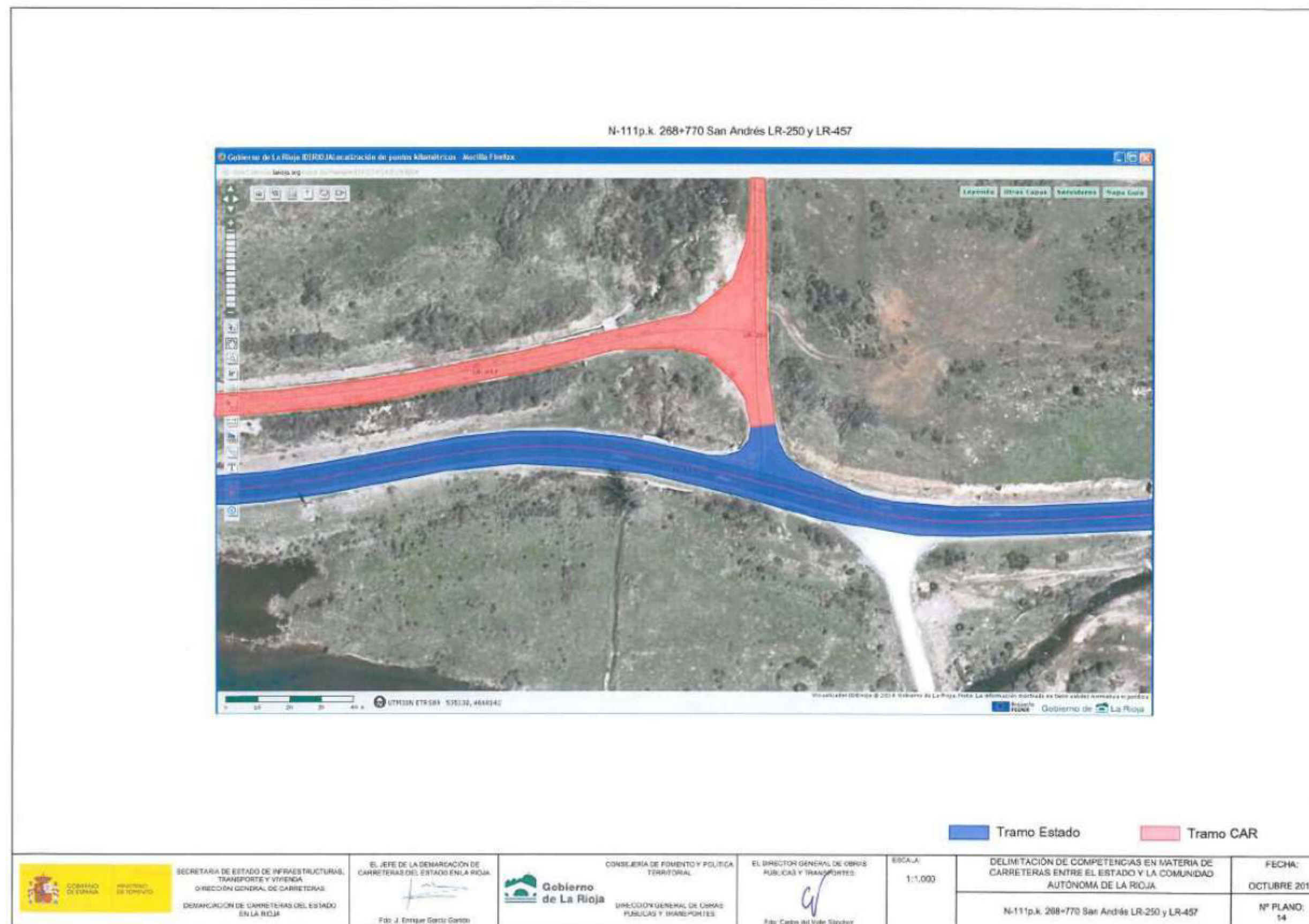


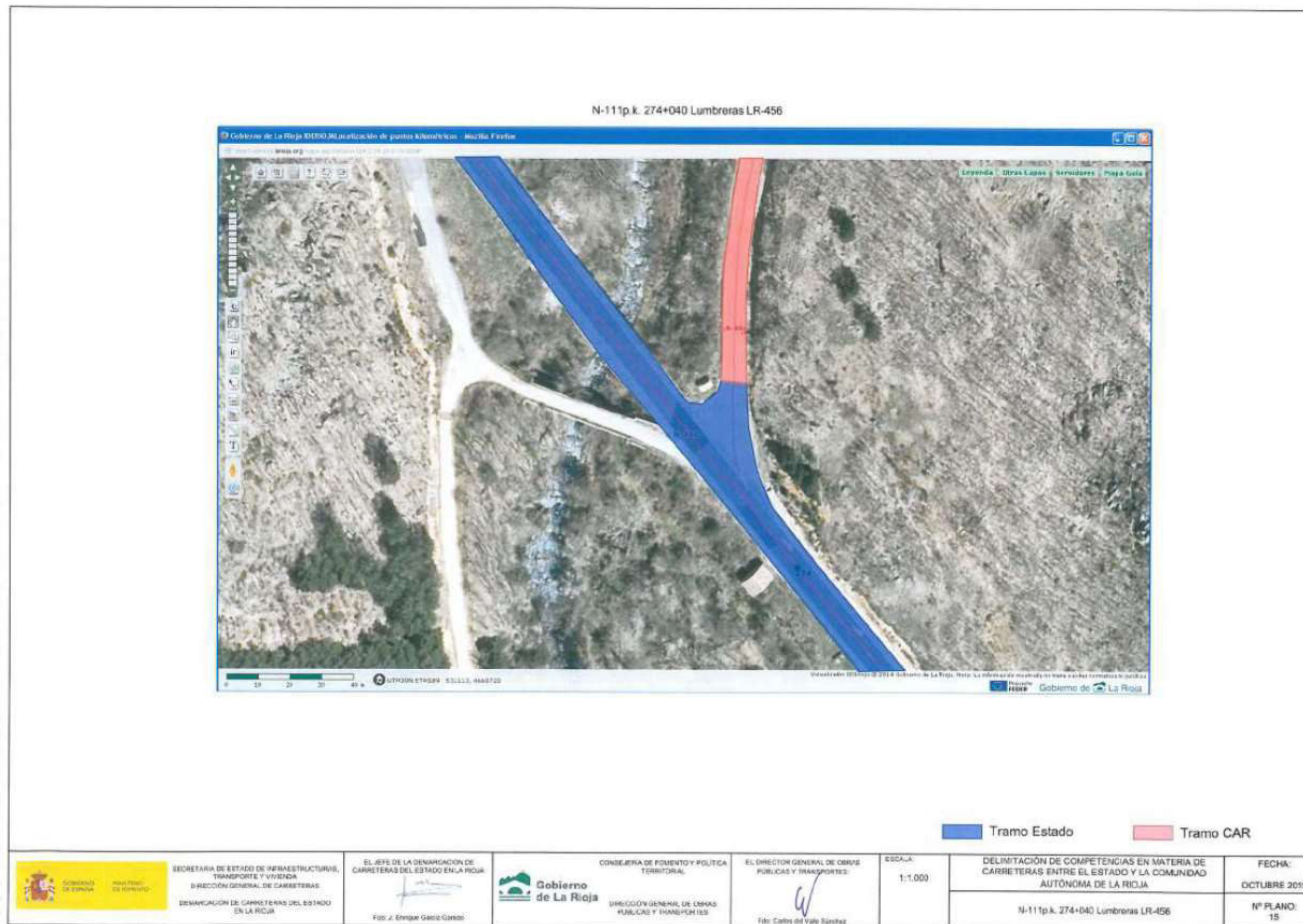
LO-20 p.k. 7+020 La Estrella LR-443

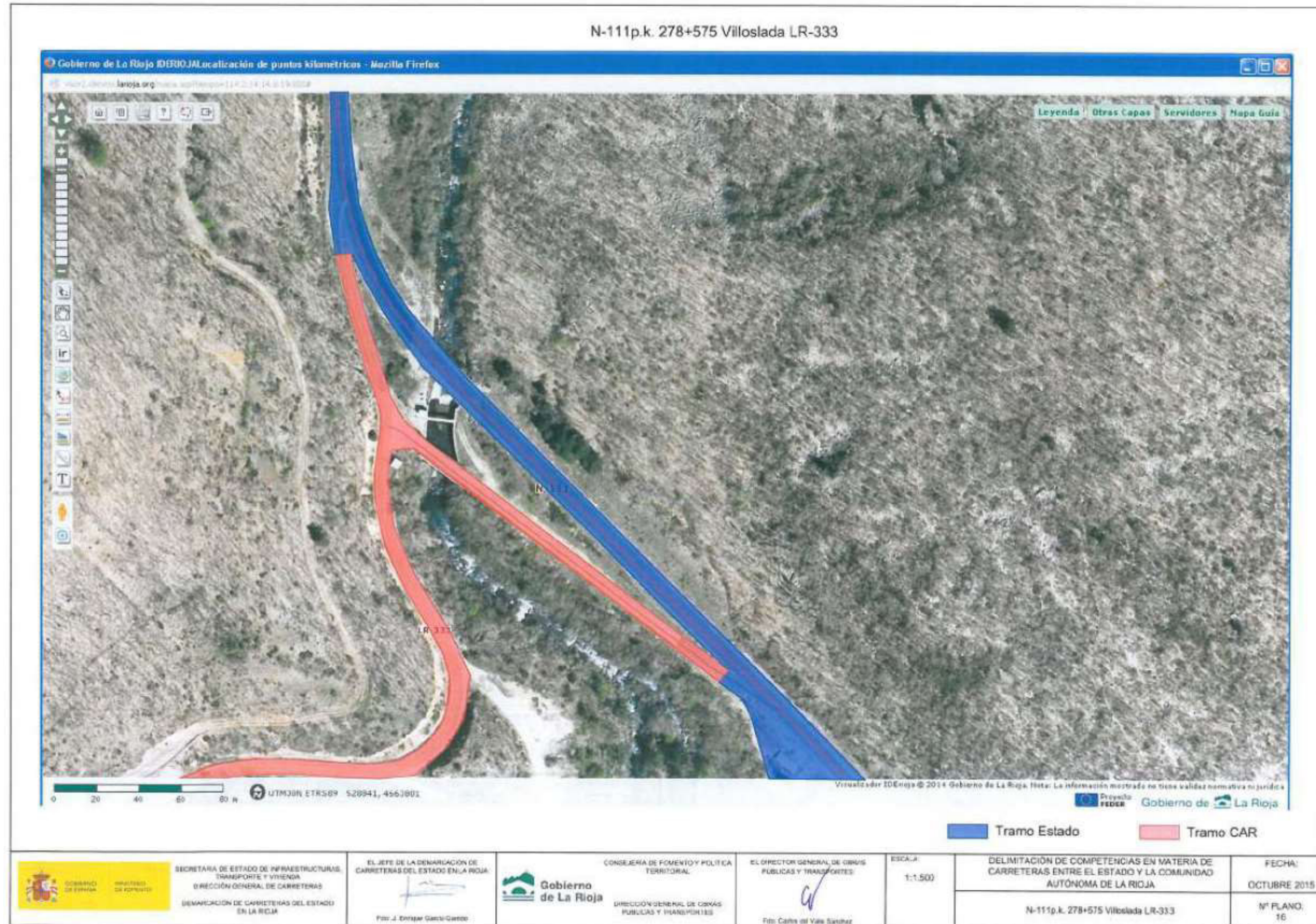


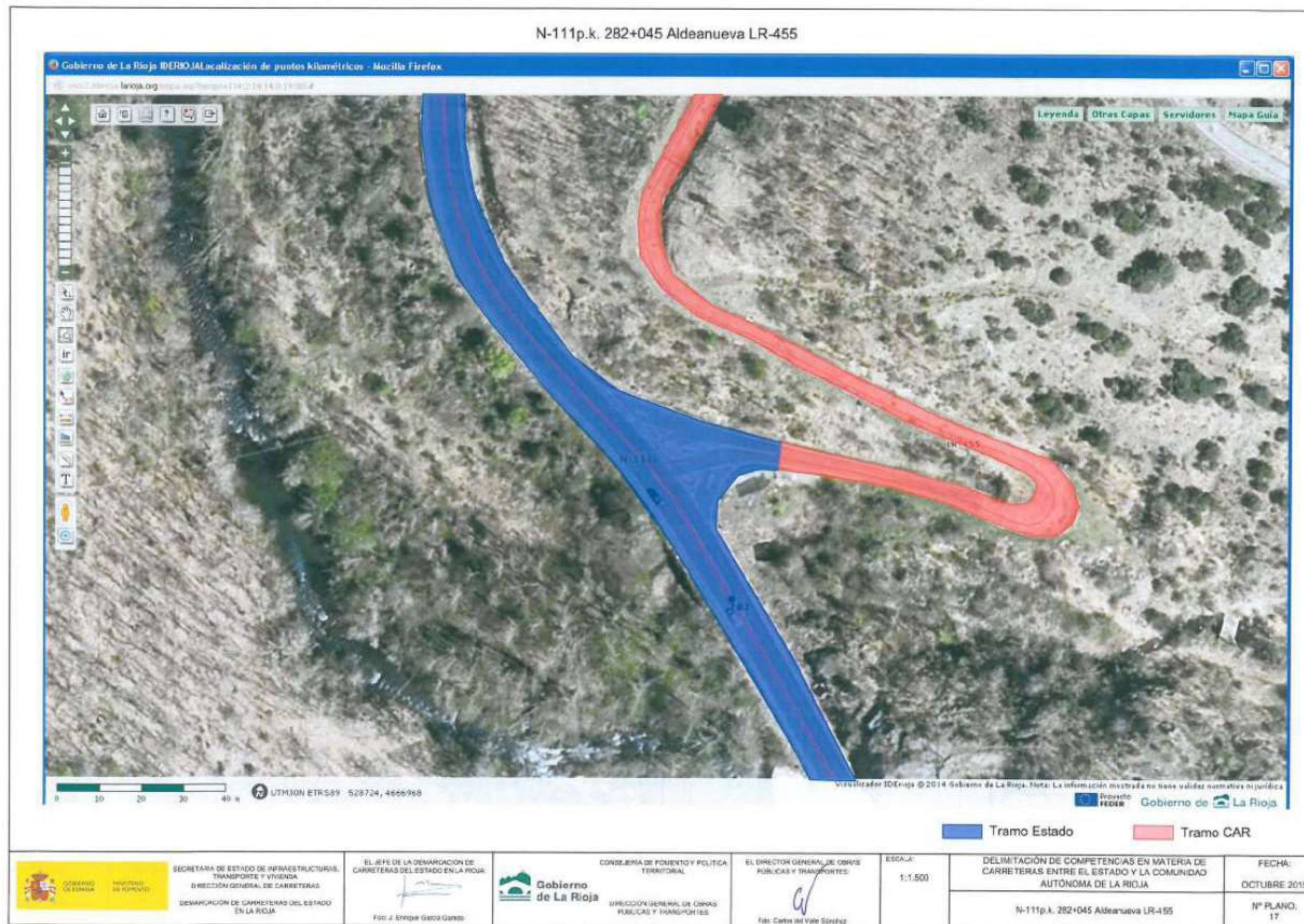
Tramo Estado Tramo CAR

 <p>GOBIERNO DE LA RIOJA MINISTERIO DE FOMENTO</p>	<p>SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>	<p>EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA:</p>  <p>Fdo: J. Enrique Garza Garza</p>	<p>GOBIERNO DE LA RIOJA</p> <p>CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL</p> <p>DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>	<p>EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES:</p>  <p>Fdo: Carlos del Valle Sánchez</p>	<p>ESCALA: 1:1.000</p>	<p>DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA</p> <p>LO-20 p.k. 7+020 Logroño (La Estrella) enlace con LR-443</p>	<p>FECHA: OCTUBRE 2015</p> <p>Nº PLANO: 13</p>
---	---	--	--	---	----------------------------	--	--









N-111p.k. 283+520 Villanueva LR-232



 Tramo Estado  Tramo CAR

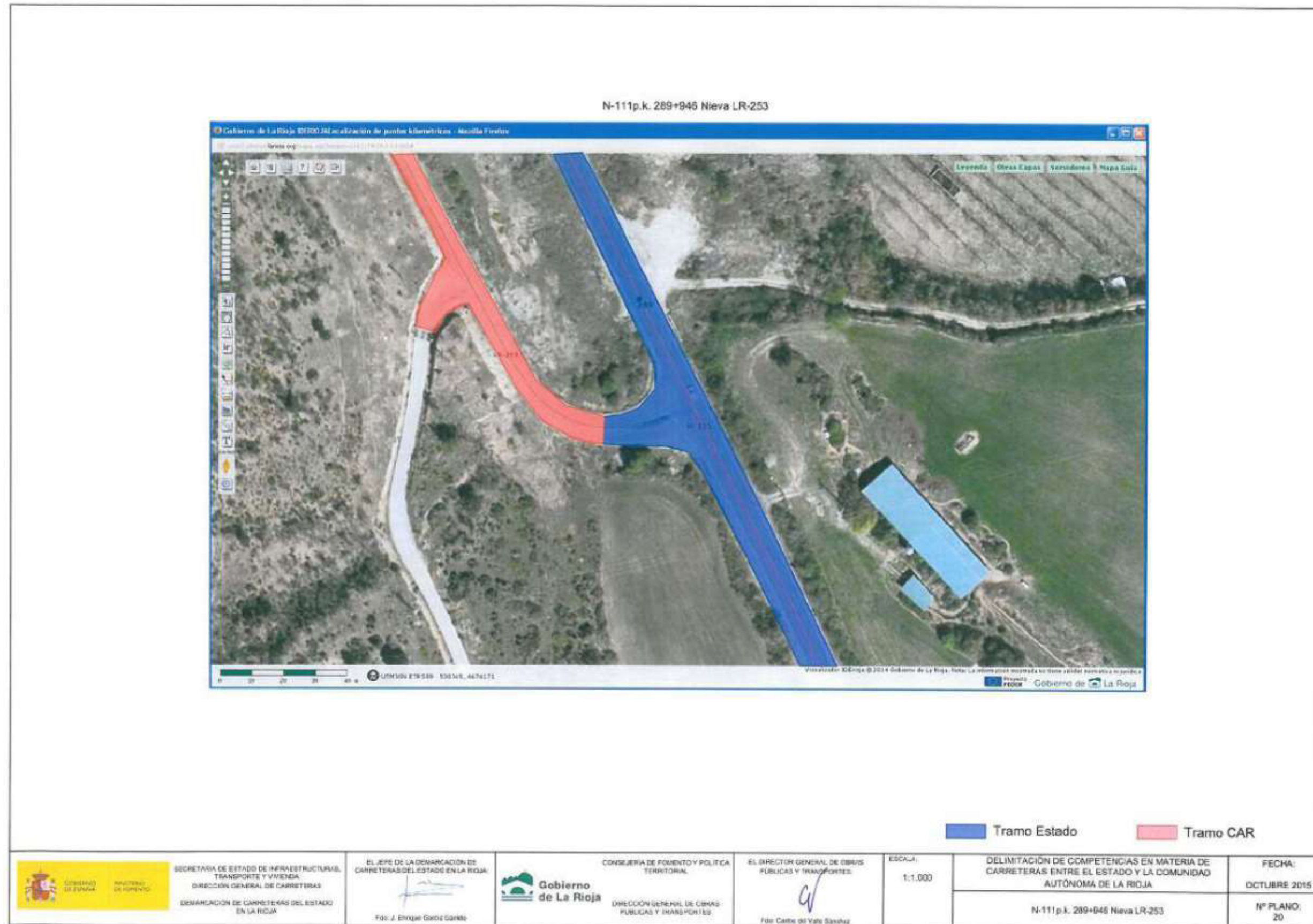
 <p>GOBIERNO DE LA RIOJA MINISTERIO DE FOMENTO</p>	<p>SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>	<p>EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA:</p>  <p>Fdo. J. Enrique García Garro</p>	<p>CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL</p>  <p>Gobierno de La Rioja</p> <p>DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>	<p>EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES:</p>  <p>Fdo. Carlos del Valle Sánchez</p>	<p>ESCALA: 1:1.000</p>	<p>DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA</p> <p>N-111p.k. 283+520 Villanueva LR-232</p>	<p>FECHA: OCTUBRE 2015</p> <p>Nº PLANO: 18</p>
---	---	--	--	---	----------------------------	---	--

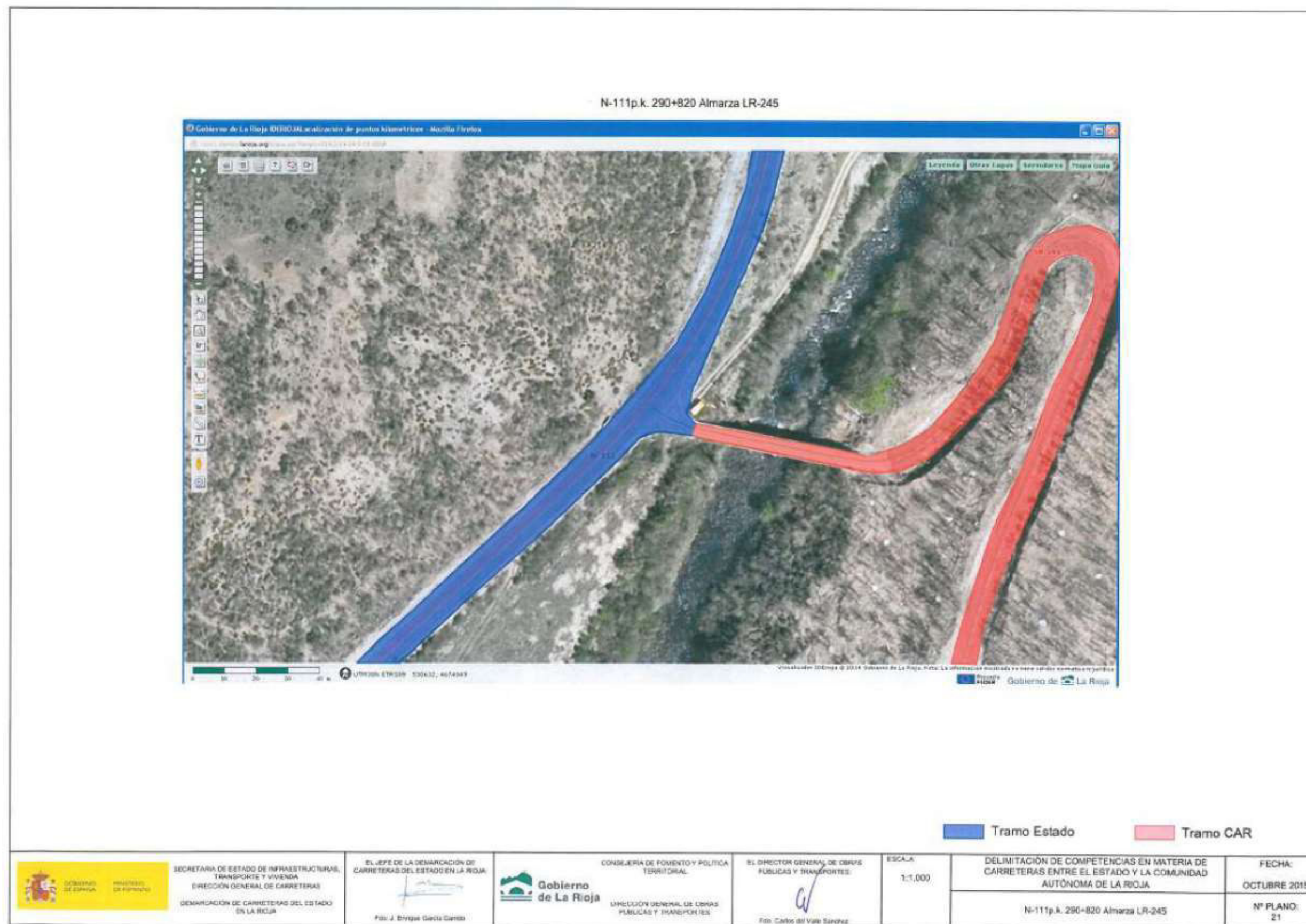
N-111p.k. 285+045 Pradillo LR-454

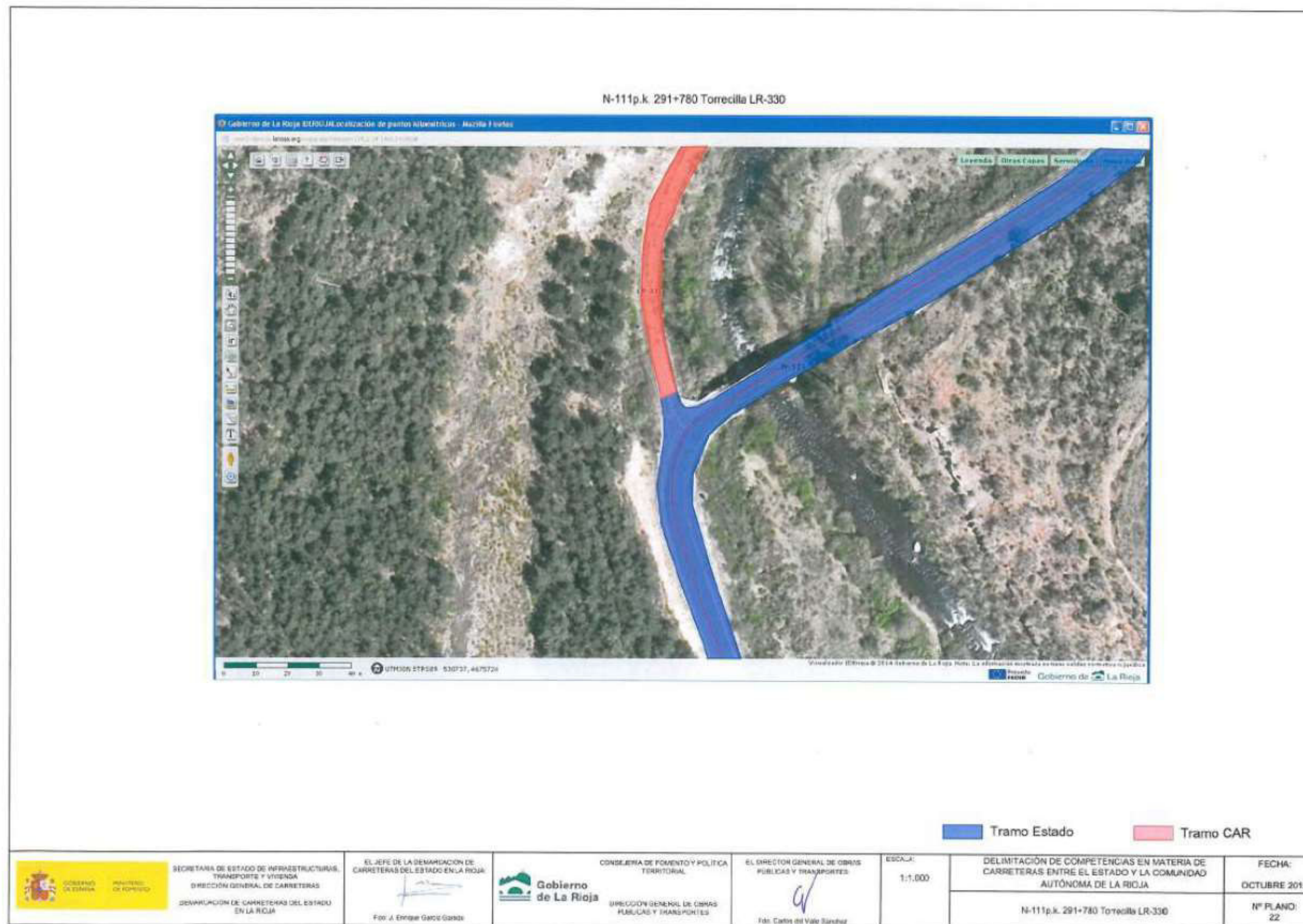


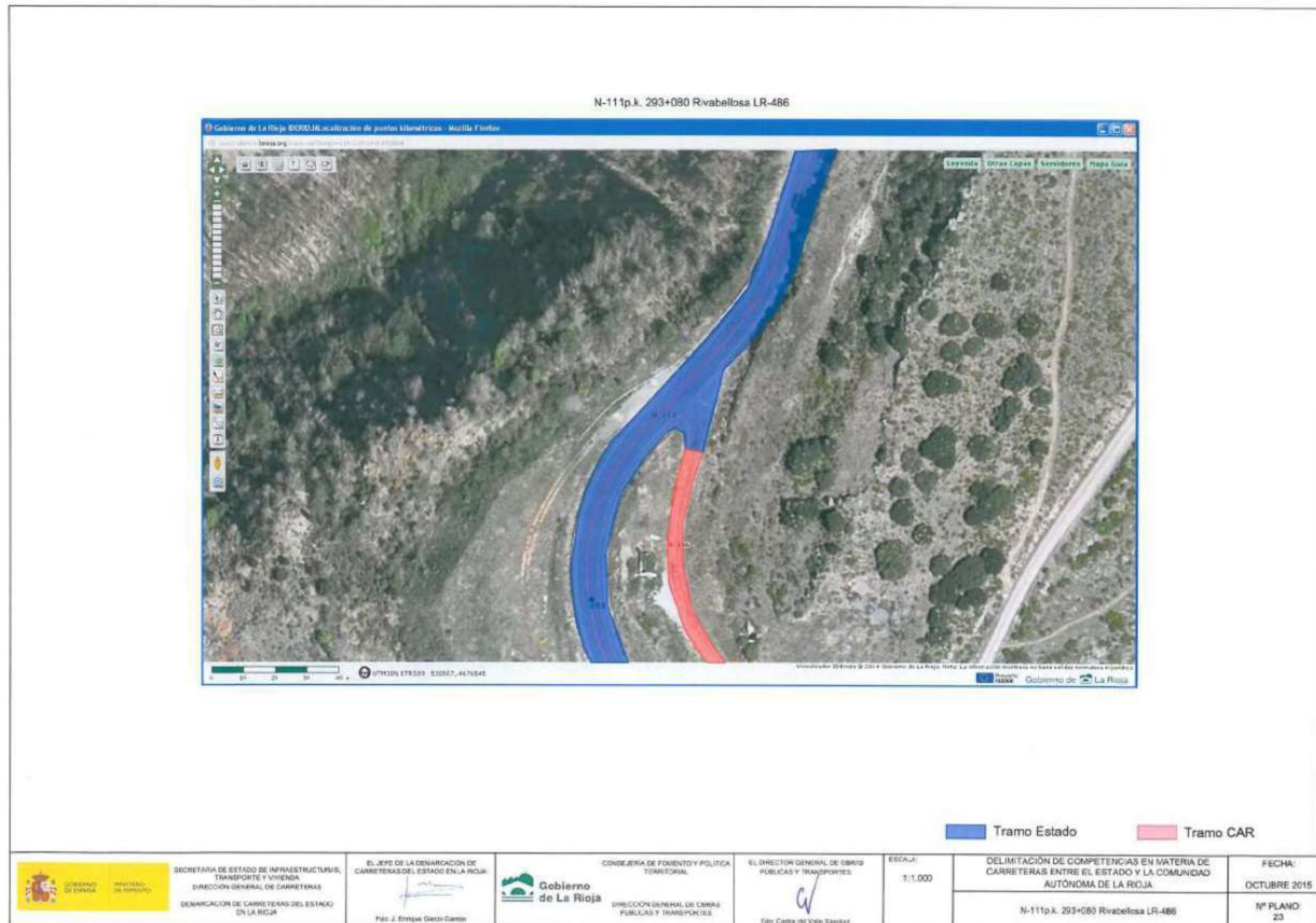
Tramo Estado Tramo CAR

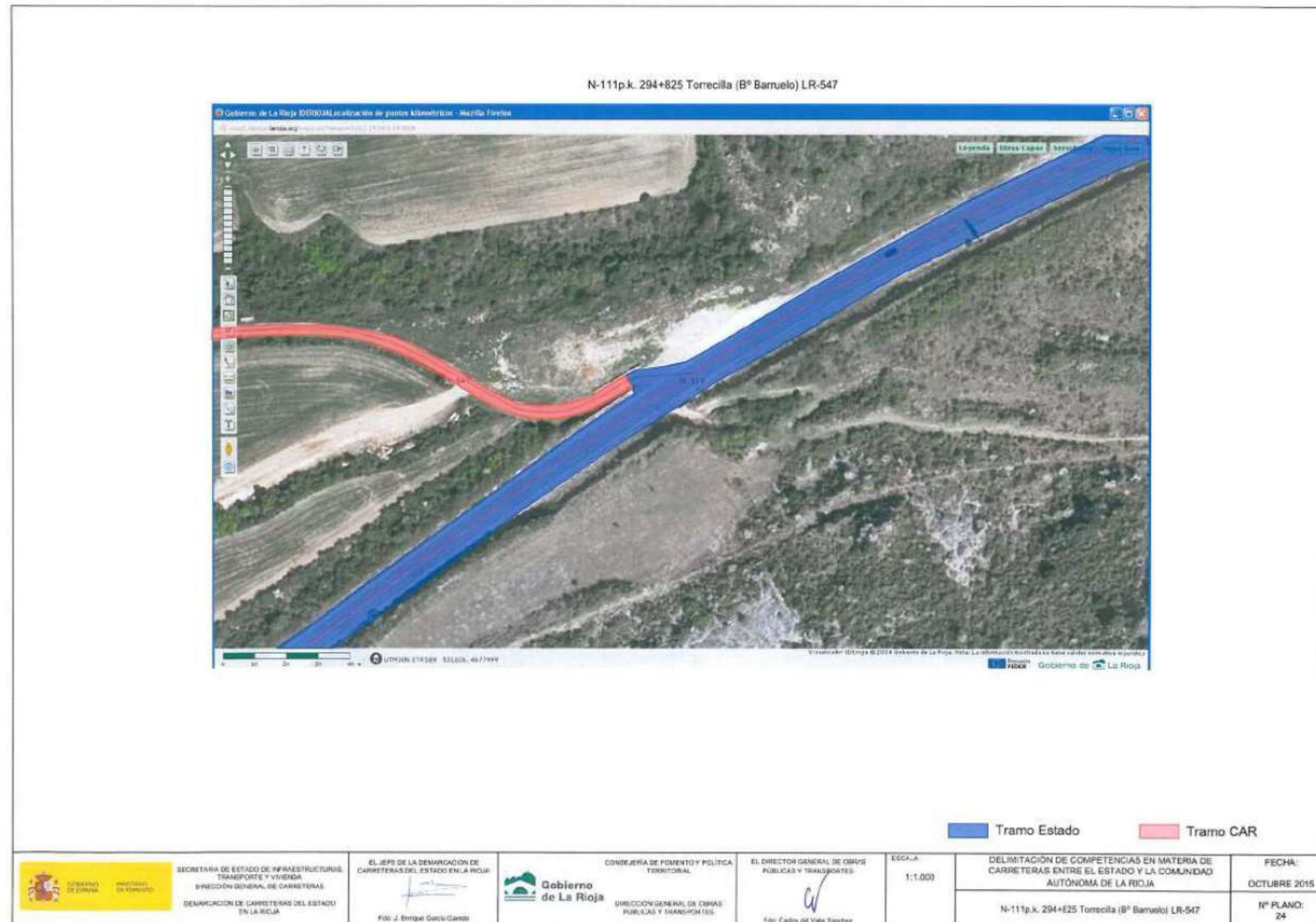
	SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA	EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA  Fdo: J. Enrique García Sancho	GOBIERNO DE LA RIOJA CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 	EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES  Fdo: Carlos del Valle Sánchez	ESCALA: 1:1.000	DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA N-111p.k. 285+045 Pradillo LR-454	FECHA: OCTUBRE 2015 Nº PLANO: 15
---	--	---	--	--	--------------------	--	---

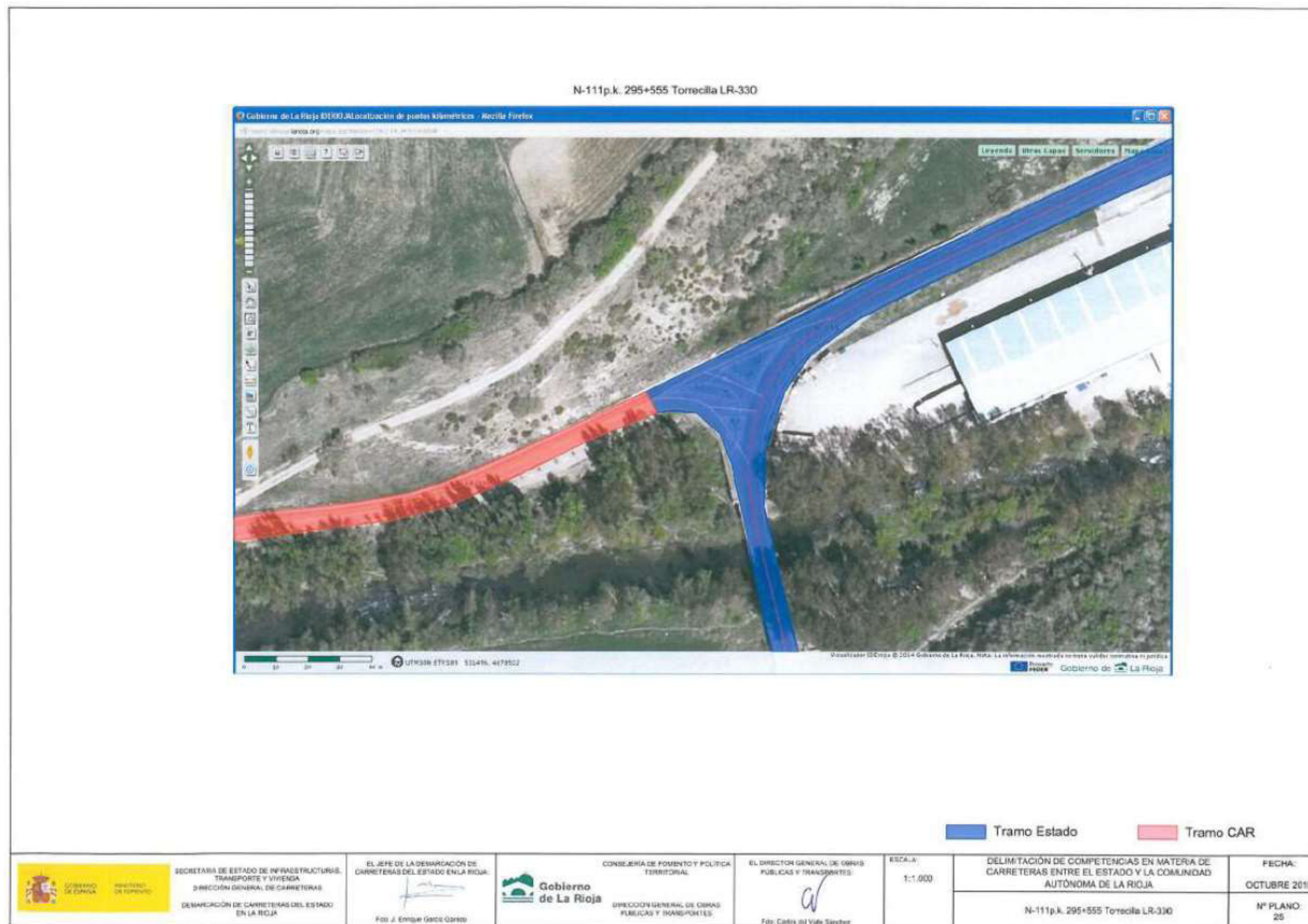


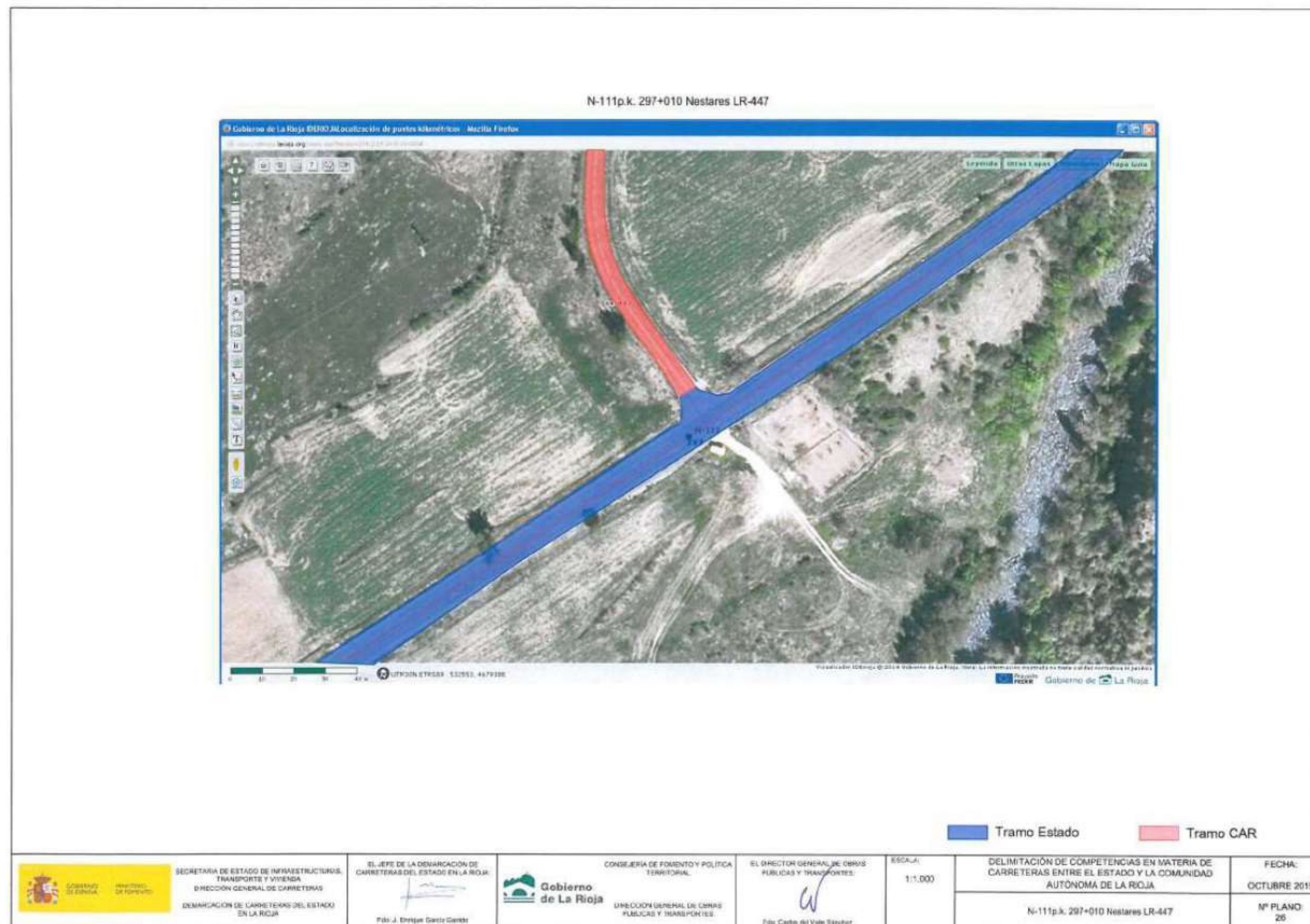













N-111p.k. 304+845 Viguera LR-448






 Tramo Estado  Tramo CAR

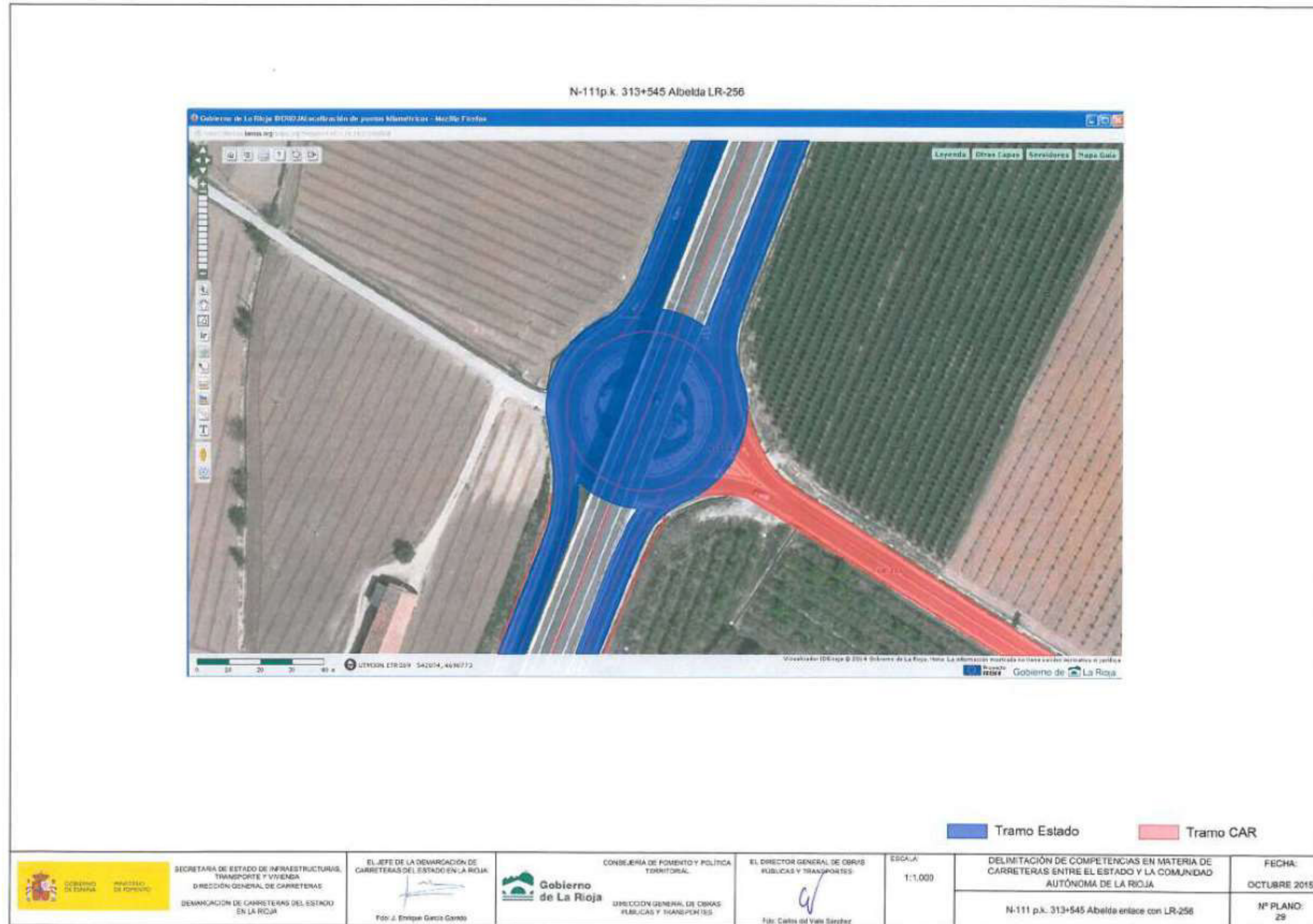
	SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA	EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA  Fdo: J. Enrique García Garate	CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL  Gobierno de La Rioja DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES	EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES  Fdo: Carlos del Valle Sánchez	ESCALA: 1:1.000	DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA N-111p.k. 304+845 Viguera LR-448	FECHA: OCTUBRE 2015 Nº PLANO: 27
---	--	---	--	--	--------------------	---	---

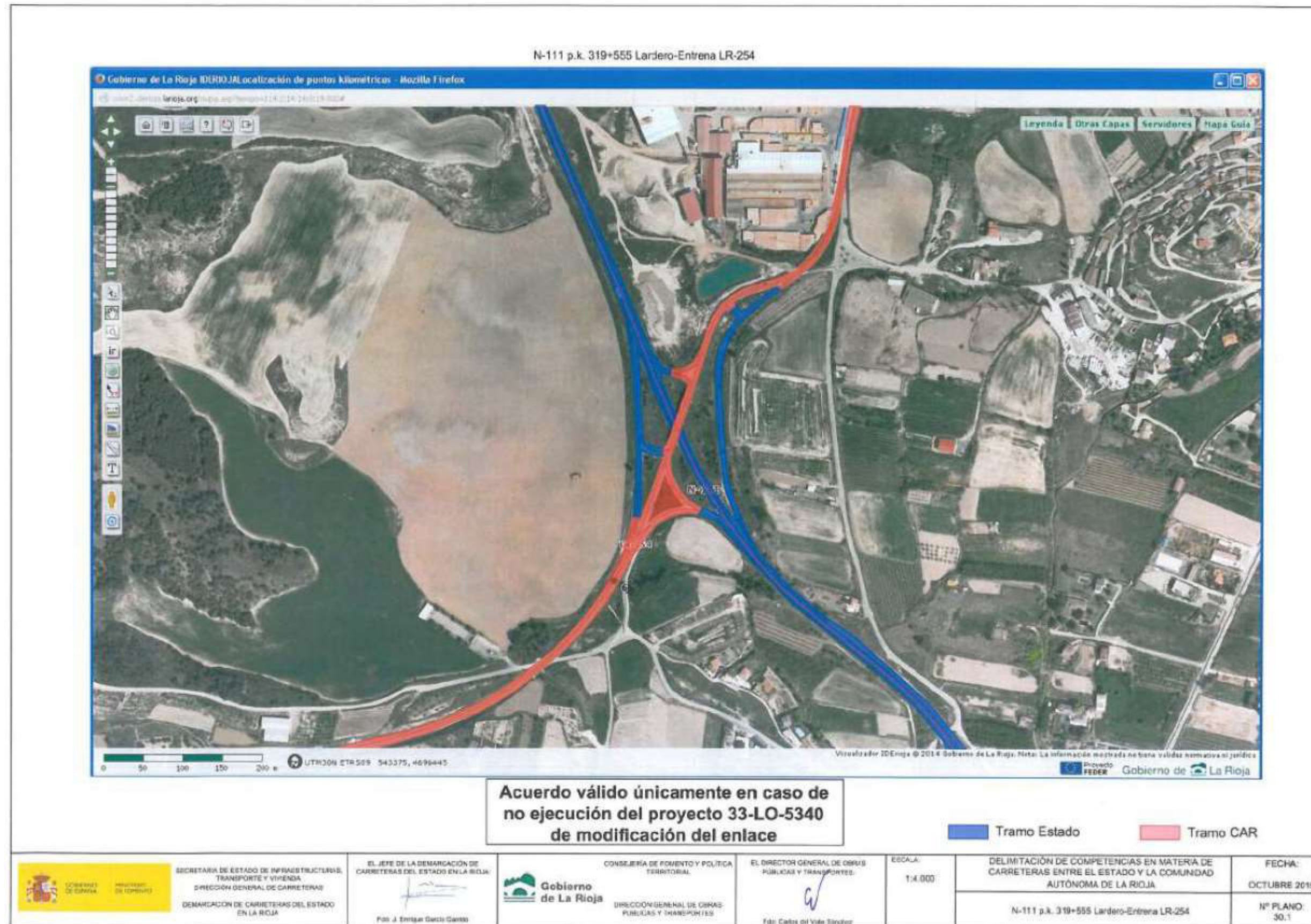


Tramo Estado

Tramo CAR

 <p>GOBIERNO DE LA RIOJA MINISTERIO DE INTERIO</p>	<p>SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>	<p>EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>  <p>José J. Enrique García García</p>	<p>GOBIERNO de La Rioja</p> <p>CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>	<p>EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>  <p>Carlos del Valle Sánchez</p>	<p>ESCALA: 1:2.000</p>	<p>DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA</p> <p>N-111 p.k. 310+270 Nalda enlace con LR-255 y LR-137</p>	<p>FECHA: OCTUBRE 2015</p> <p>Nº PLANO: 28</p>
---	---	---	---	--	----------------------------	---	--











**Acuerdo válido únicamente en caso de
no ejecución del proyecto 33-LO-5340
de modificación del enlace**

Tramo Estado Tramo CAR

	SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA	EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA  Pío J. Enrique García Garate	 GOBIERNO de La Rioja CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES	EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES  Félix Carlos del Valle Sánchez	ESCALA: 1:1.000	DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA N-111 p.k. 319+555 Lardero-Entrena LR-254	FECHA: OCTUBRE 2015 Nº PLANO: 30.2
---	--	--	--	---	--------------------	--	---



N-111 p.k. 319+555 Lardero-Entrena LR-254



**Acuerdo válido únicamente en caso de
no ejecución del proyecto 33-LO-5340
de modificación del enlace**

 Tramo Estado  Tramo CAR

	SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCAÇÃO DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA	EL JEFE DE LA DEMARCAÇÃO DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA:  Fdo: J. Enrique García Gordo	CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL  Gobierno de La Rioja DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES	EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES:  Fdo: Carlos del Valle Sánchez	ESCALA: 1:1.000	DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA N-111 p.k. 319+555 Lardero-Entrena LR-254	FECHA: OCTUBRE 2015 Nº PLANO: 30.4
---	---	--	--	---	--------------------	--	---

N-113 p.k. 64+695 Cervera (Valverde) LR-123



■ Tramo Estado ■ Tramo CAR

	SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA	EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA  J. Enrique García Gando	 CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES	EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES  Carlos del Valle Sánchez	ESCALA: 1:1.000	DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA N-113 p.k. 64+695 Cervera (Valverde) LR-123	FECHA: OCTUBRE 2015 Nº PLANO: 31
---	--	--	---	---	--------------------	--	---

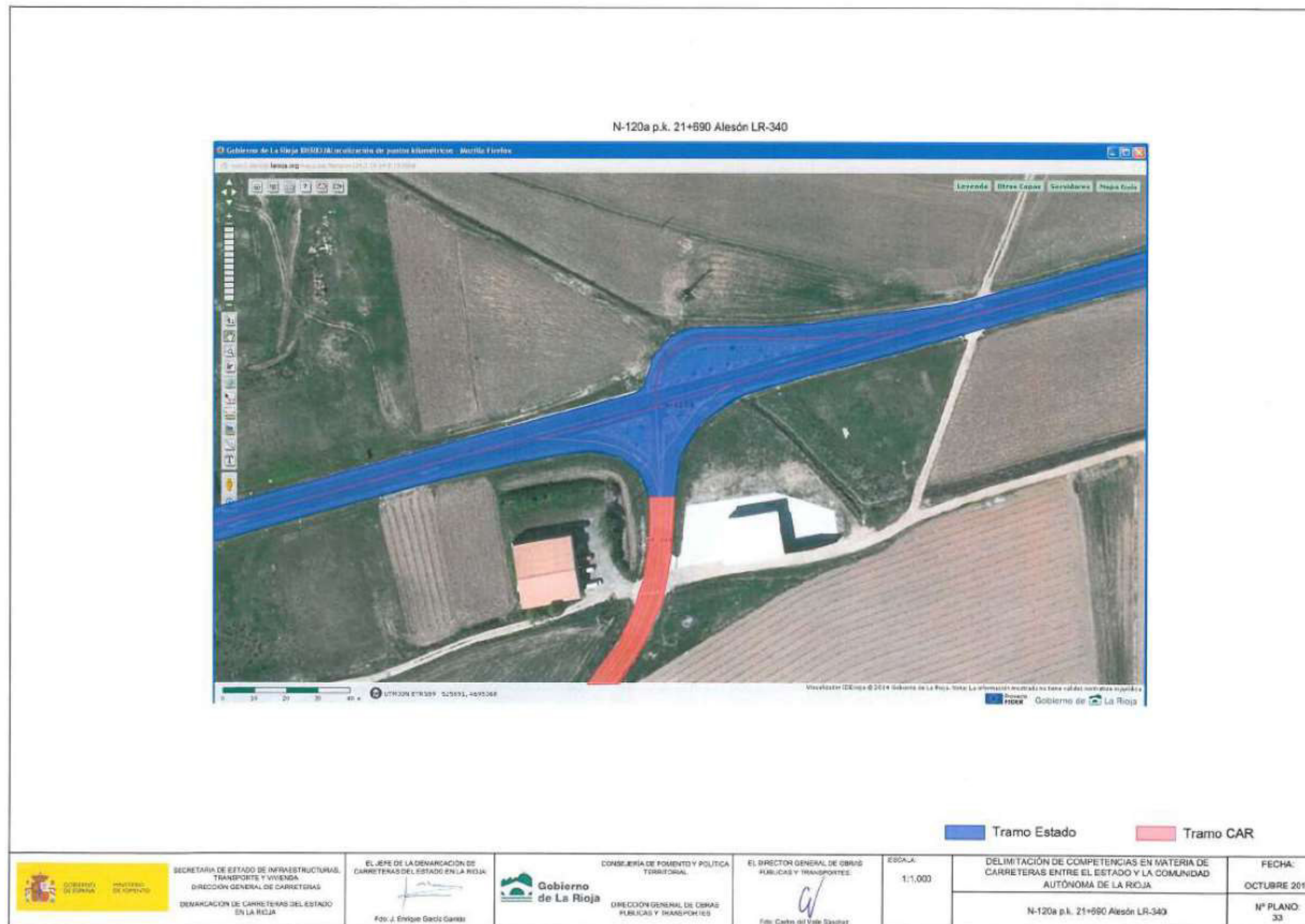


N-120a p.k. 17+930 Huércanos LR-322

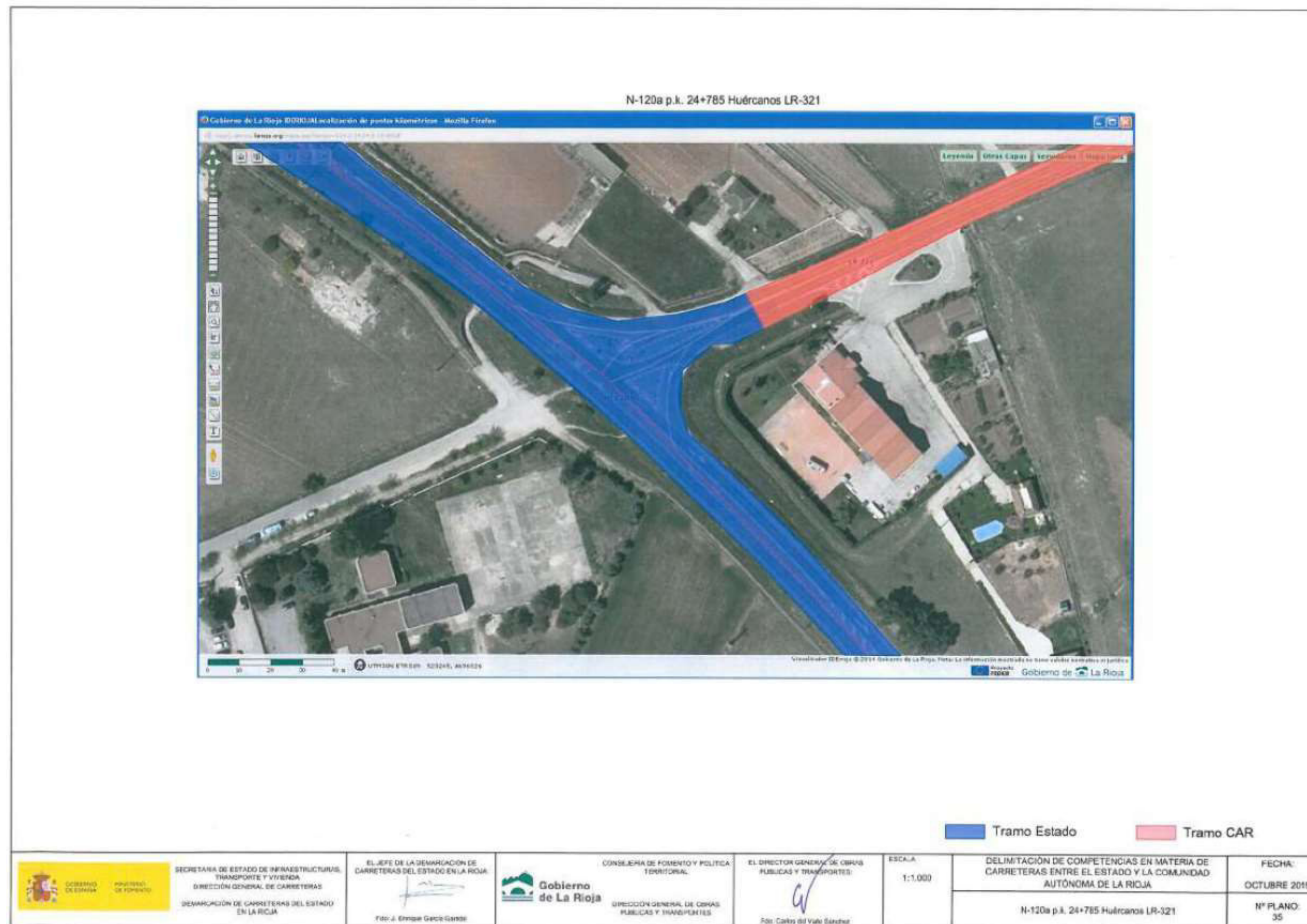


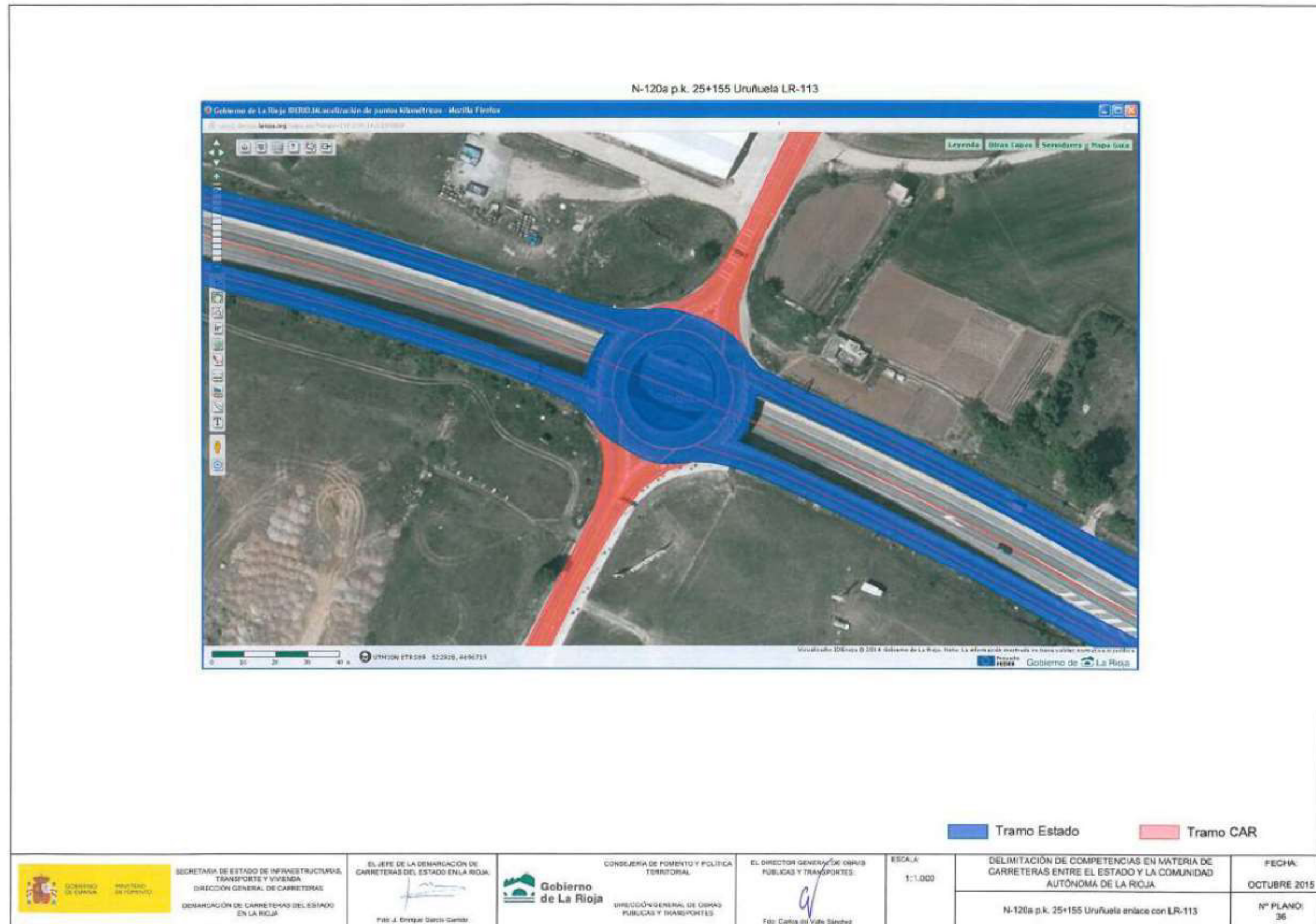
Tramo Estado Tramo CAR

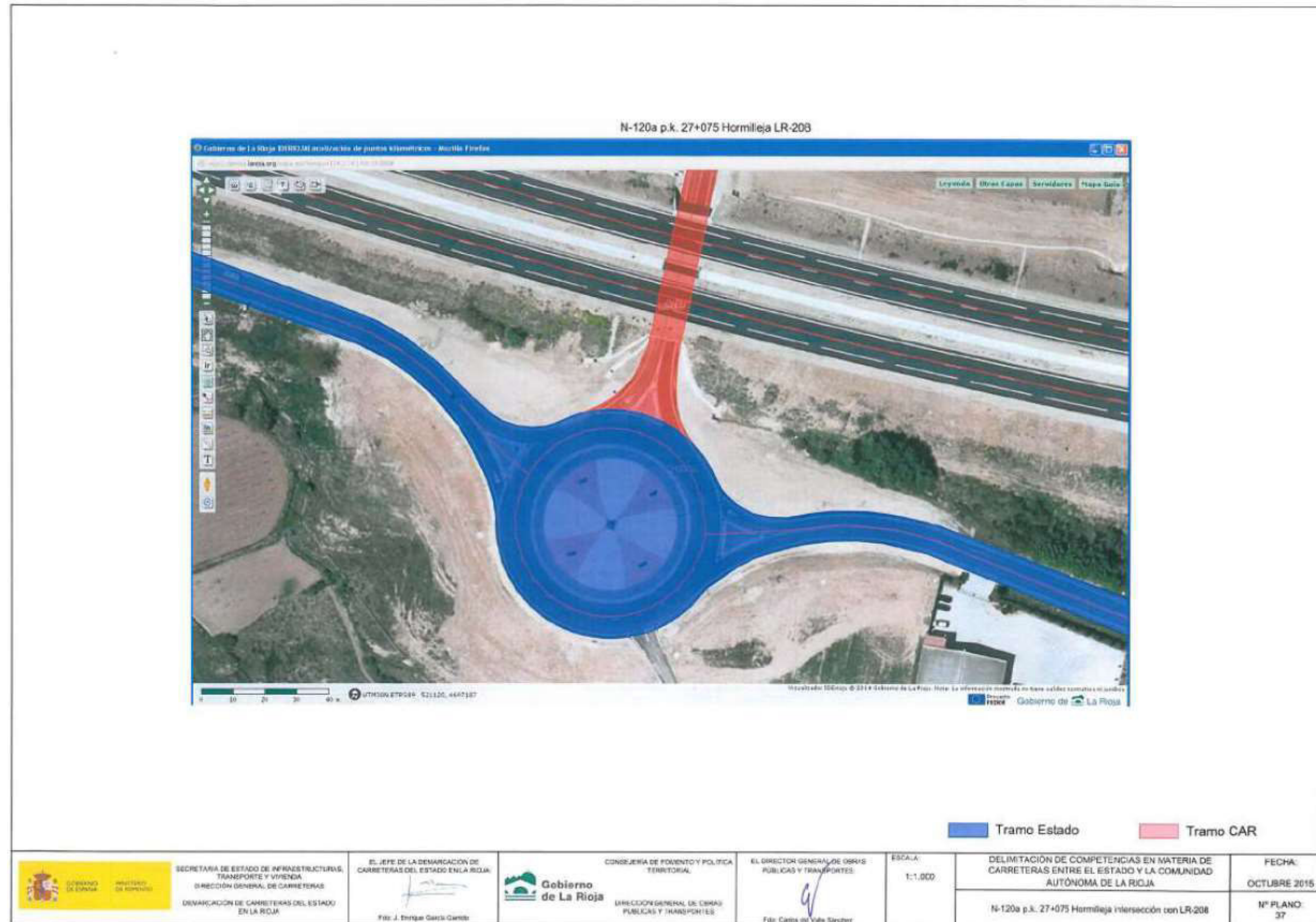
 <p>GOBIERNO DE LA RIOJA MINISTERIO DE FOMENTO</p>	<p>SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>	<p>EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>  <p>Fdo. J. Enrique García Gambo</p>	<p>GOBIERNO DE LA RIOJA</p> <p>CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>	<p>EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>  <p>Fdo. Carlos del Valle Sánchez</p>	<p>ESCALA: 1:1.000</p>	<p>DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA</p> <p>N-120a p.k. 17+930 Huércanos LR-322</p>	<p>FECHA: OCTUBRE 2015</p> <p>Nº PLANO: 32.2</p>
---	---	--	---	---	----------------------------	---	--





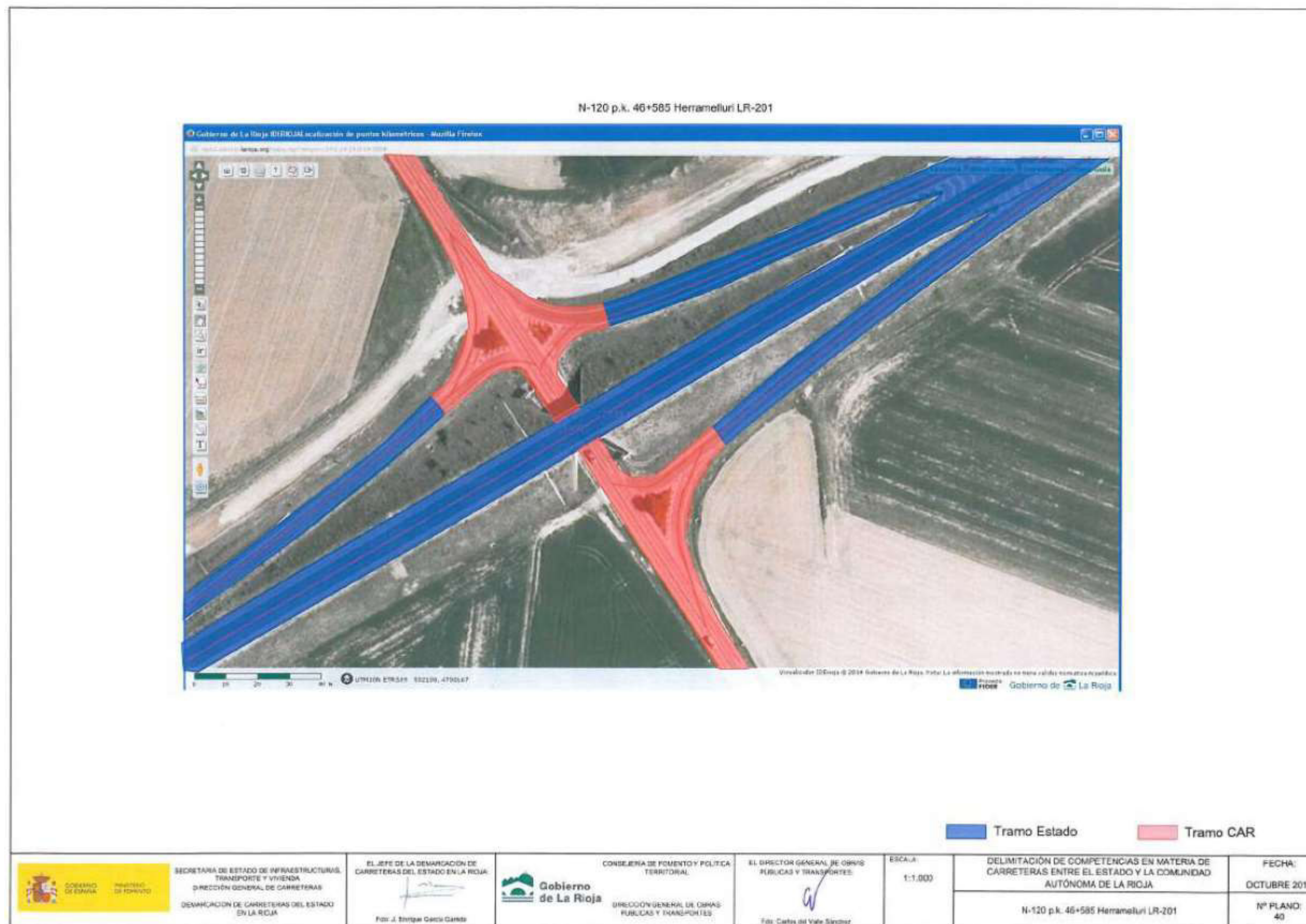
















N-120 p.k. 51+170 Grañón LR-501 y LR-308



**Acuerdo válido únicamente en caso de
no ejecución del enlace previsto con
las obras de la autovía A-12**

■ Tramo Estado ■ Tramo CAR

 <p>GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE FOMENTO</p>	<p>SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>	<p>EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p> <p></p> <p>Fdo: J. Enrique García García</p>	<p>GOBIERNO DE LA RIOJA</p> <p>CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>	<p>EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p> <p></p> <p>Fdo: Carlos del Valle Sánchez</p>	<p>ESCALA: 1:1.000</p>	<p>DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA</p> <p>N-120 p.k. 51+170 Grañón LR-501 y LR-308</p>	<p>FECHA: OCTUBRE 2015</p> <p>Nº PLANO: 41.2</p>
---	---	--	---	--	----------------------------	--	--






N-120 p.k. 51+170 Grañón LR-501 y LR-308



Acuerdo válido únicamente en caso de no ejecución del enlace previsto con las obras de la autovía A-12

 Tramo Estado

 Tramo CAR

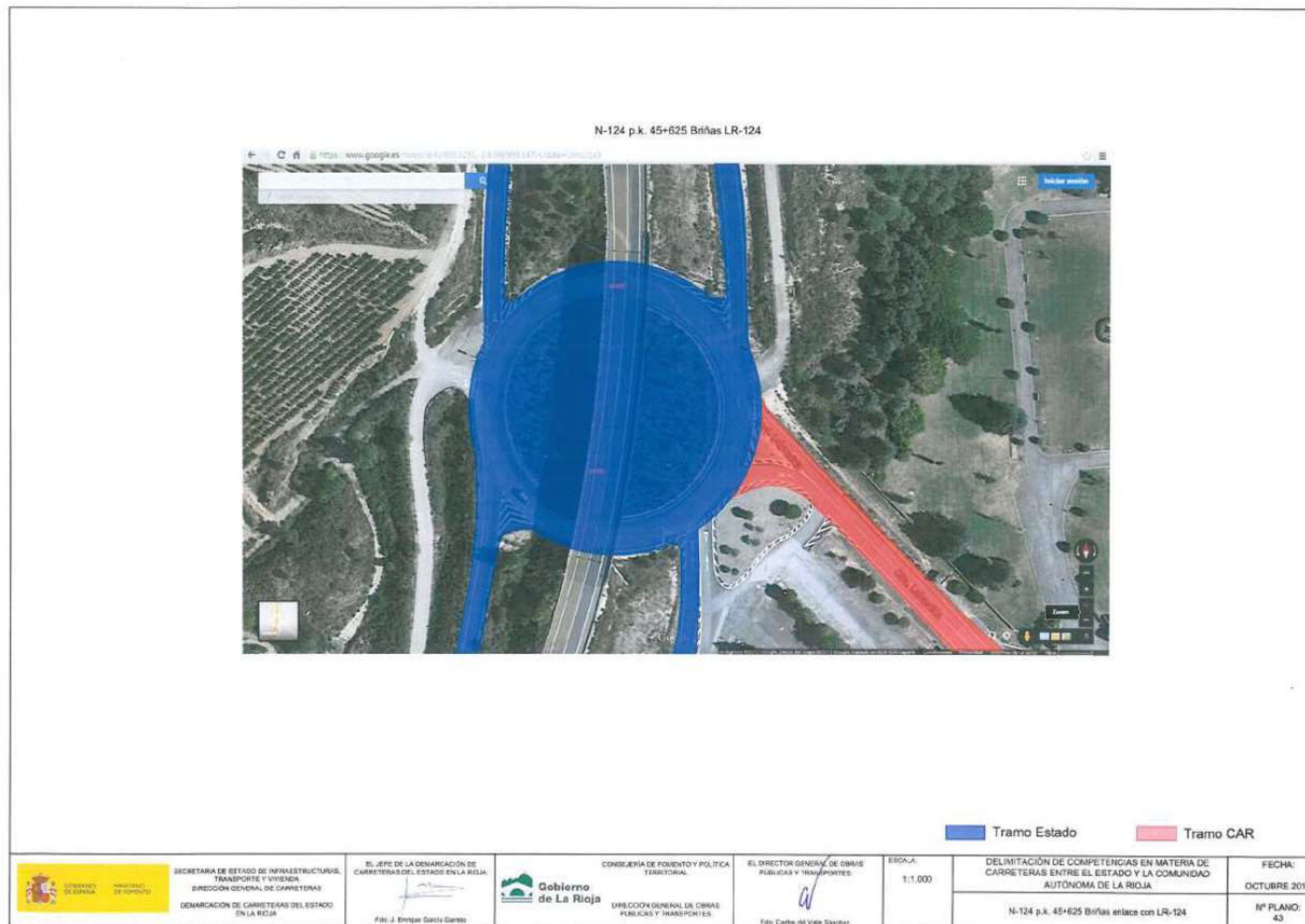
 <p>GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE FOMENTO</p>	<p>SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCAÇÃO DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>	<p>EL JEFE DE LA DEMARCAÇÃO DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA  Fdo: J. Enrique García Garbí</p>	<p>GOBIERNO DE LA RIOJA CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>	<p>EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES  Fdo: Carlos del Valle Sánchez</p>	<p>ESCALA: 1:1.000</p>	<p>DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA N-120 p.k. 51+170 Grañón LR-501 y LR-308</p>	<p>FECHA: OCTUBRE 2015 Nº PLANO: 41.4</p>
---	--	--	--	--	----------------------------	---	---

N-124 p.k. 43+235 Barrio Bodegas LR-111

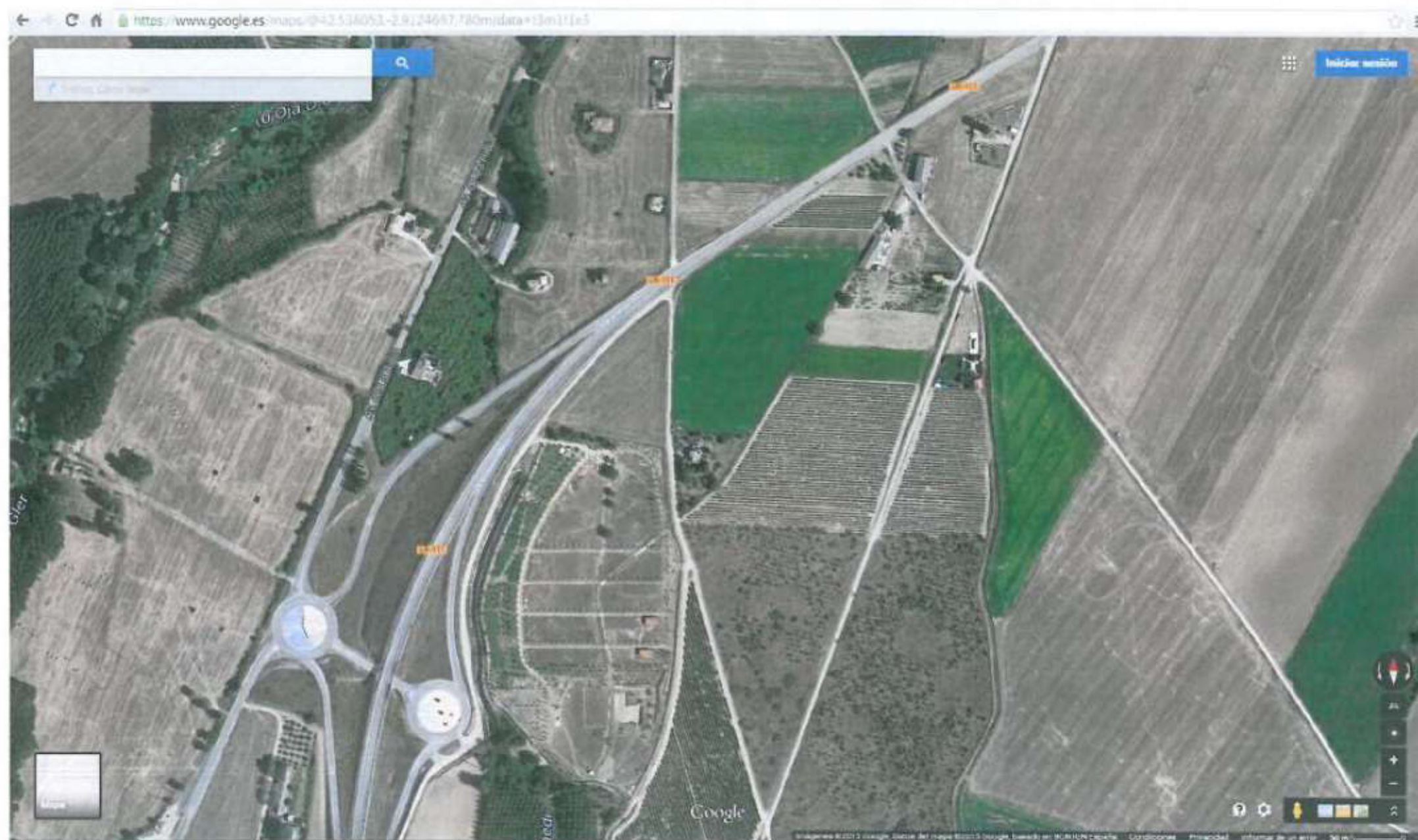


Tramo Estado Tramo CAR



 <p>GOBIERNO DE LA RIOJA MINISTERIO DE FOMENTO</p>	<p>SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>	<p>EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>  <p>Fdo: J. Enrique García Gordo</p>	<p>GOBIERNO DE LA RIOJA</p> <p>CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL</p> <p>DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>	<p>EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>  <p>Fdo: Carlos de Valle Sánchez</p>	<p>ESCALA: 1:1.000</p>	<p>DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA</p> <p>N-124 p.k. 43+235 Barrio Bodegas LR-111</p>	<p>FECHA: OCTUBRE 2015</p> <p>Nº PLANO: 42</p>
---	---	---	--	--	----------------------------	---	--

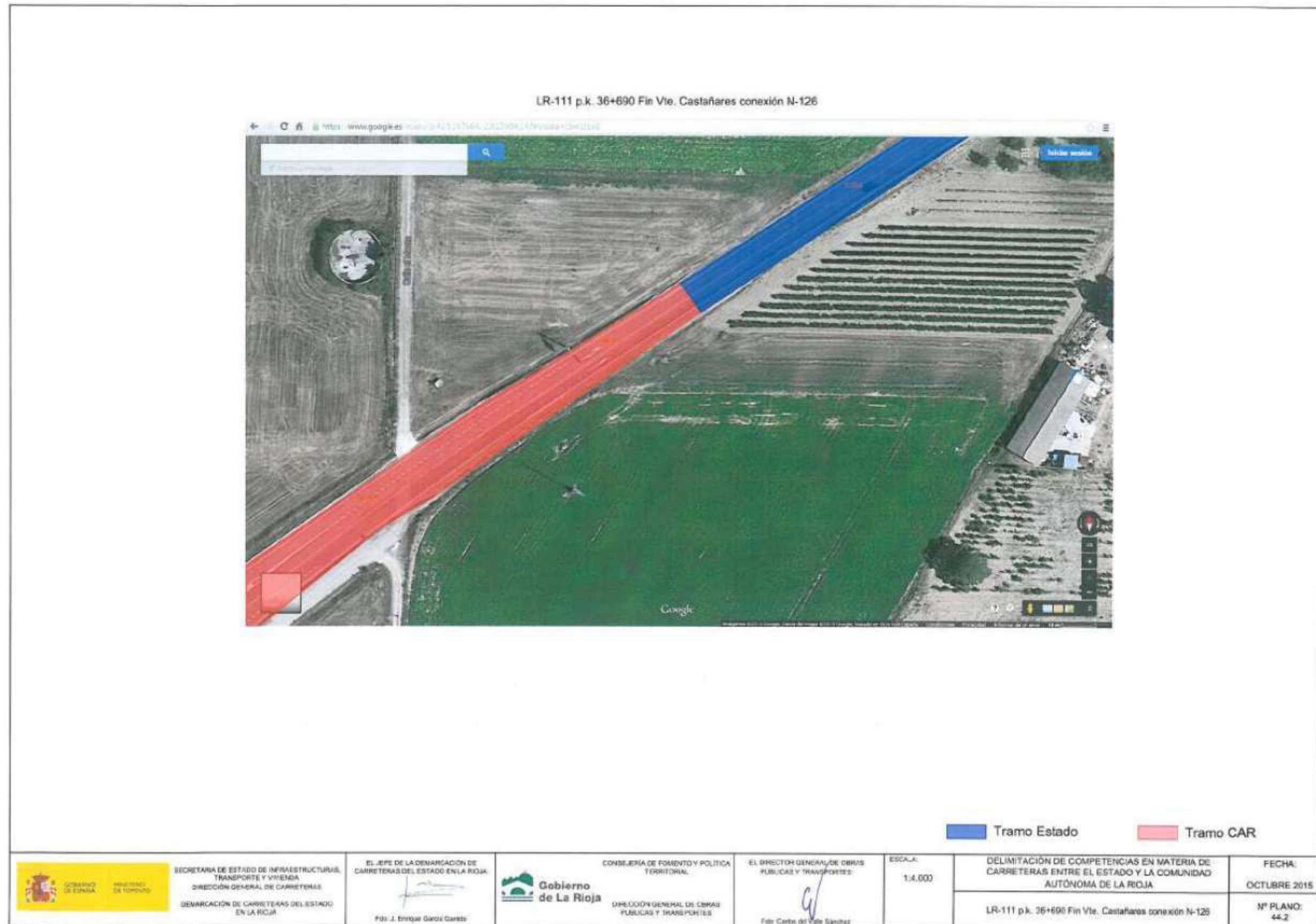


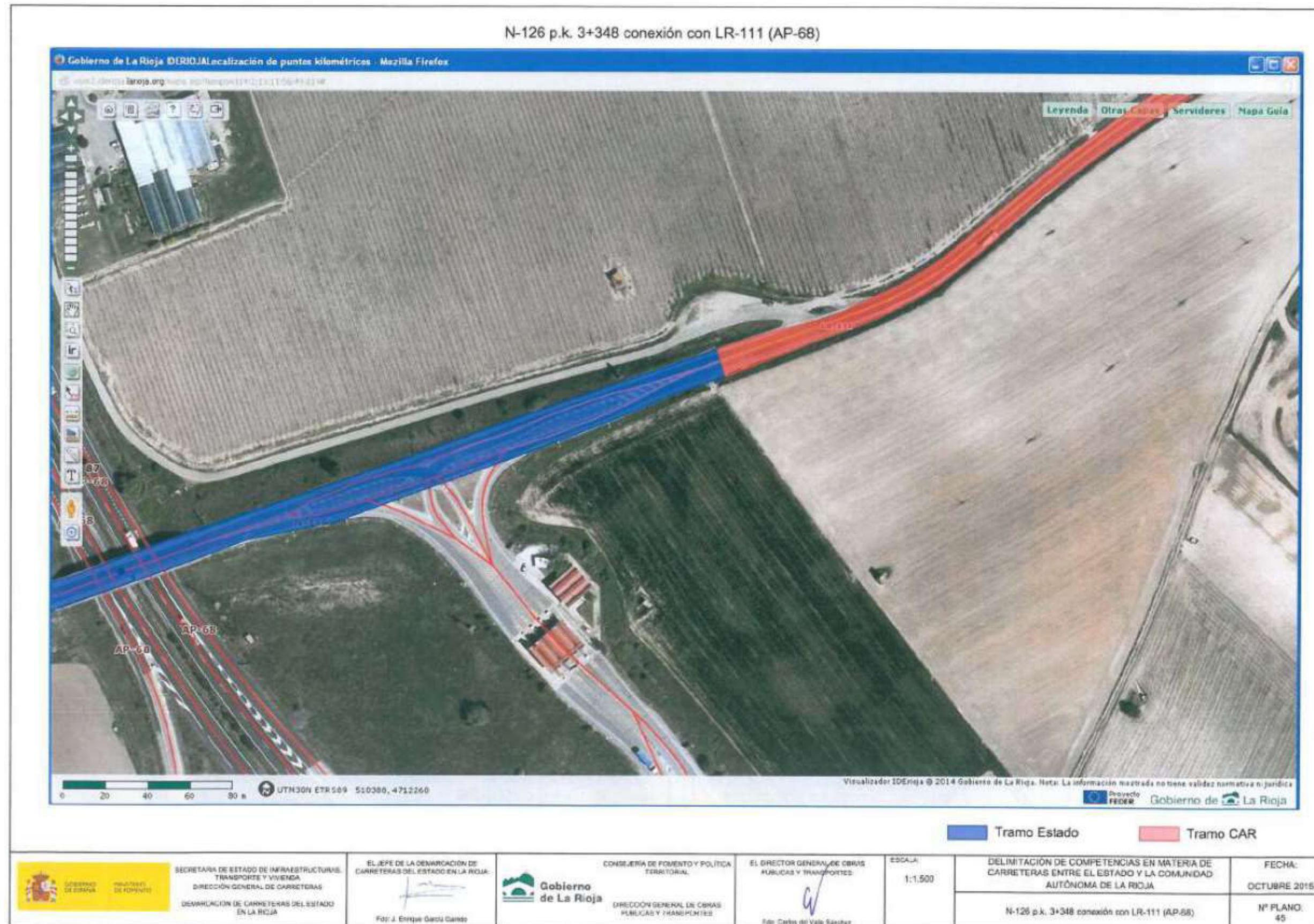
LR-111 p.k. 36+690 Fin Vte. Castañares conexión N-126

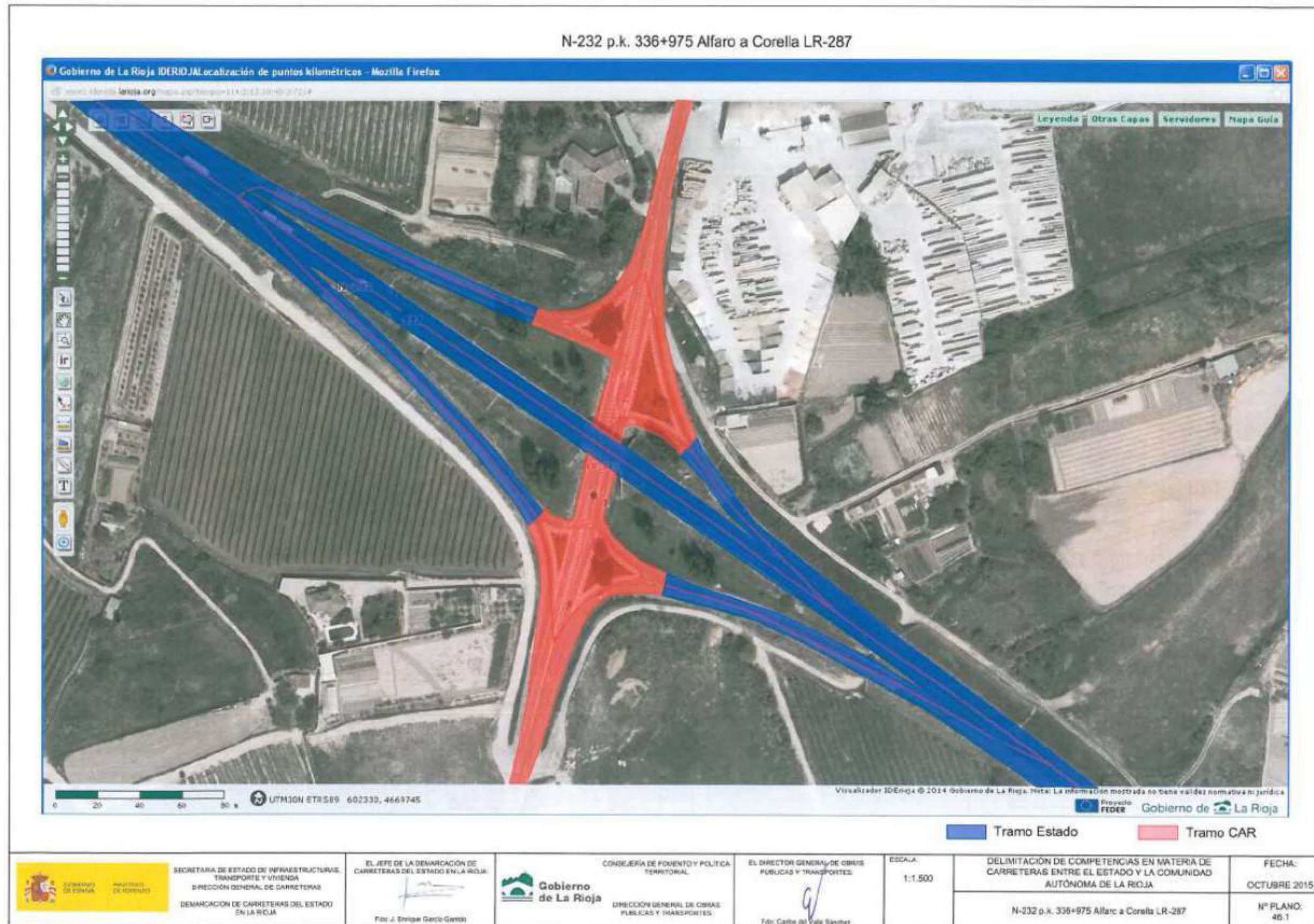


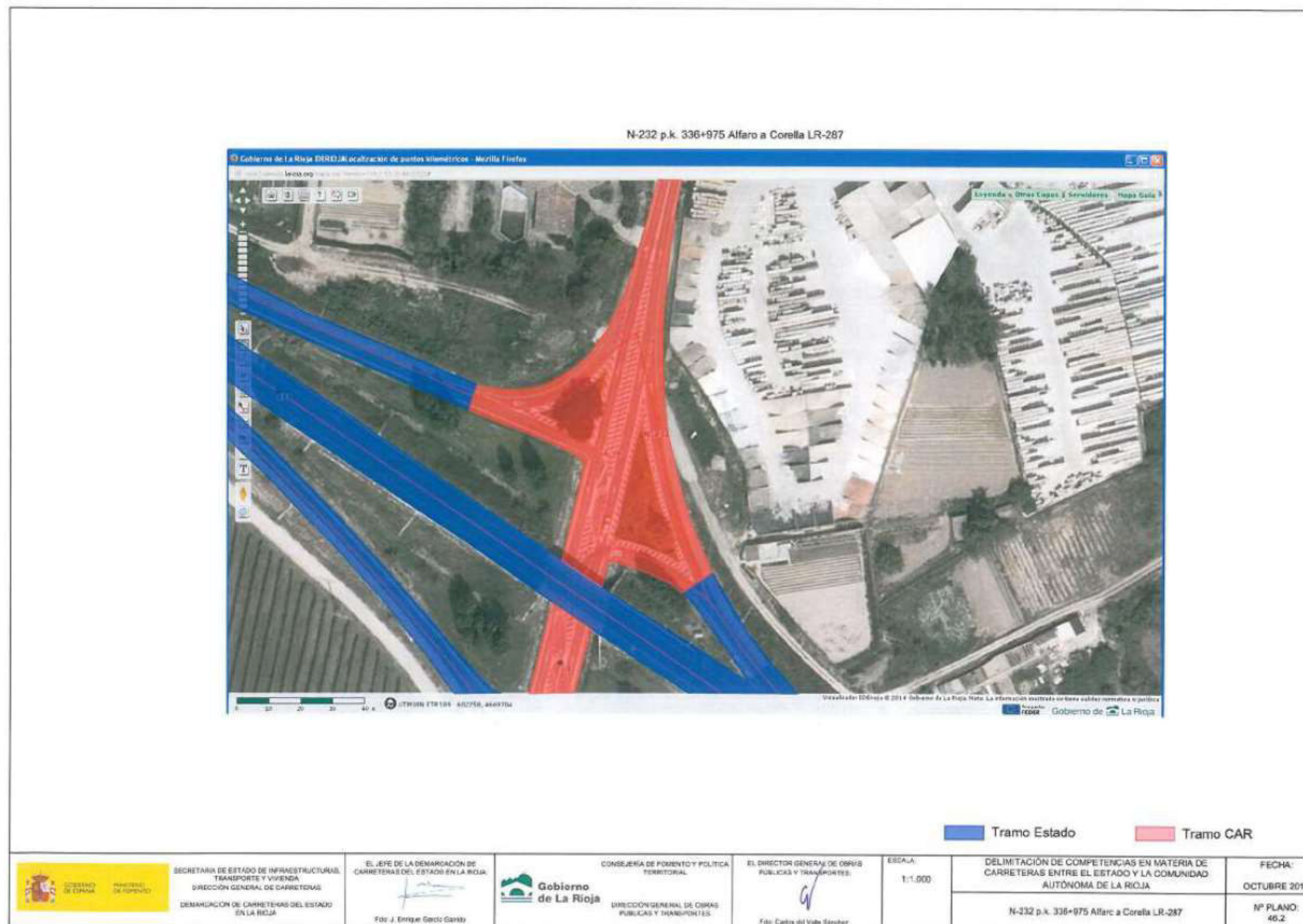
Tramo Estado Tramo CAR

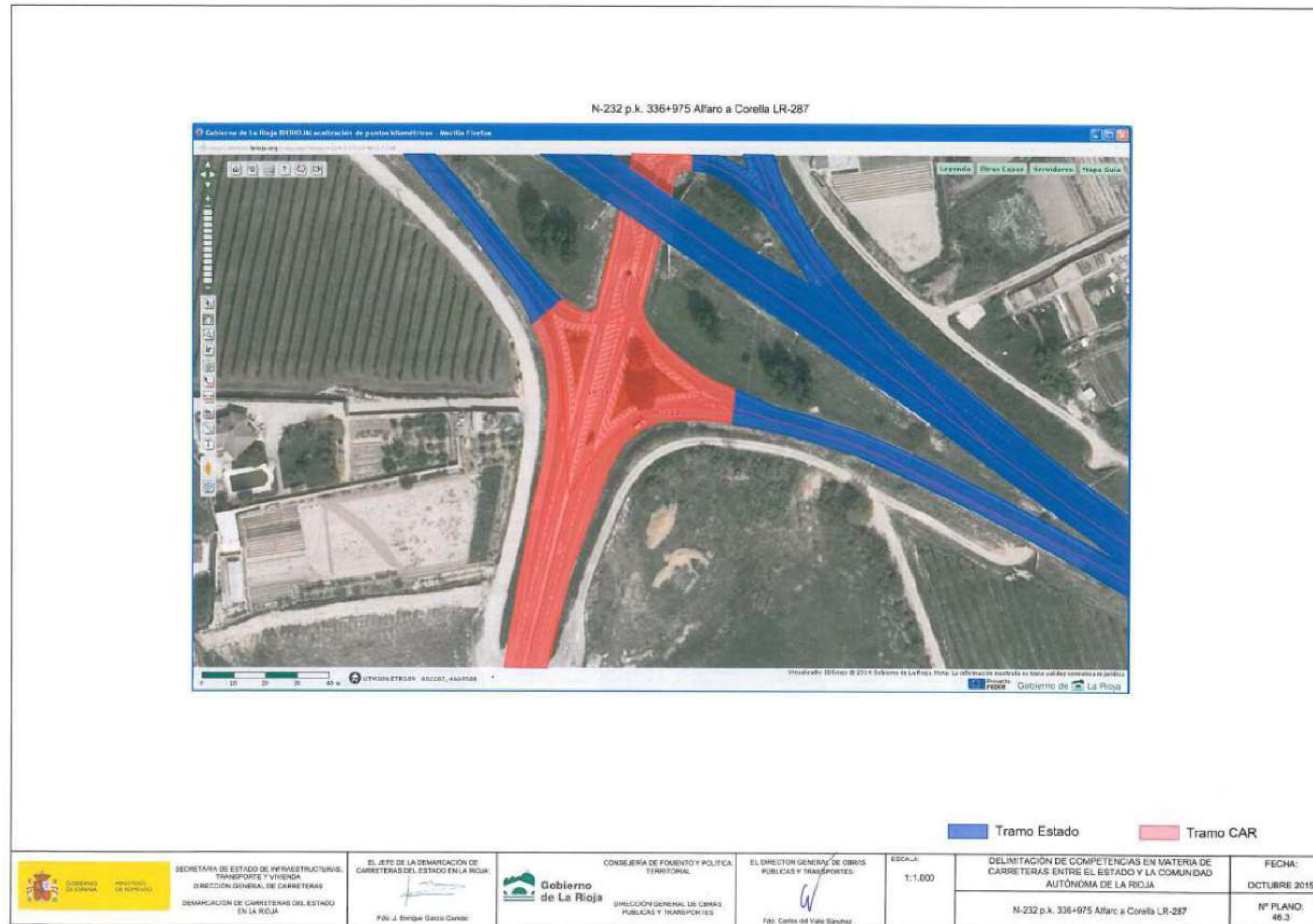
	SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA	EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA  Fdo: J. Enrique García García	GOBIERNO DE LA RIOJA CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES  Fdo: Carlos del Valle Sánchez	ESCALA: 1:4.000	DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA LR-111 p.k. 36+690 Fin Vte. Castañares conexión N-126	FECHA: OCTUBRE 2015 Nº PLANO: 44.1
---	--	---	---	--------------------	--	---

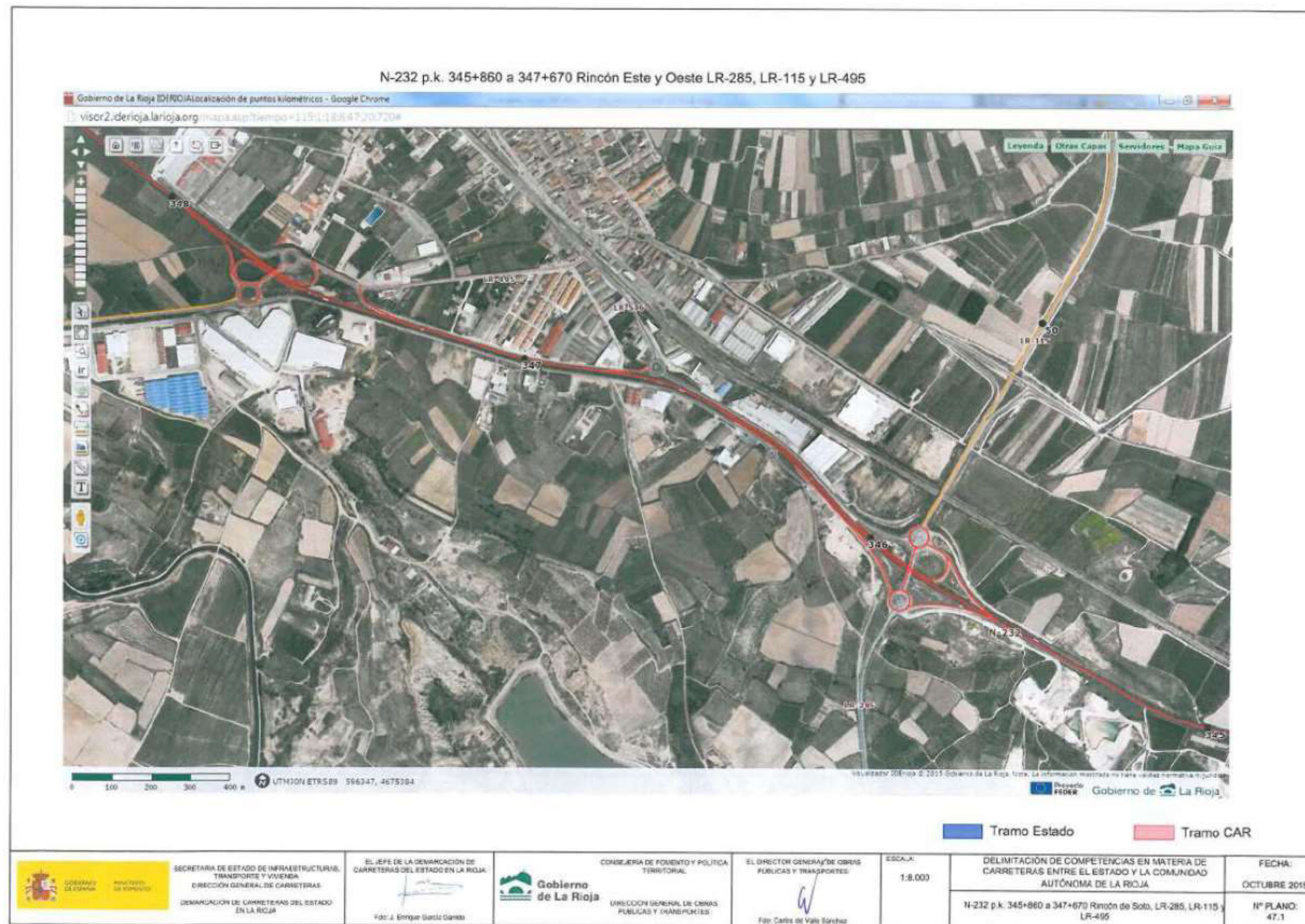


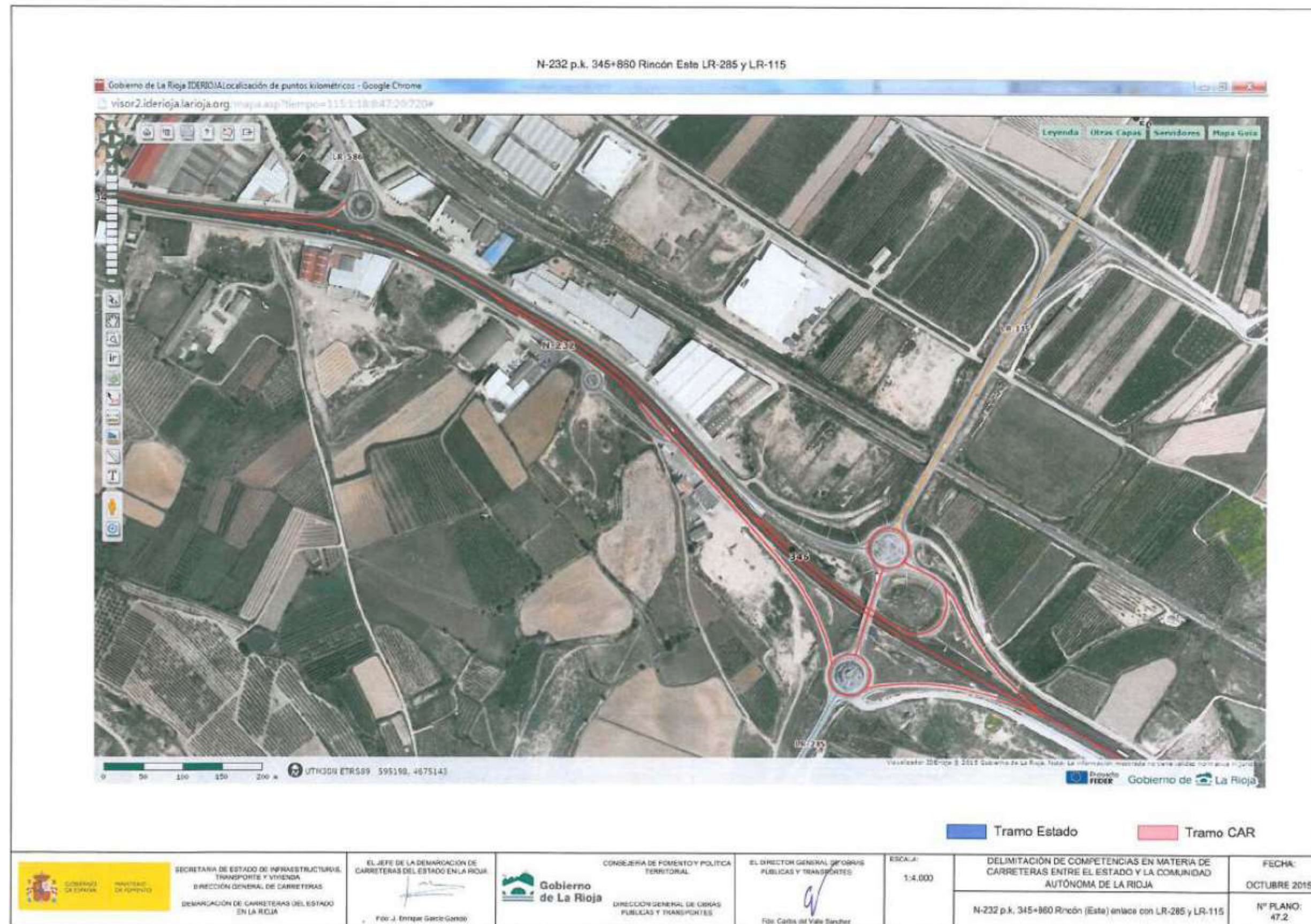


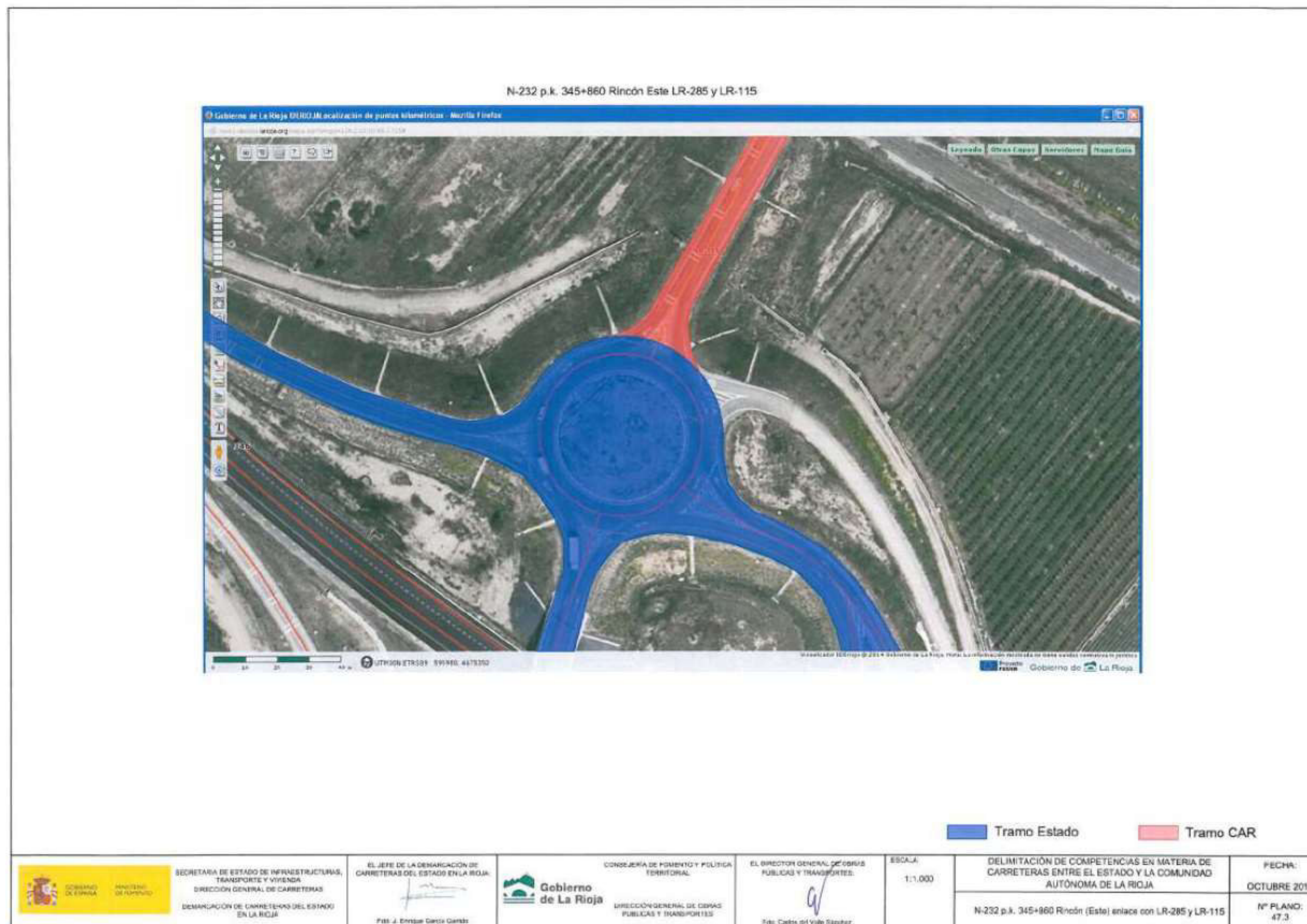


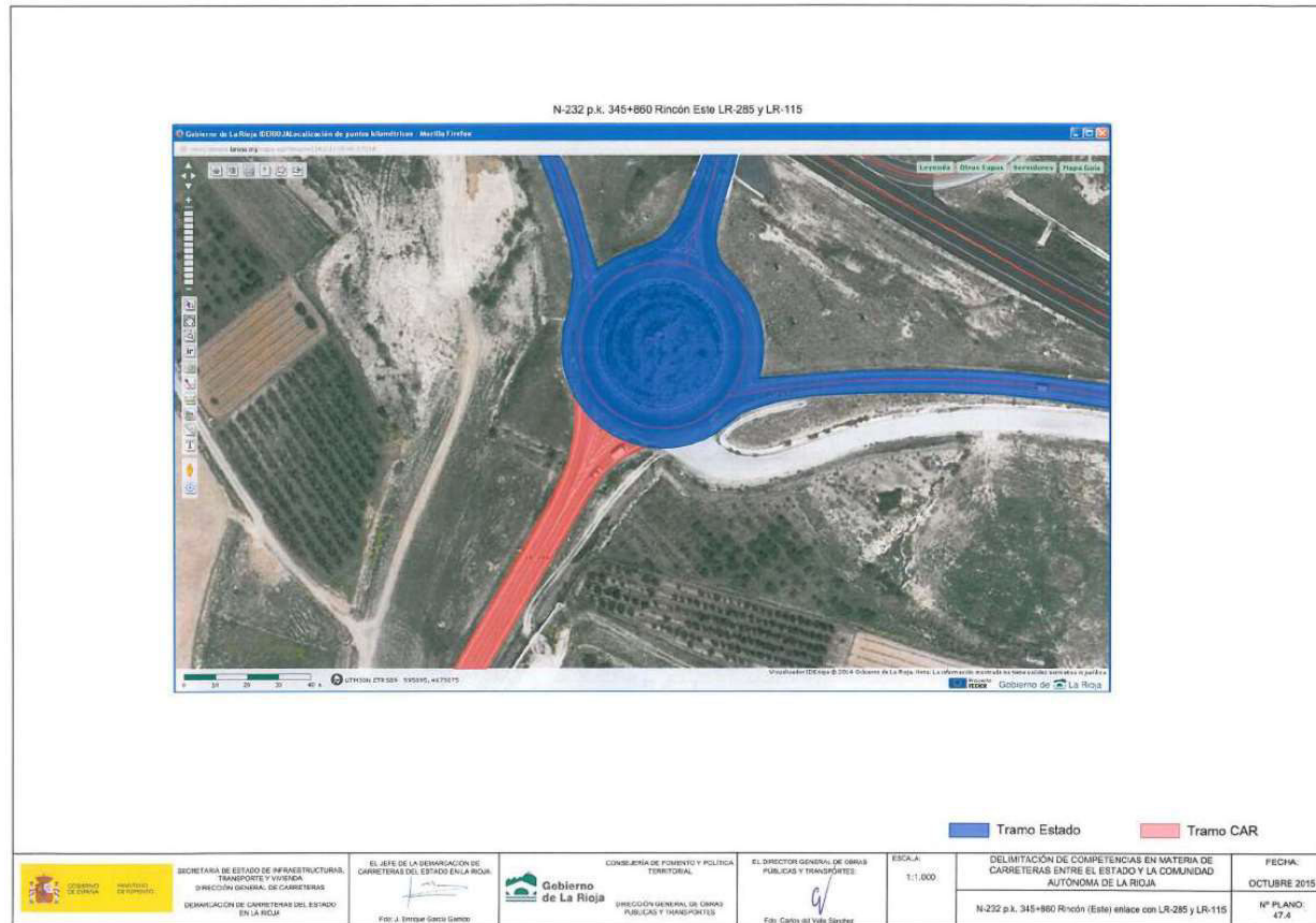














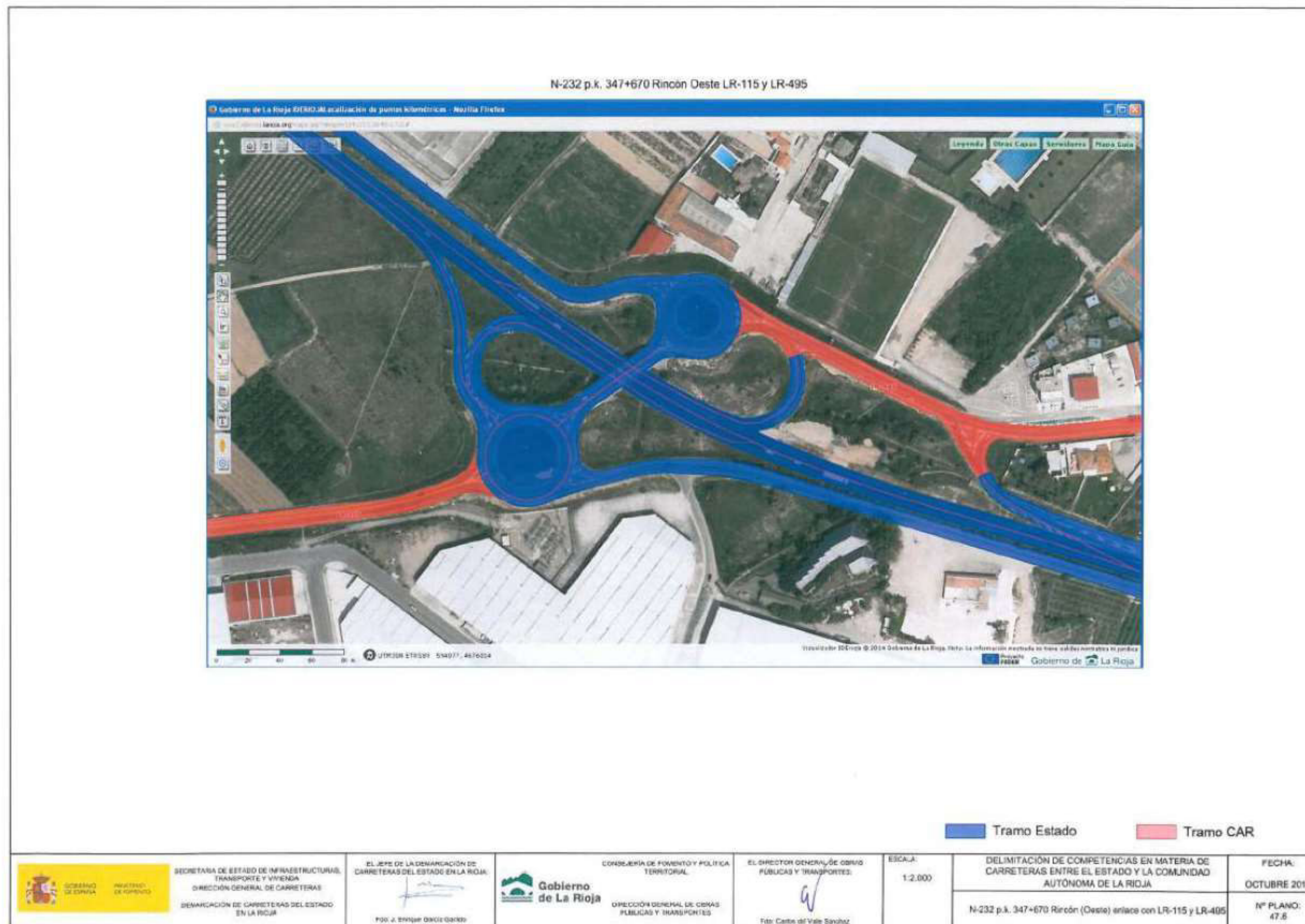


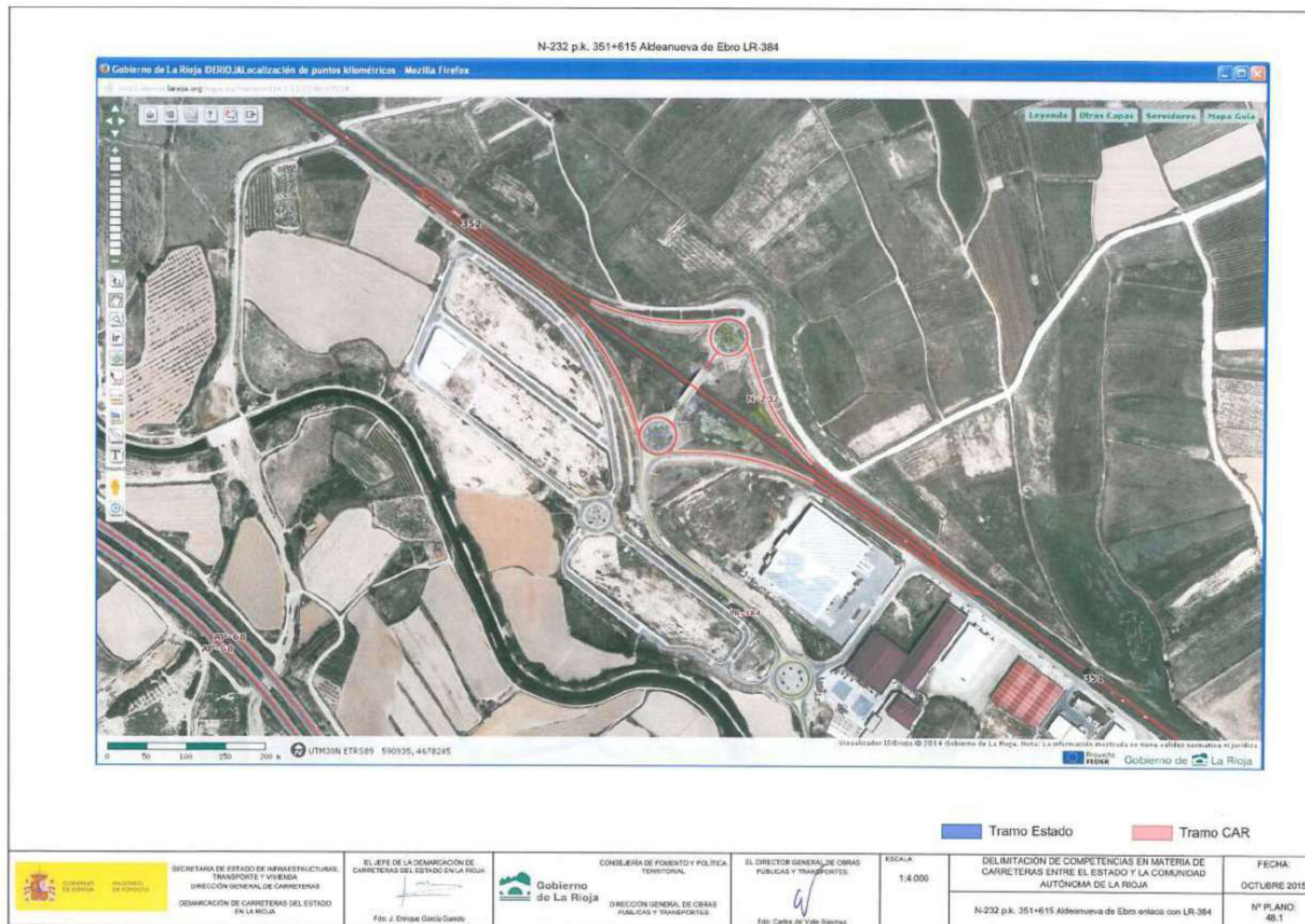
N-232 p.k. 346+700 Rincón Oeste LR-586

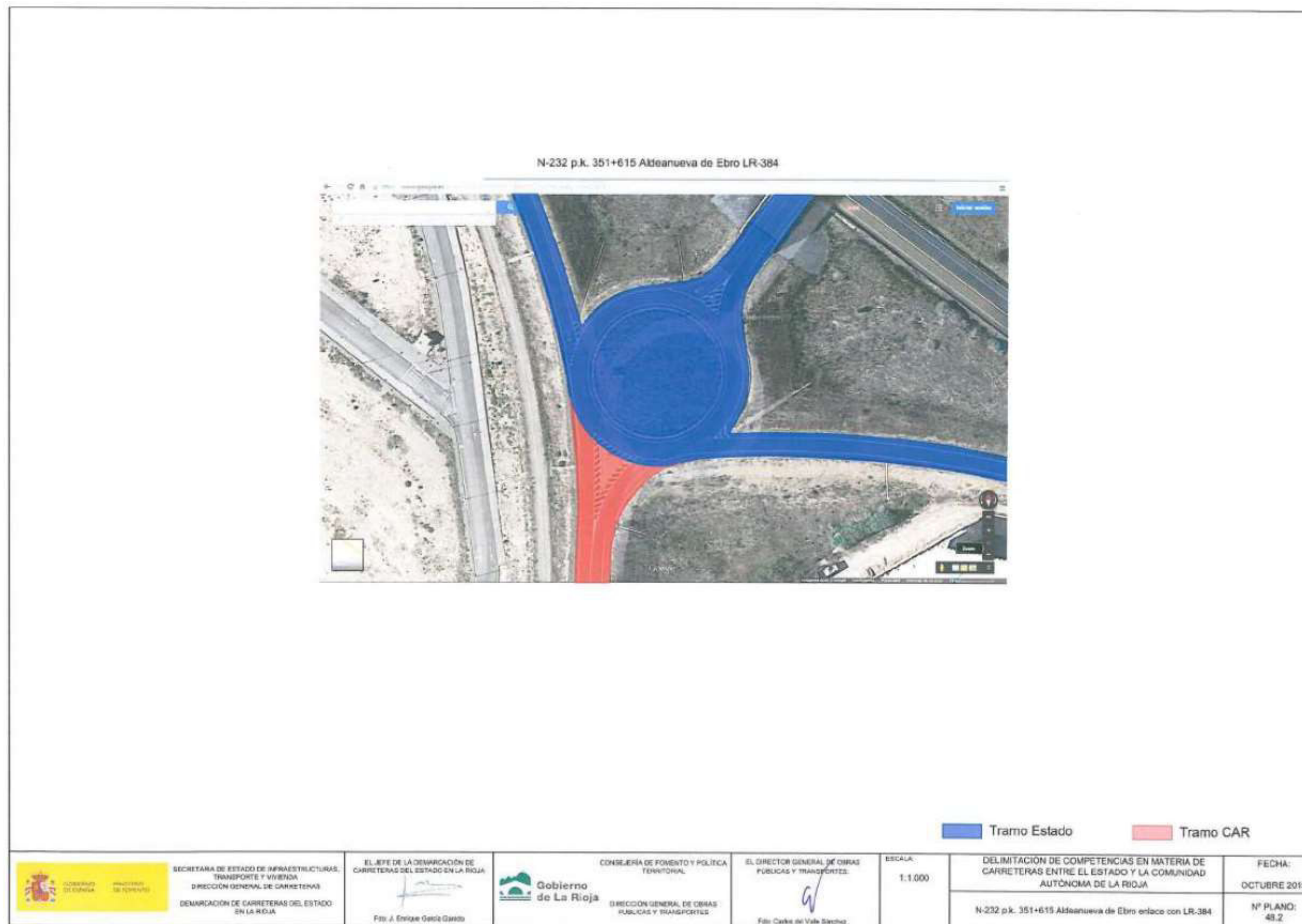


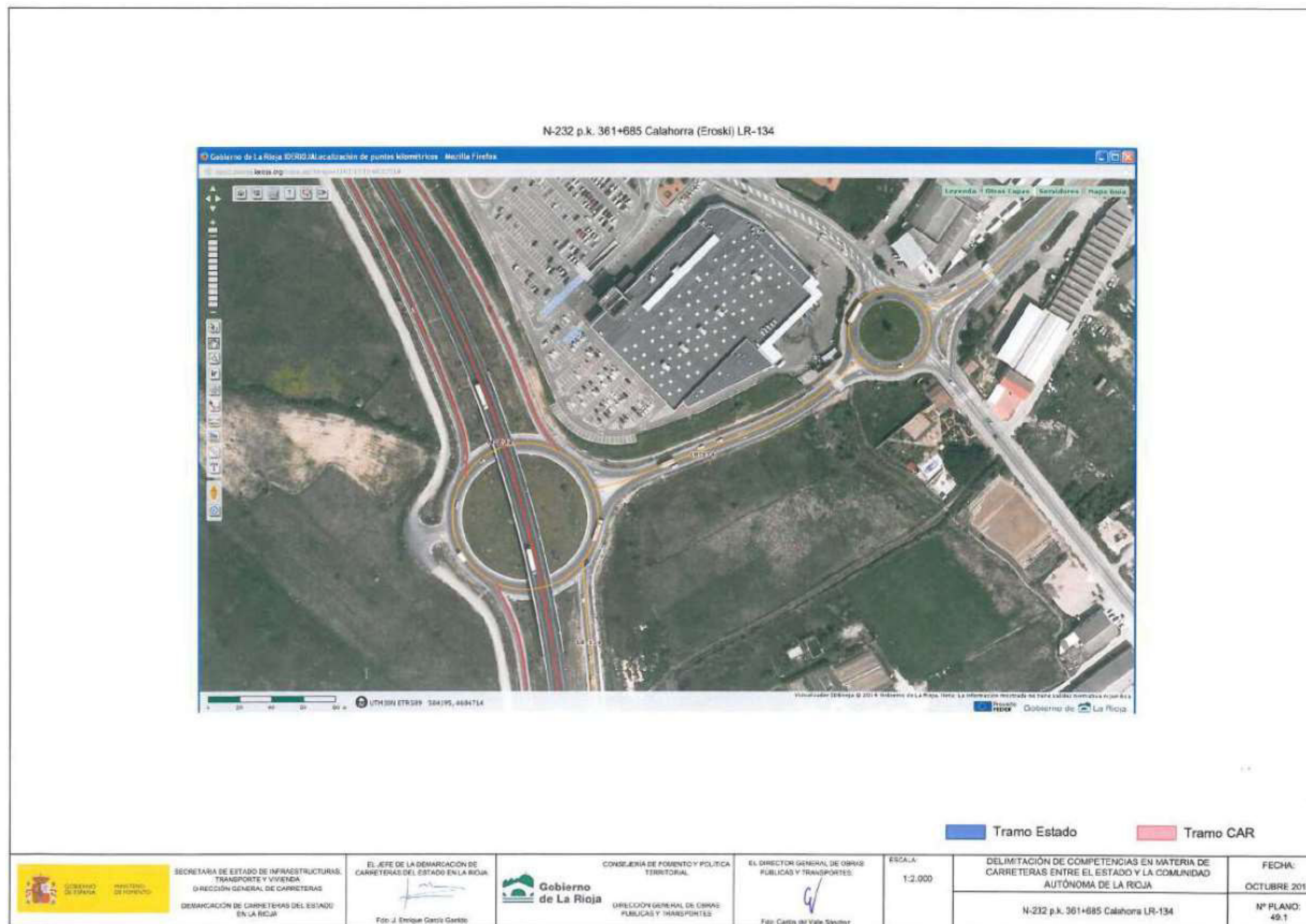
Tramo Estado Tramo CAR

 <p>GOBIERNO DE LA RIOJA MINISTERIO DE FOMENTO</p>	<p>SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCAÇÃO DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>	<p>EL JEFE DE LA DEMARCAÇÃO DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>  <p>Fdo. J. Enrique Garza Quiroga</p>	<p>CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL</p>  <p>Gobierno de La Rioja</p> <p>DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>	<p>EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>  <p>Fdo. Carlos del Valle Sánchez</p>	<p>ESCALA: 1:1,000</p>	<p>DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA</p> <p>N-232 p.k. 346+700 Rincón (Oeste) enlace con LR-586</p>	<p>FECHA: OCTUBRE 2015</p> <p>Nº PLANO: 47.5</p>
---	--	---	--	---	----------------------------	---	--











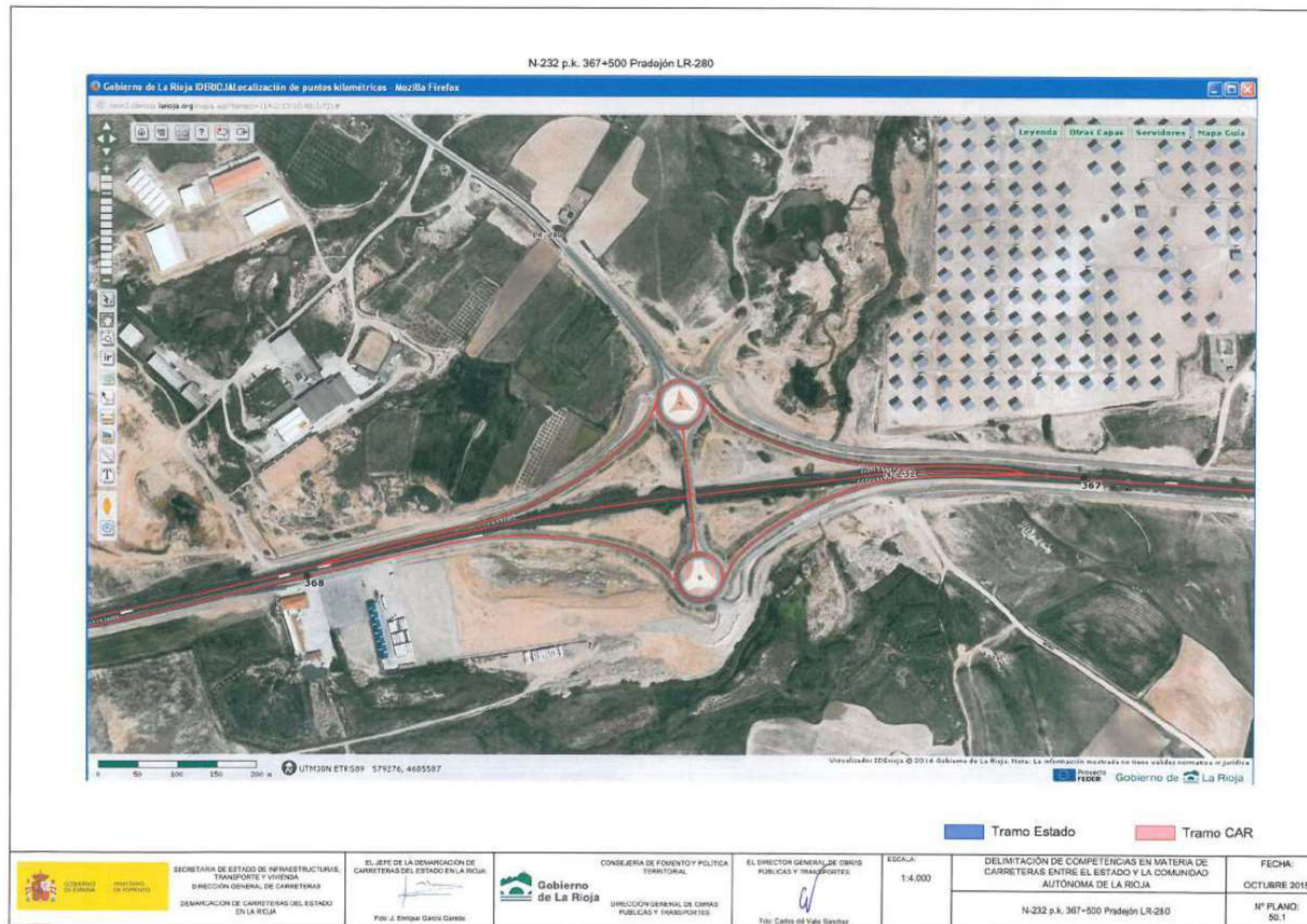


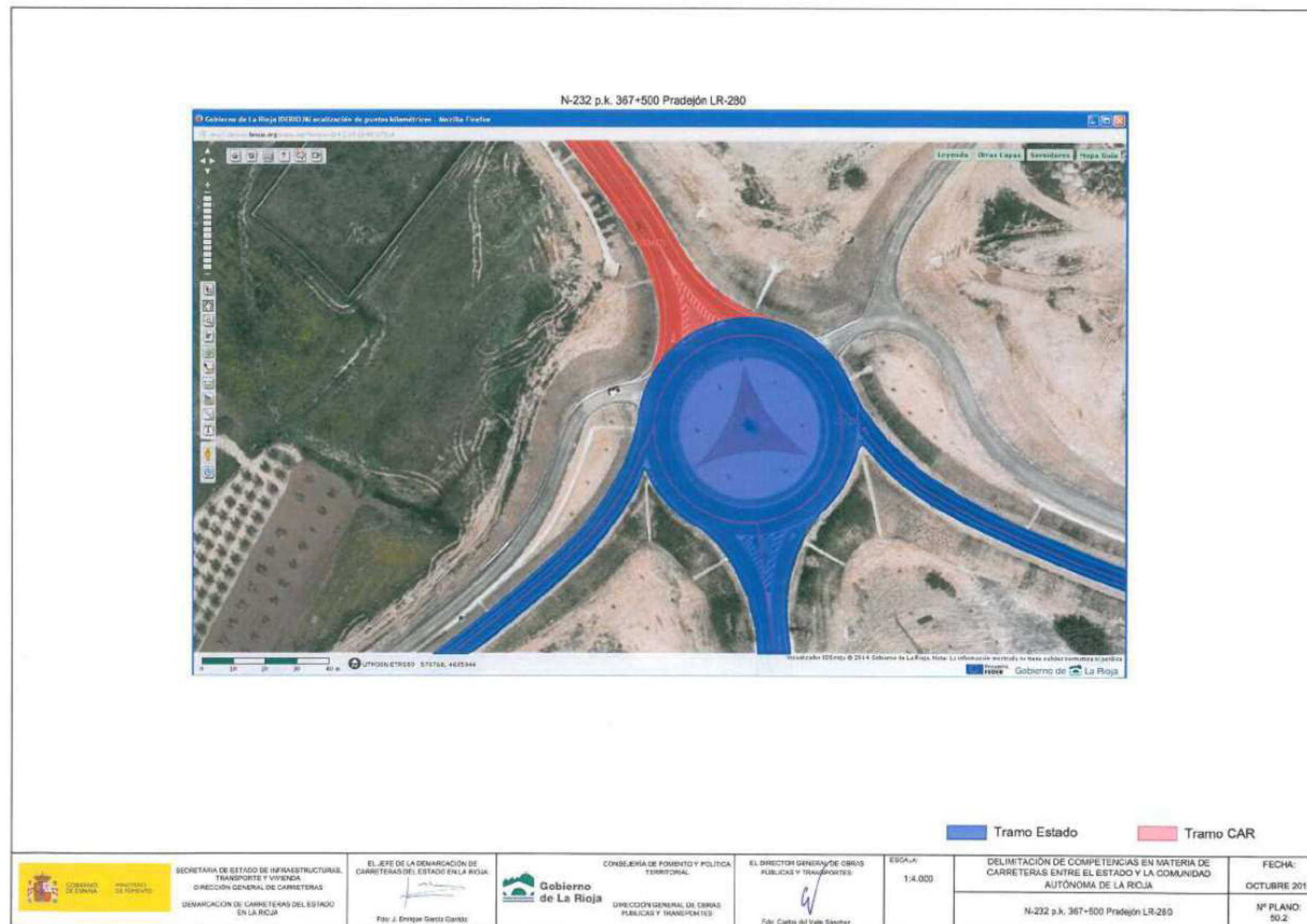
N-232 p.k. 361+685 Calahorra (Eroski) LR-134

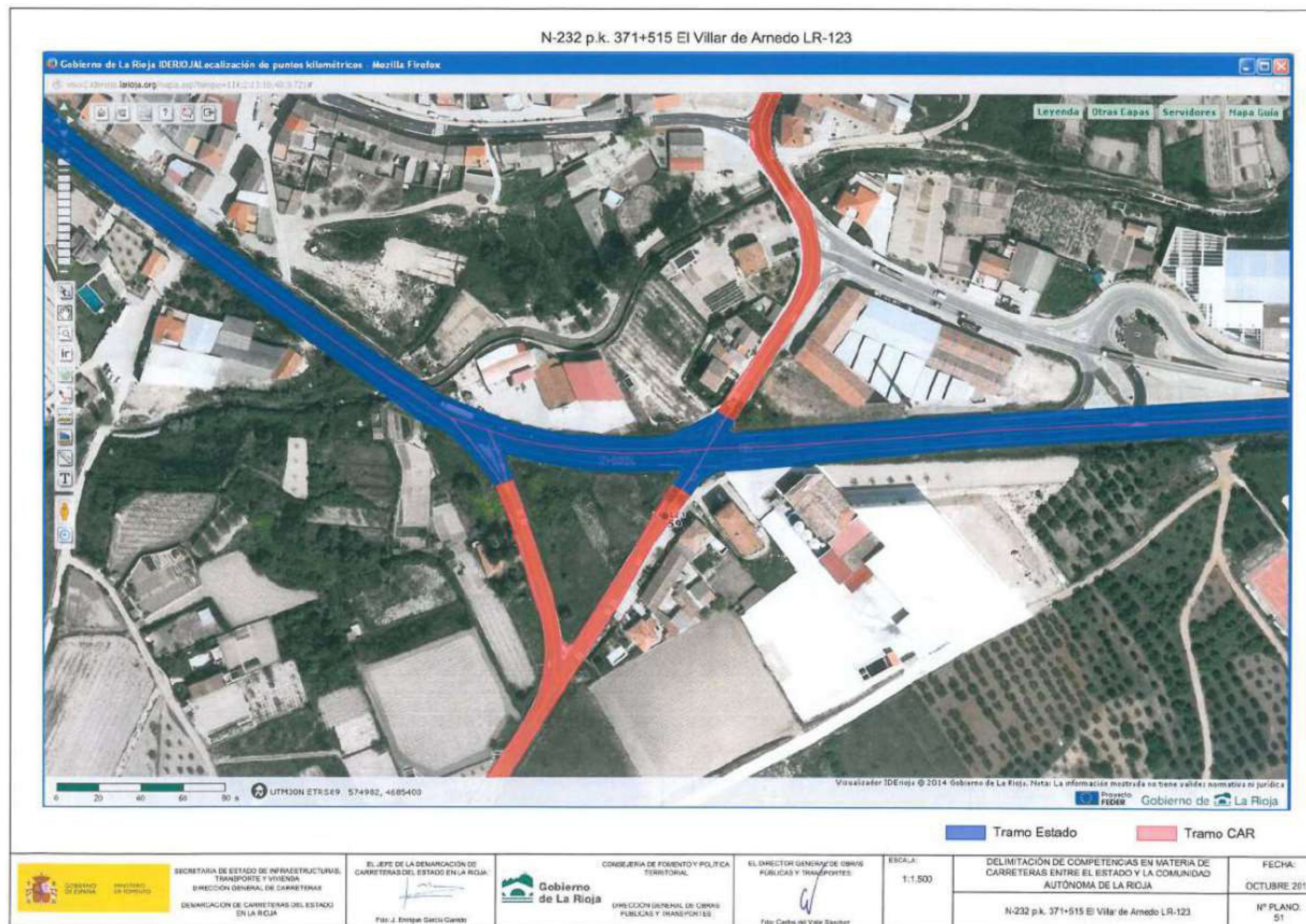


Tramo Estado Tramo CAR

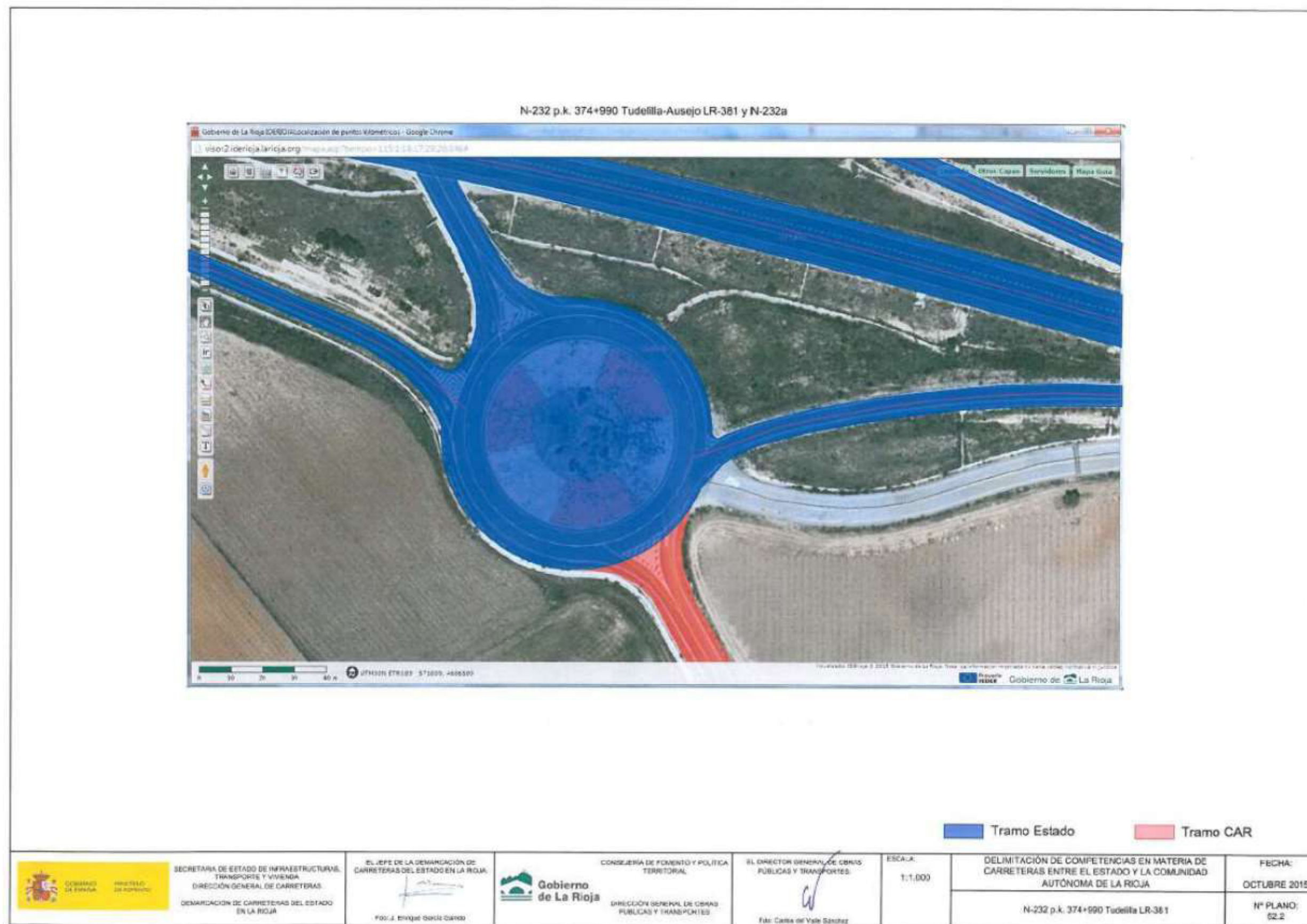
 <p>GOBIERNO DE LA RIOJA MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCAÇÃO DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>	<p>EL JEFE DE LA DEMARCAÇÃO DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>  <p>Fdo: J. Enrique García Garza</p>	 <p>Gobierno de La Rioja CONSEJERIA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>	<p>EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>  <p>Fdo: Carlos del Valle Sánchez</p>	<p>ESCALA: 1:1.000</p>	<p>DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA</p> <p>N-232 p.k. 361+685 Calahorra LR-134</p>	<p>FECHA: OCTUBRE 2015</p> <p>Nº PLANO: 49.2</p>
---	---	---	---	----------------------------	---	--

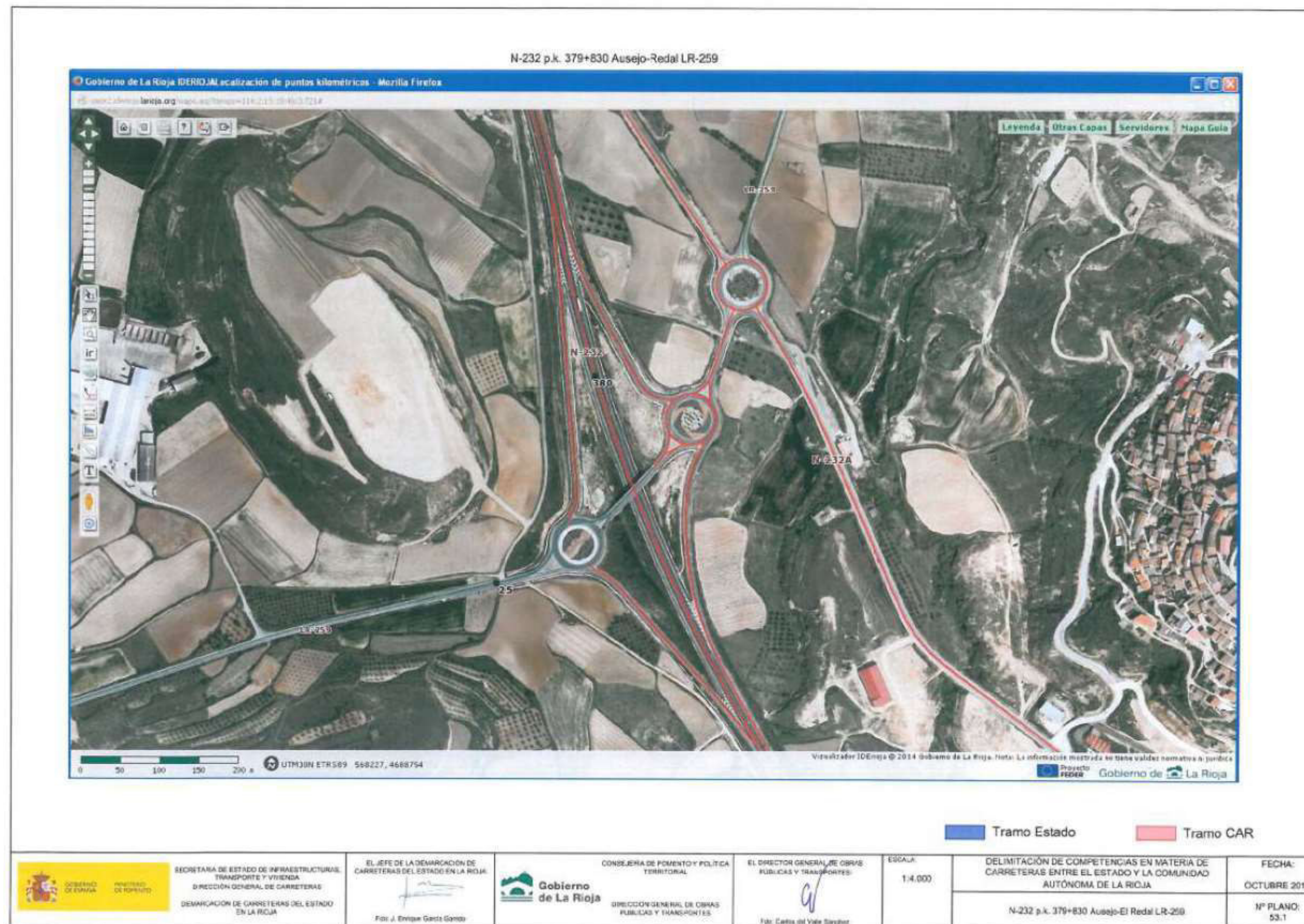


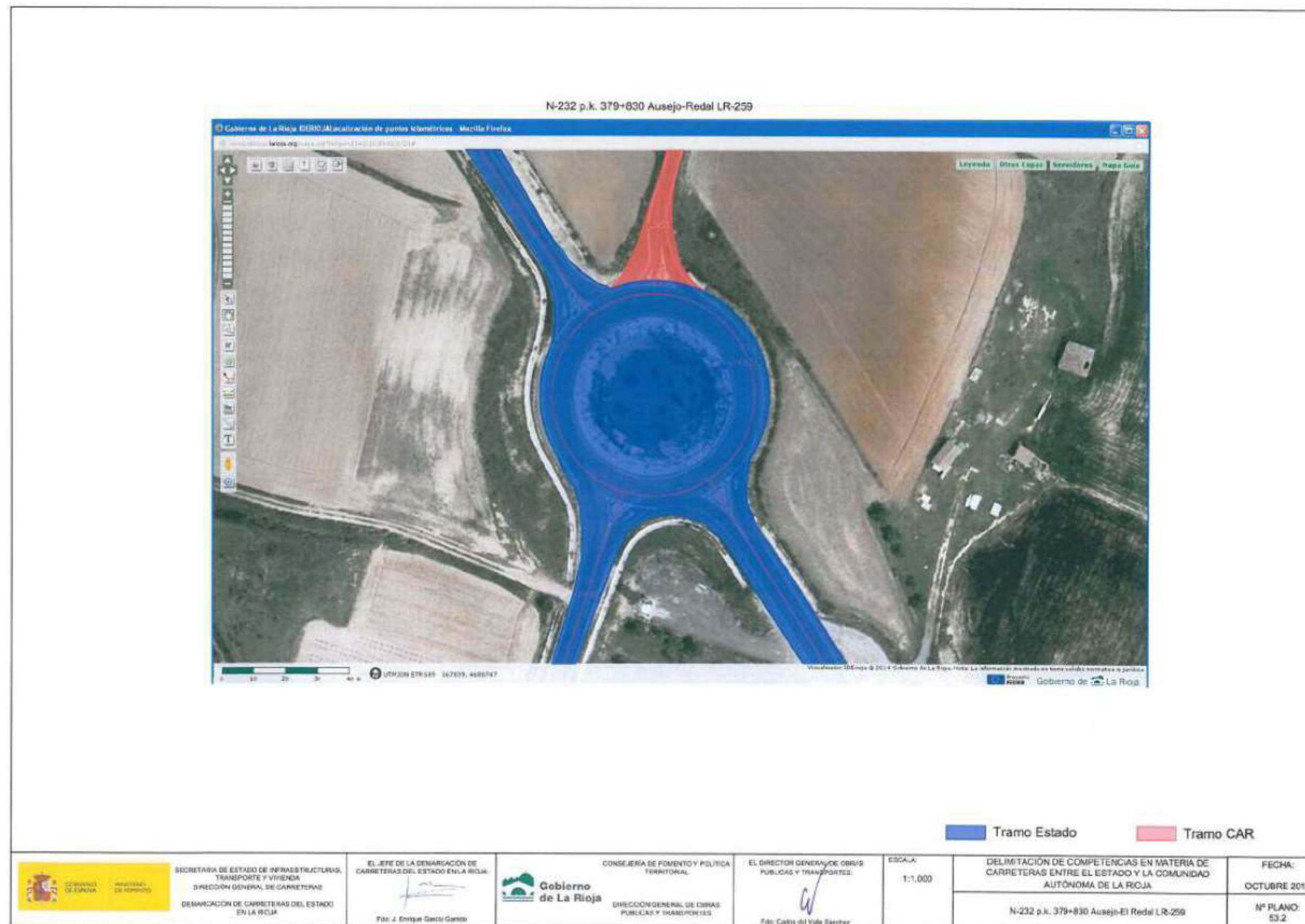


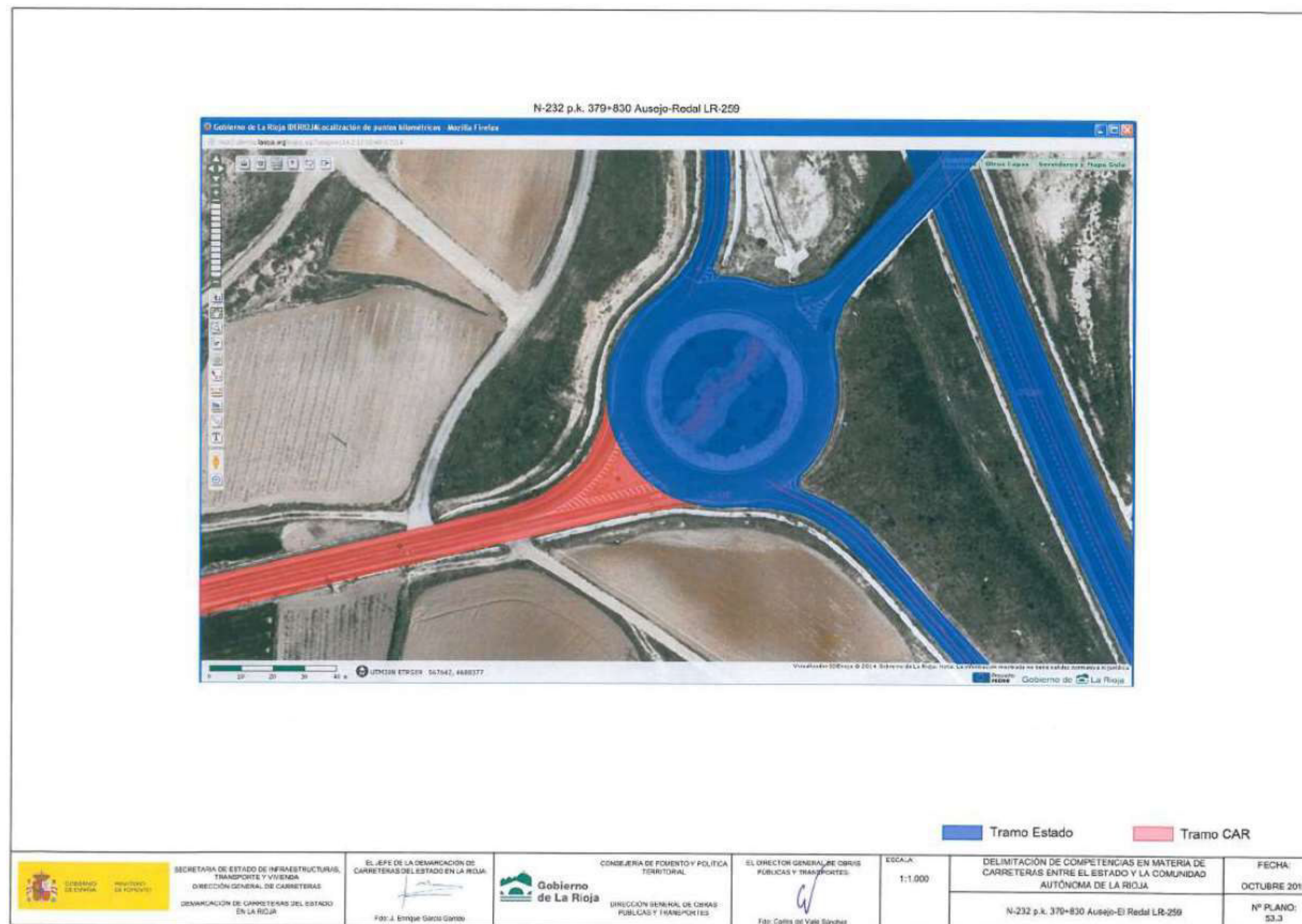


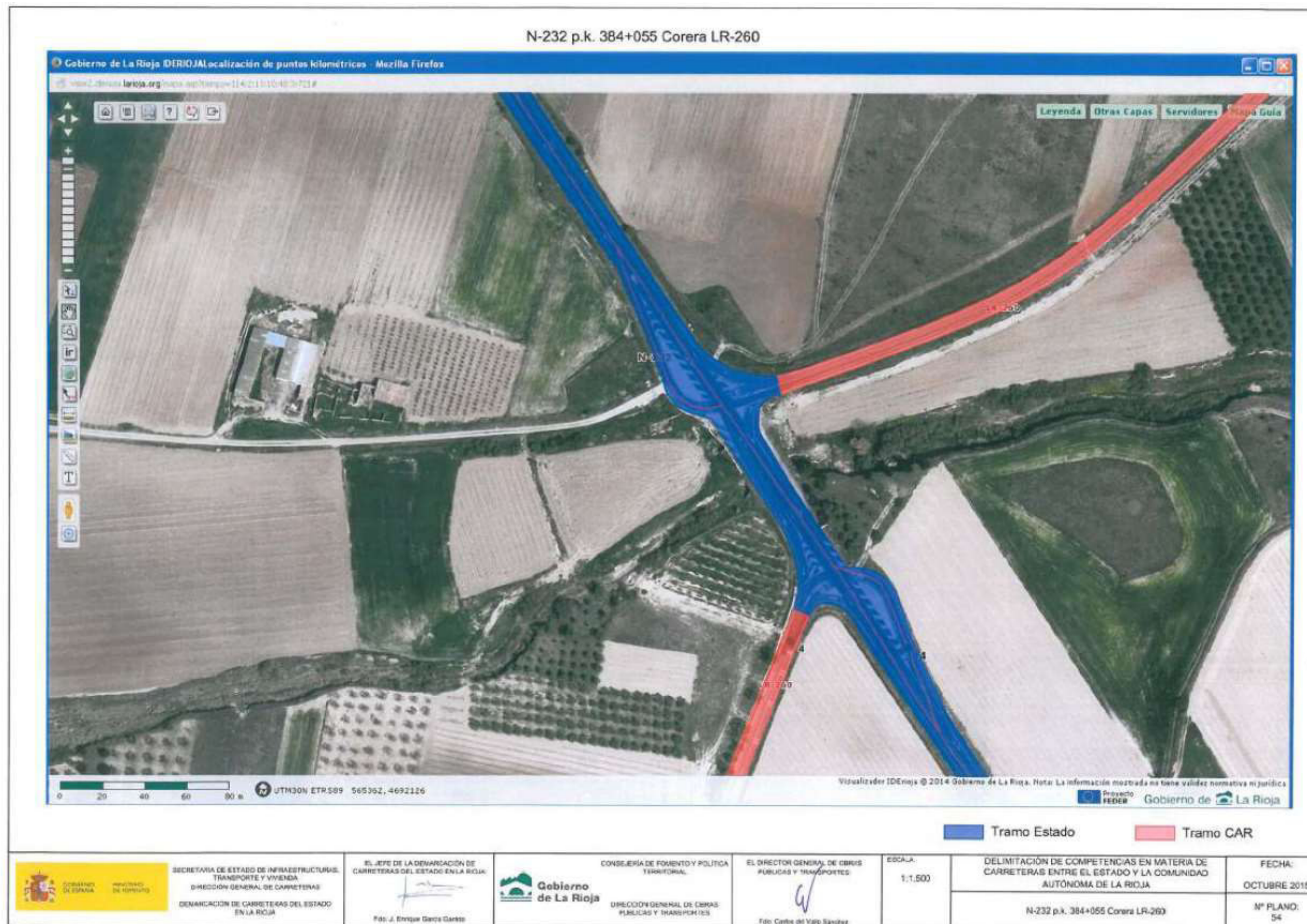








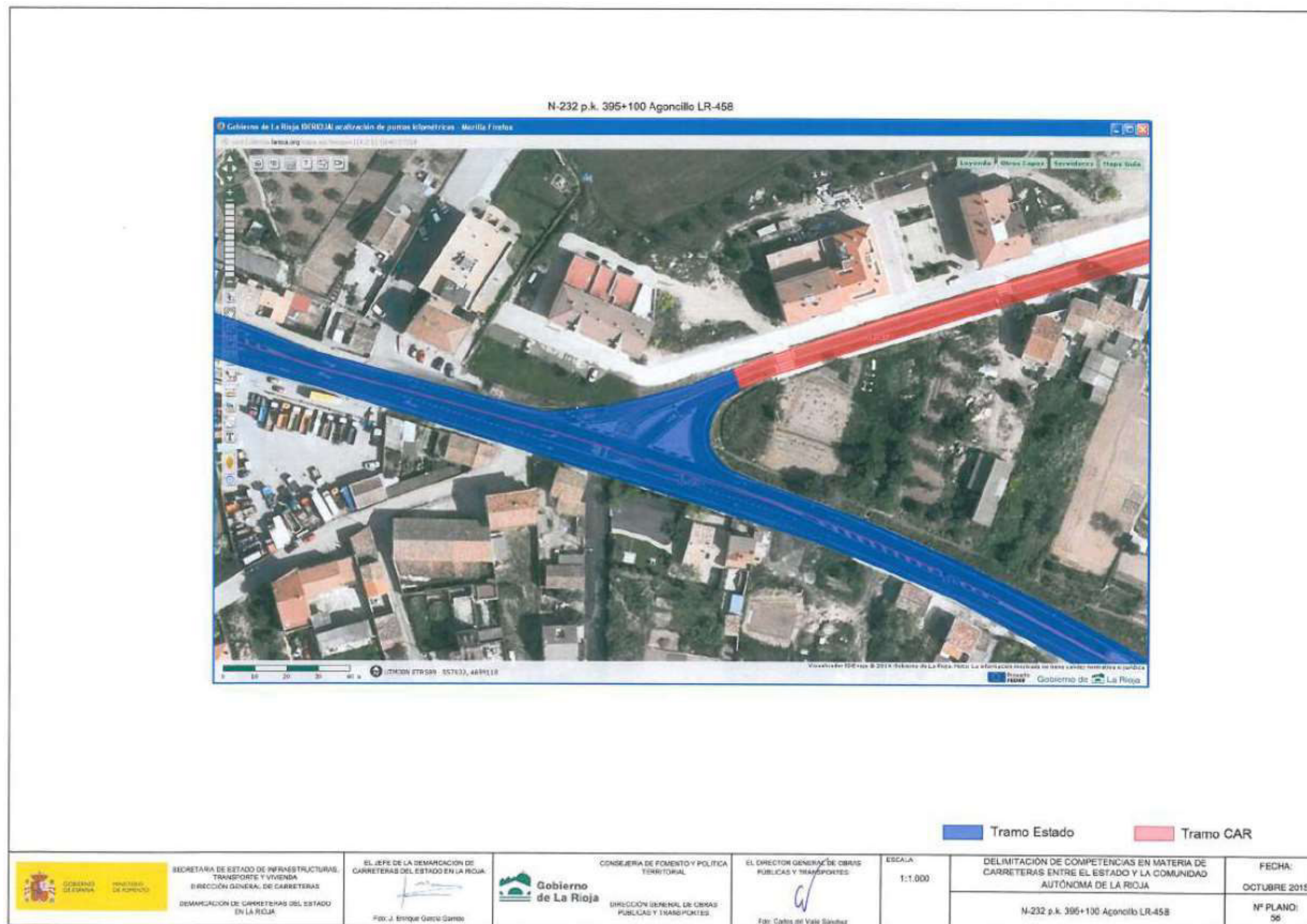


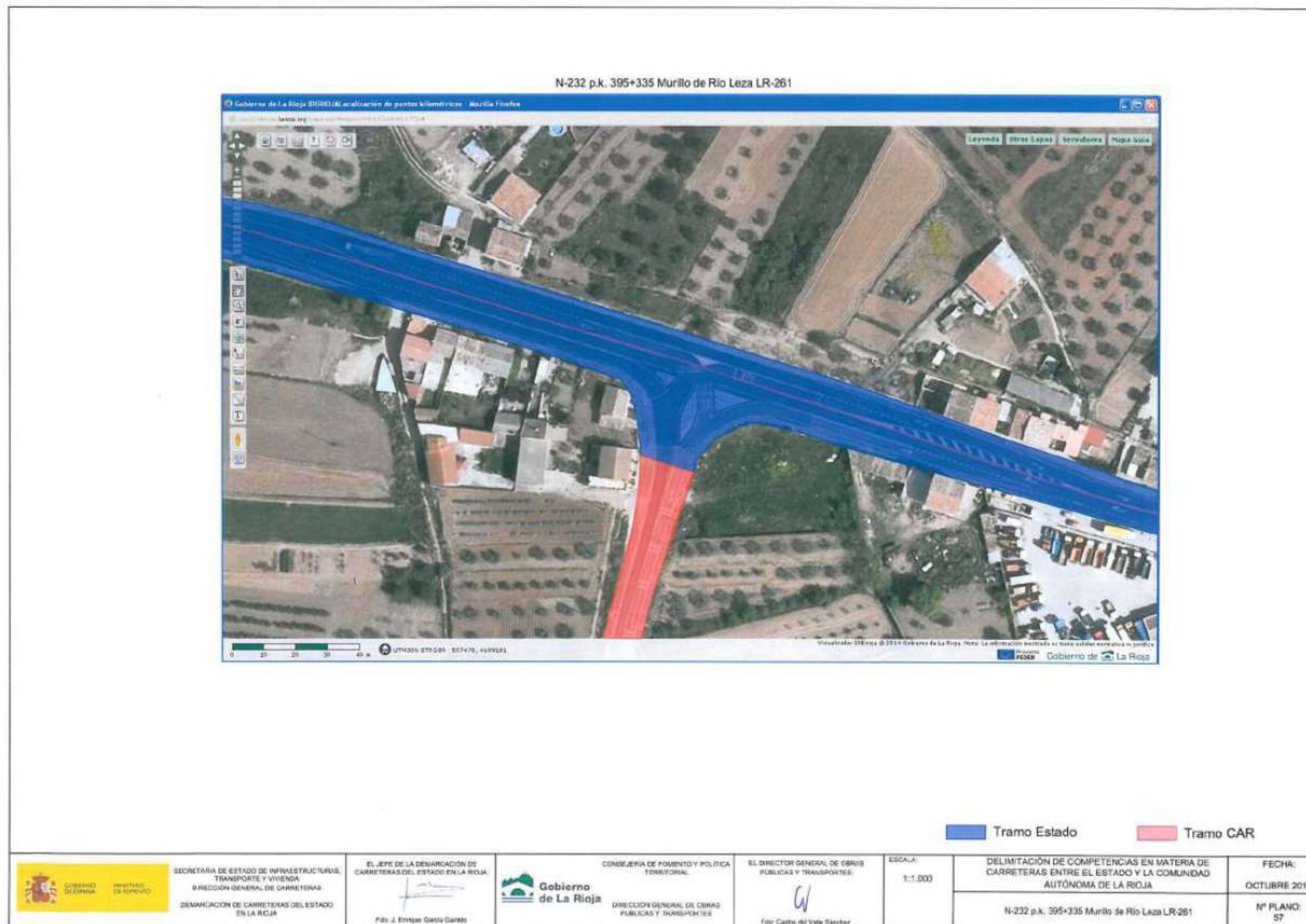


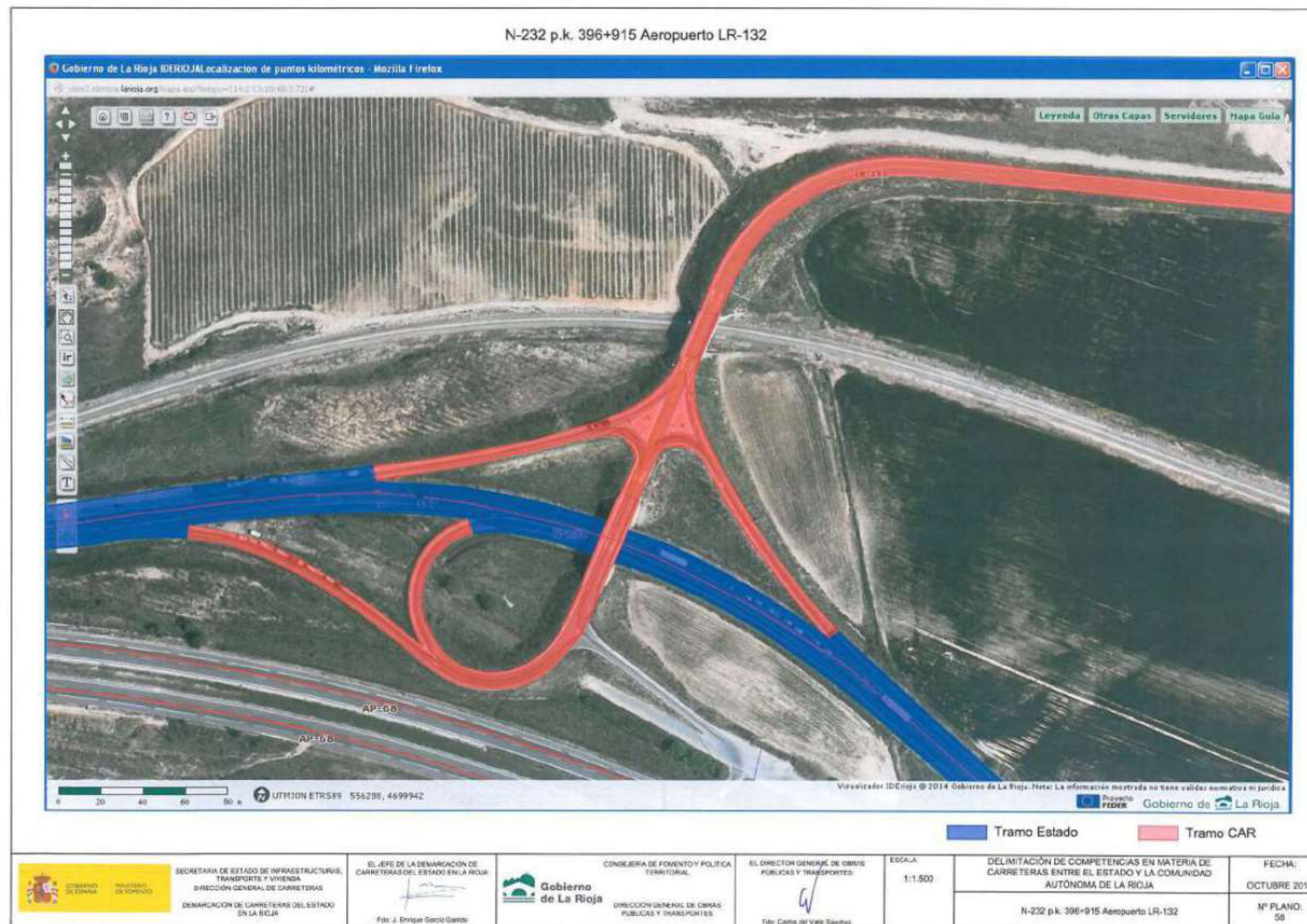


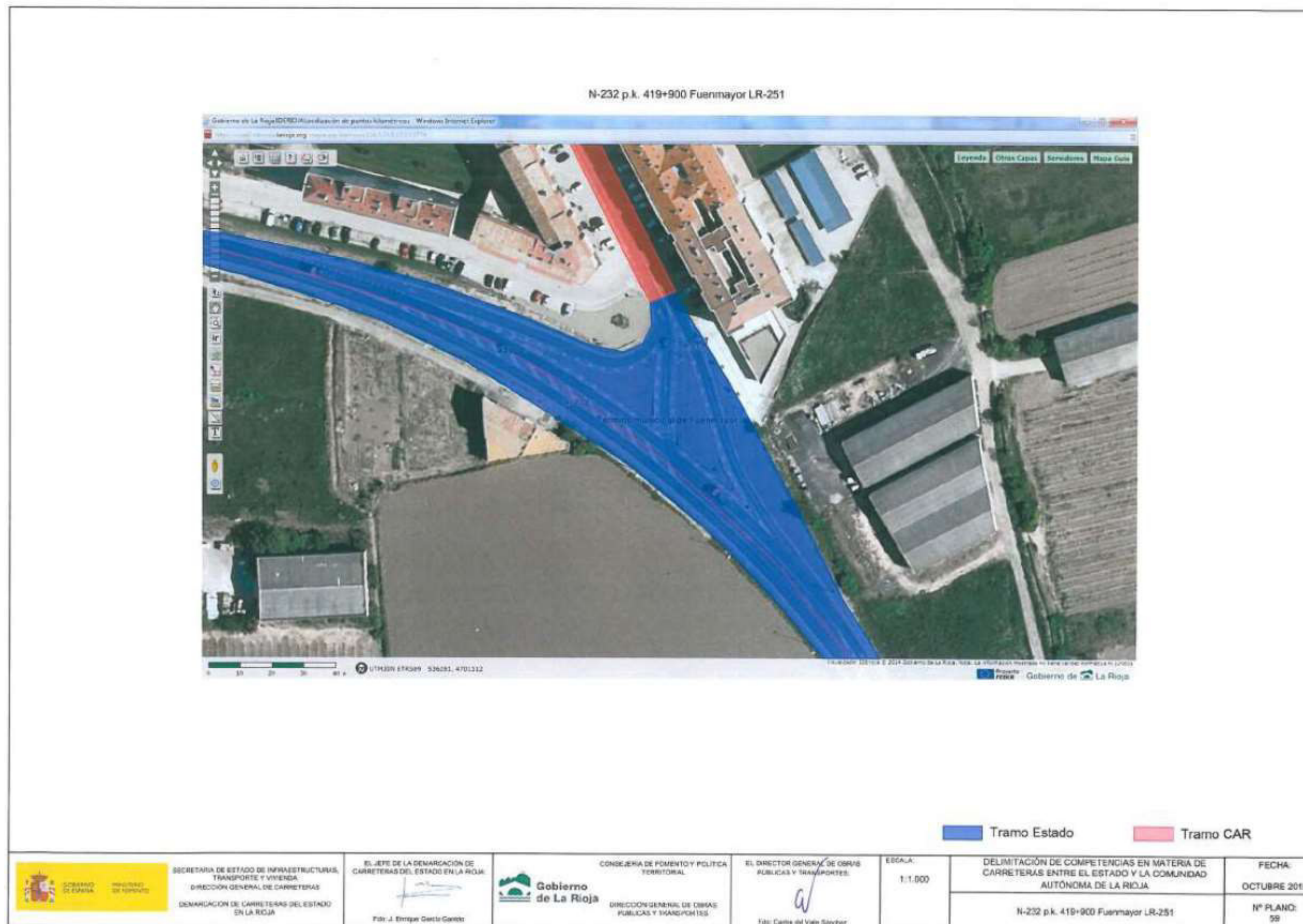
Tramo Estado Tramo CAR

 <p>GOBIERNO DE LA RIOJA MINISTERIO DE FOMENTO</p>	<p>SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DENOMINACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>	<p>EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>  <p>Fdo: J. Enrique García Garrido</p>	<p>GOBIERNO DE LA RIOJA</p> <p>CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>	<p>EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>  <p>Fdo: Carlos del Valle Sánchez</p>	<p>ESCALA: 1:1.000</p>	<p>DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA</p> <p>N-232 p.k. 390+810 Arrúbal LR-459</p>	<p>FECHA: OCTUBRE 2015</p> <p>Nº PLANO: 55</p>
---	--	--	---	---	----------------------------	---	--

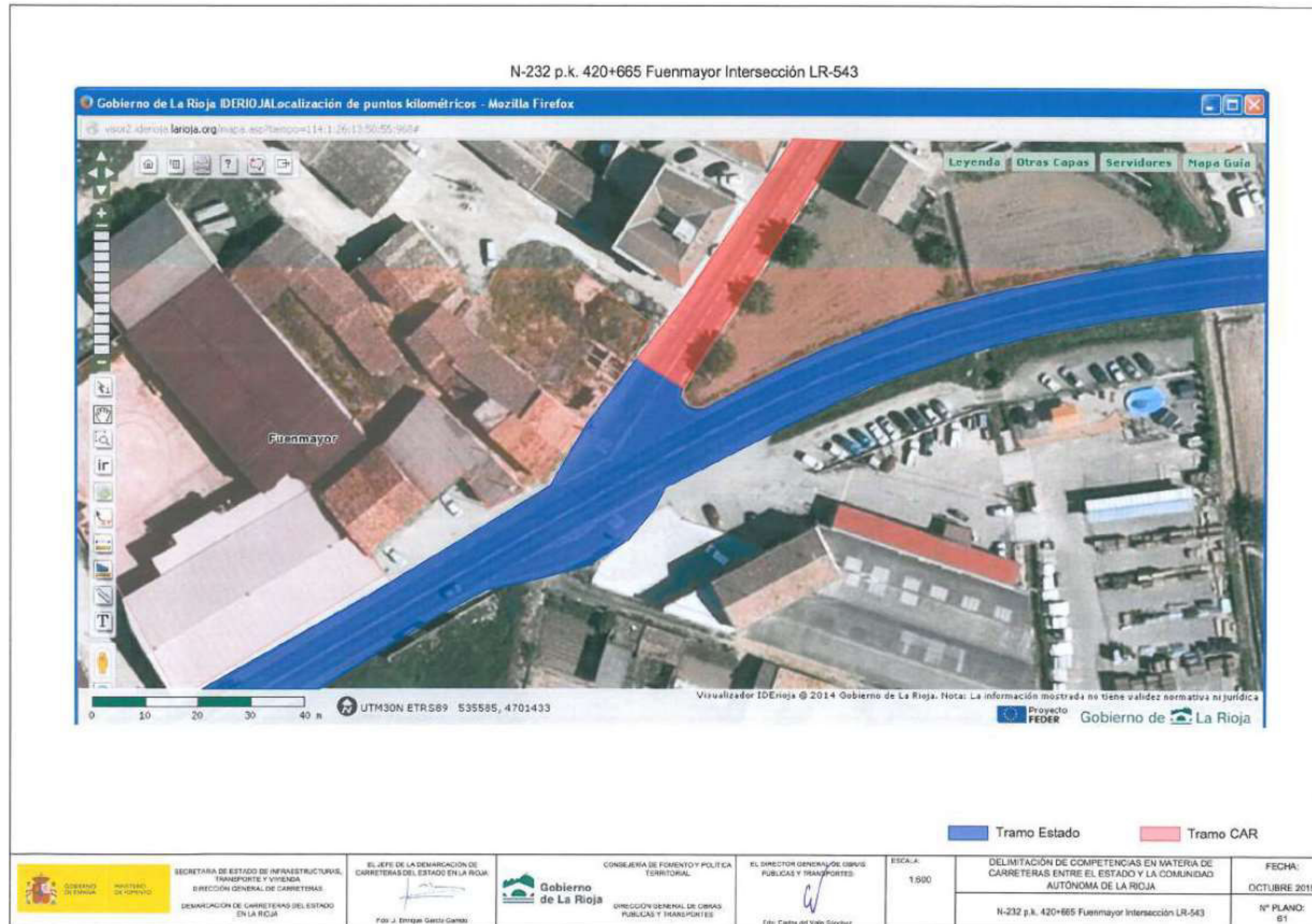


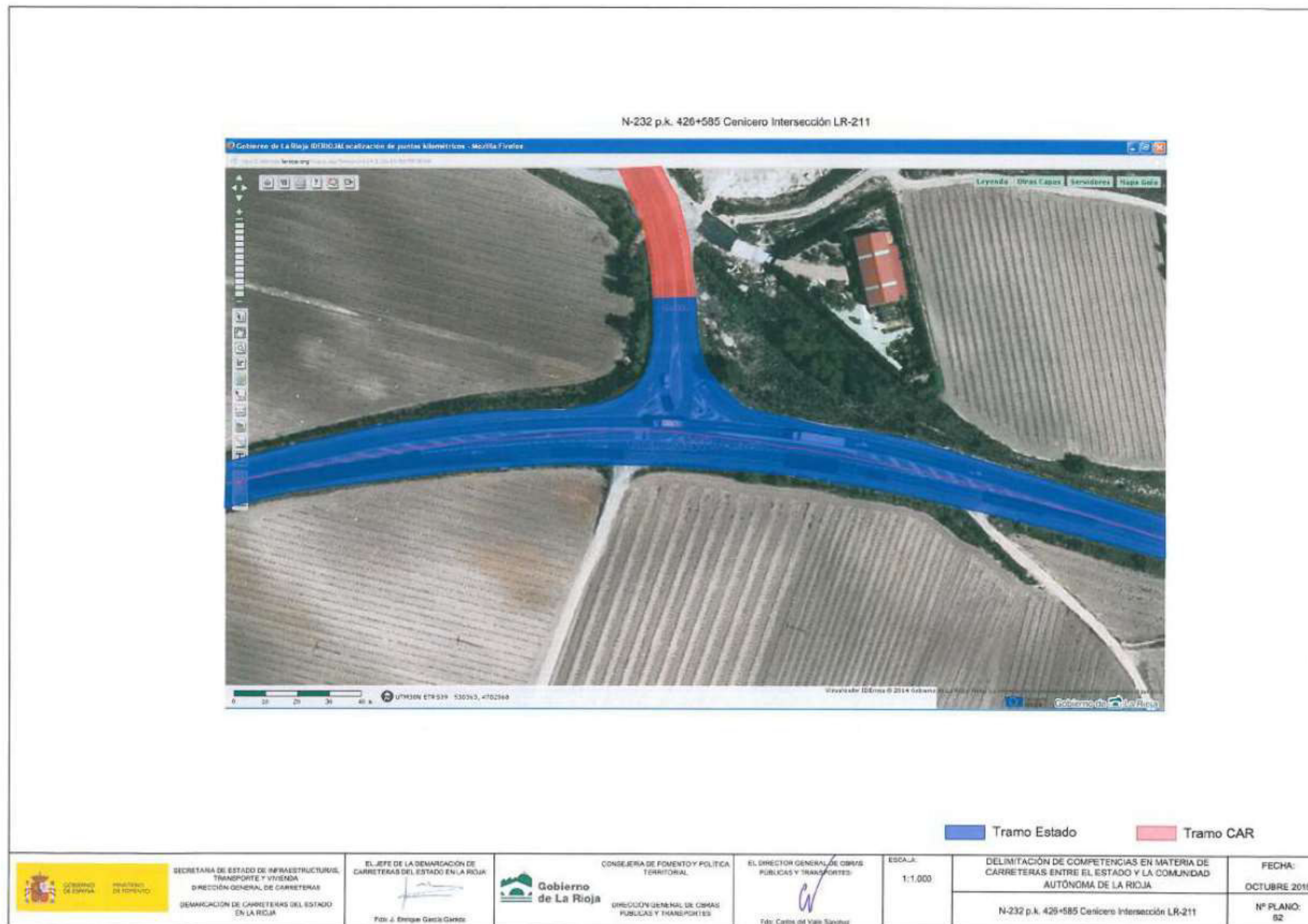












N-232 p.k. 427+925 intersección a Huercanos LR-321



Tramo Estado Tramo CAR

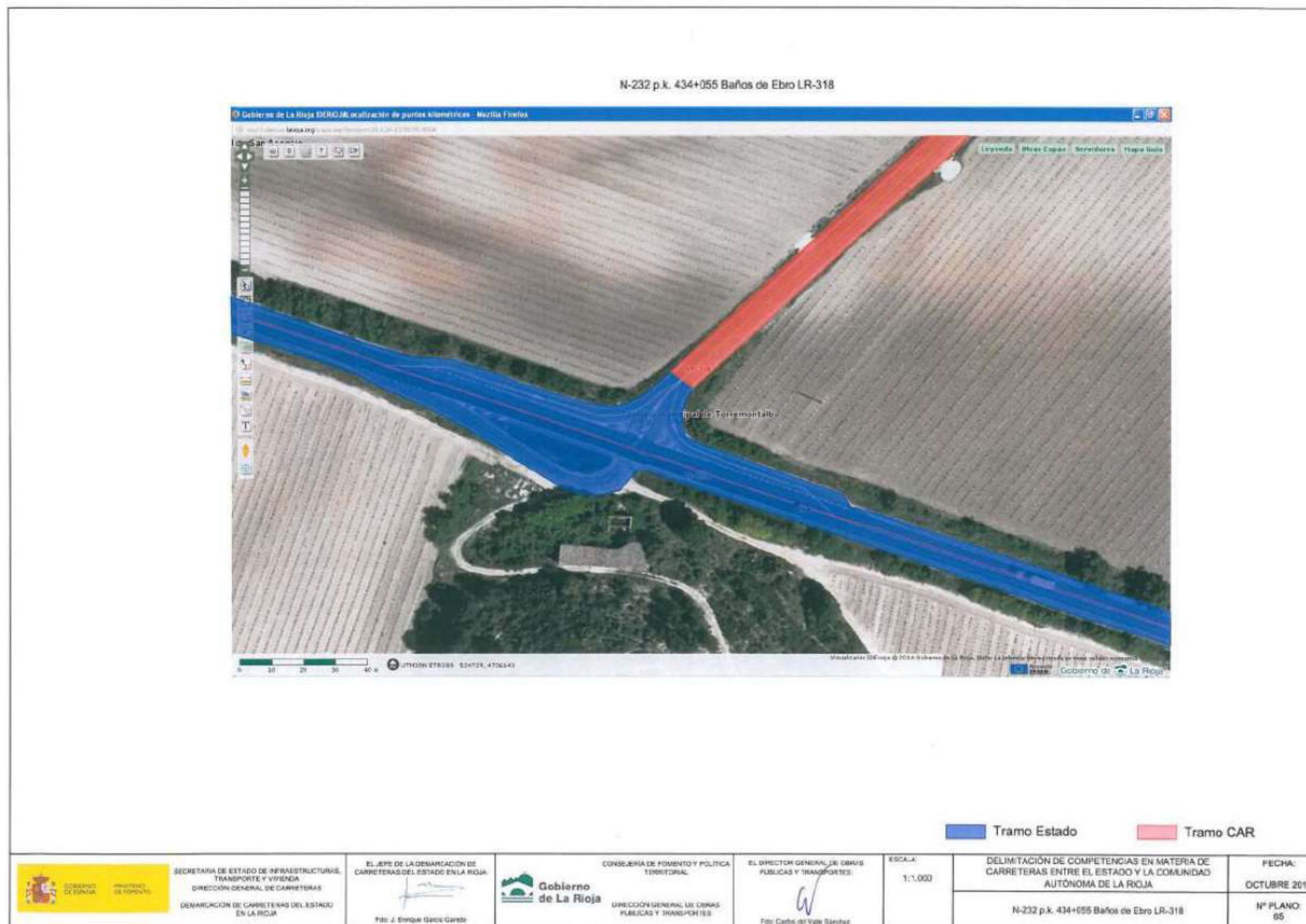
 <p>GOBIERNO DE LA RIOJA MINISTERIO DE FOMENTO</p>	<p>SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>	<p>EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>  <p>Fdo: J. ENRÍQUEZ GARCÍA GARRIDO</p>	<p>GOBIERNO DE LA RIOJA</p> <p>CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>	<p>EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>  <p>Fdo: Carlos del Valle Sánchez</p>	<p>ESCALA: 1:1.000</p>	<p>DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA</p> <p>N-232 p.k. 427+925 intersección a Huercanos LR-321</p>	<p>FECHA: OCTUBRE 2015</p> <p>Nº PLANO 63</p>
---	---	---	---	---	----------------------------	--	---

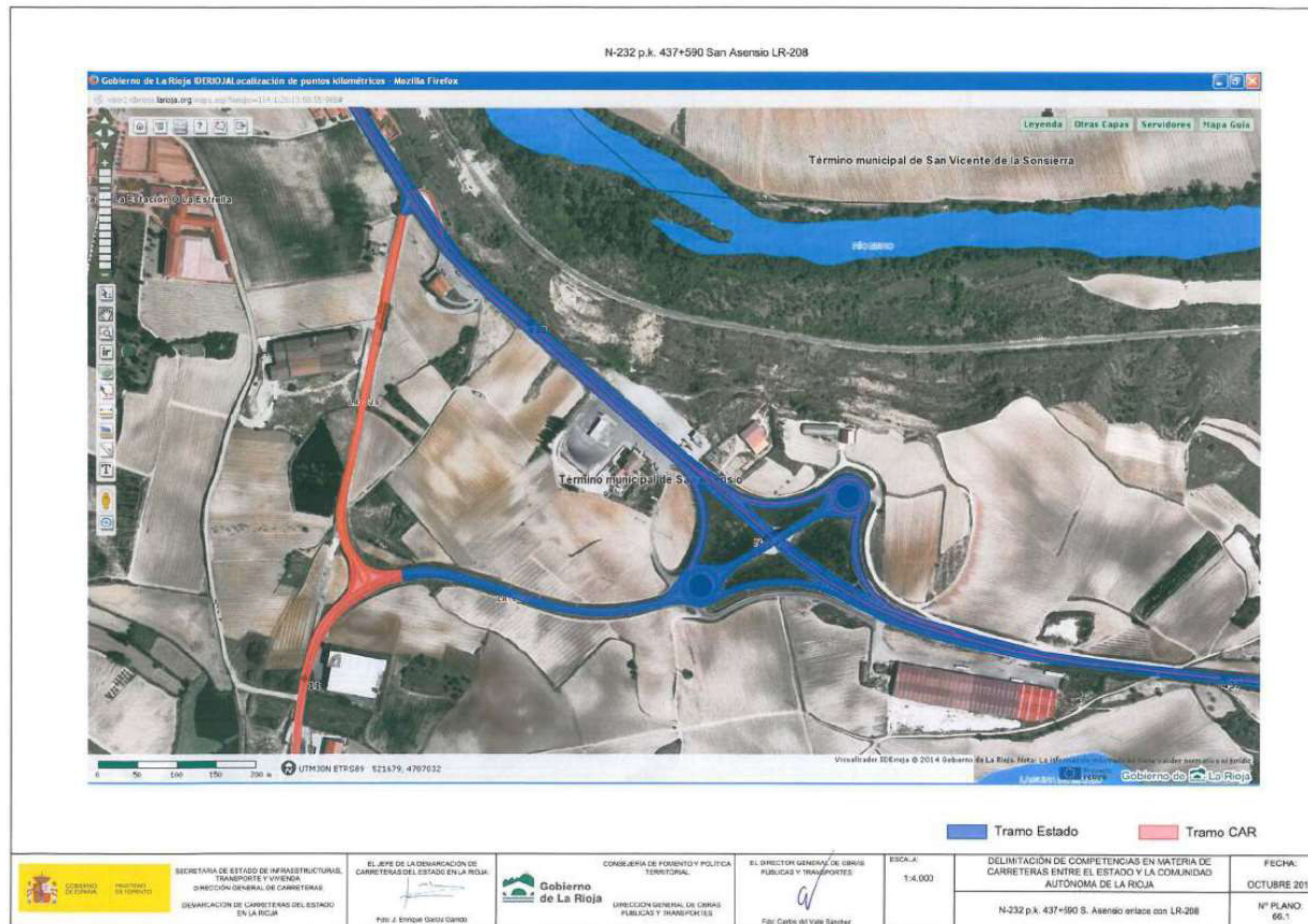
N-232 p.k. 428+970 Canicero LR-113



Tramo Estado Tramo CAR

	SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCAÇÃO DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA	EL JEFE DE LA DEMARCAÇÃO DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA Fdo: J. Enrique García Gordo	 GOBIERNO DE LA RIOJA CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES	EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES Fdo: Carlos del Valle Sánchez	ESCALA: 1:1.000	DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA N-232 p.k. 428+970 Canicero enlace con LR-113	FECHA: OCTUBRE 2015 Nº PLANO: 04
---	---	--	---	---	--------------------	--	---





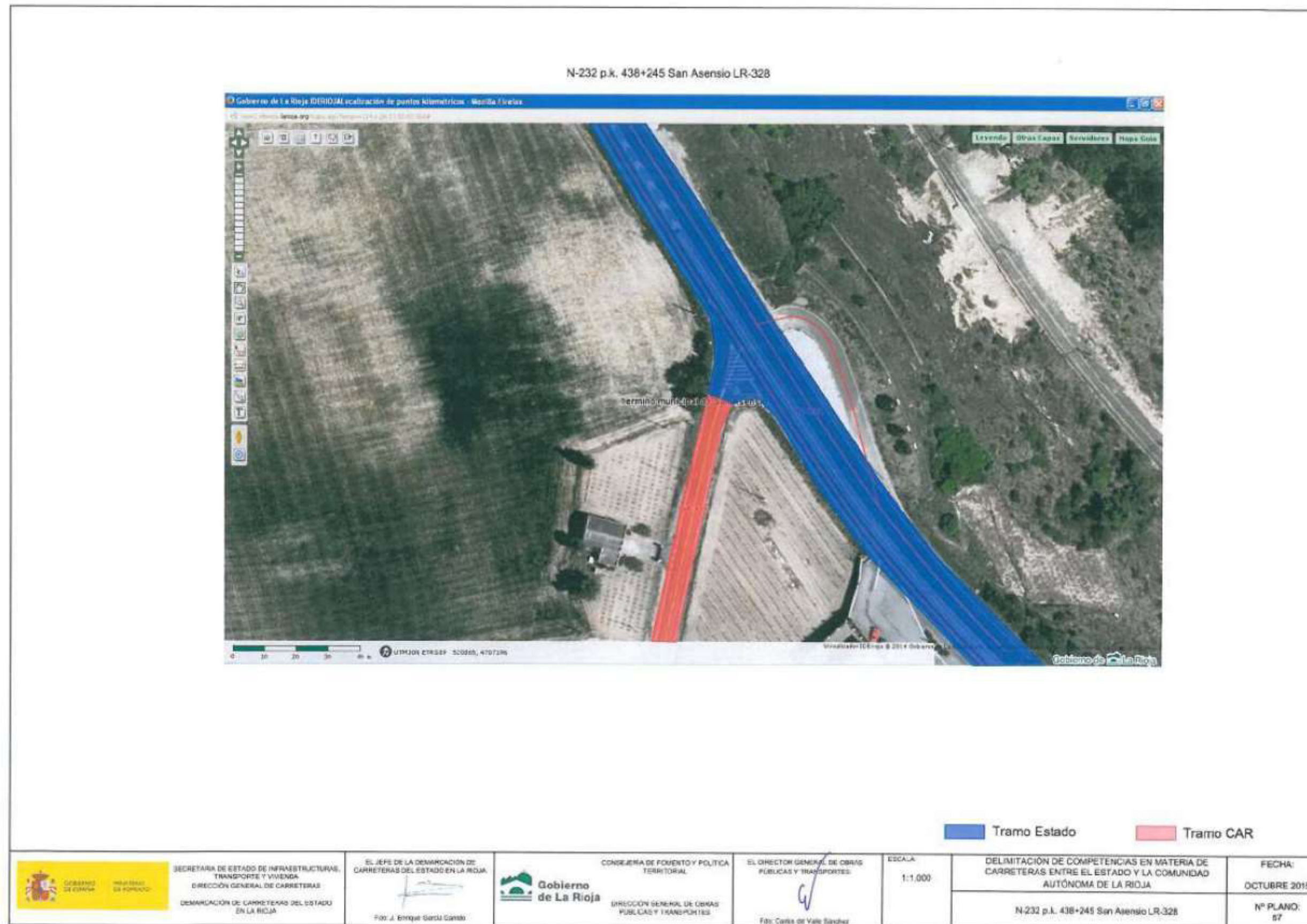


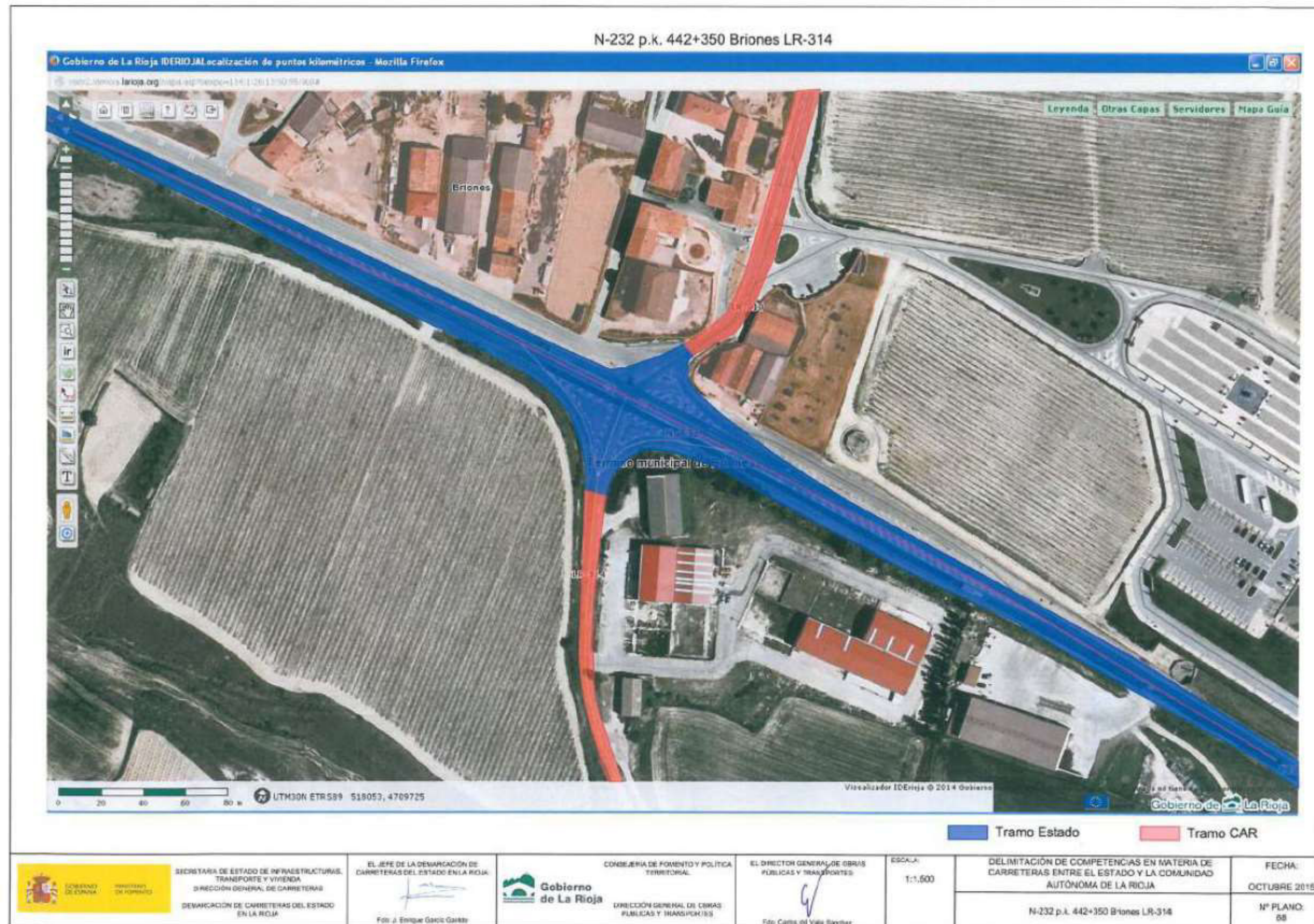
N-232 p.k. 437+590 San Asensio LR-208



■ Tramo Estado ■ Tramo CAR

 <p>GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA</p>	<p>SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>	<p>EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>  <p>Fdo: J. Enrique García Gando</p>	<p>GOBIERNO DE LA RIOJA CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>	<p>EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>  <p>Fdo: Carlos del Valle Sánchez</p>	<p>ESCALA: 1:1.000</p>	<p>DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA</p> <p>N-232 p.k. 437+590 S. Asensio enlace con LR-208</p>	<p>FECHA: OCTUBRE 2015</p> <p>Nº PLANO: 66.2</p>
---	---	--	--	---	----------------------------	---	--



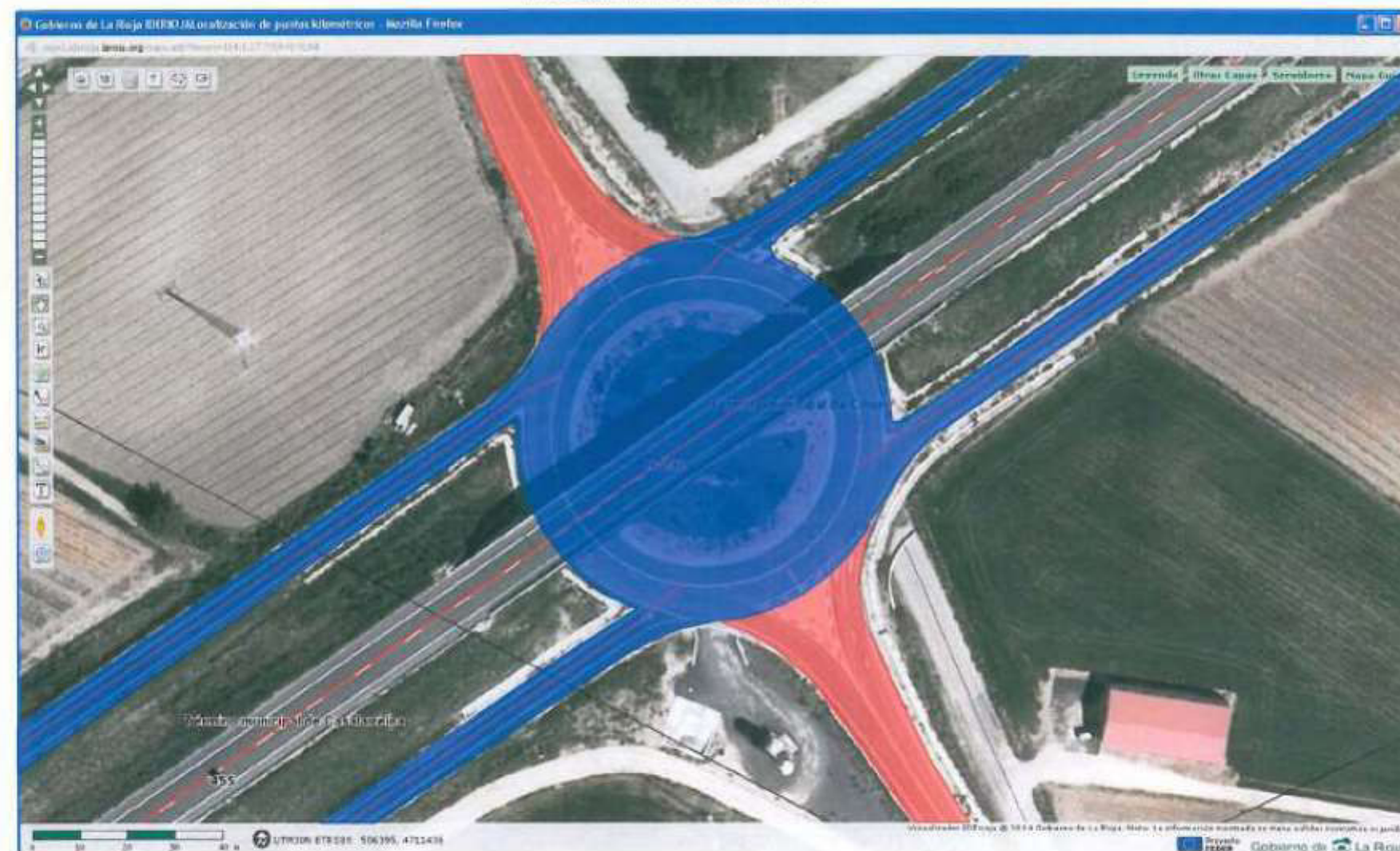






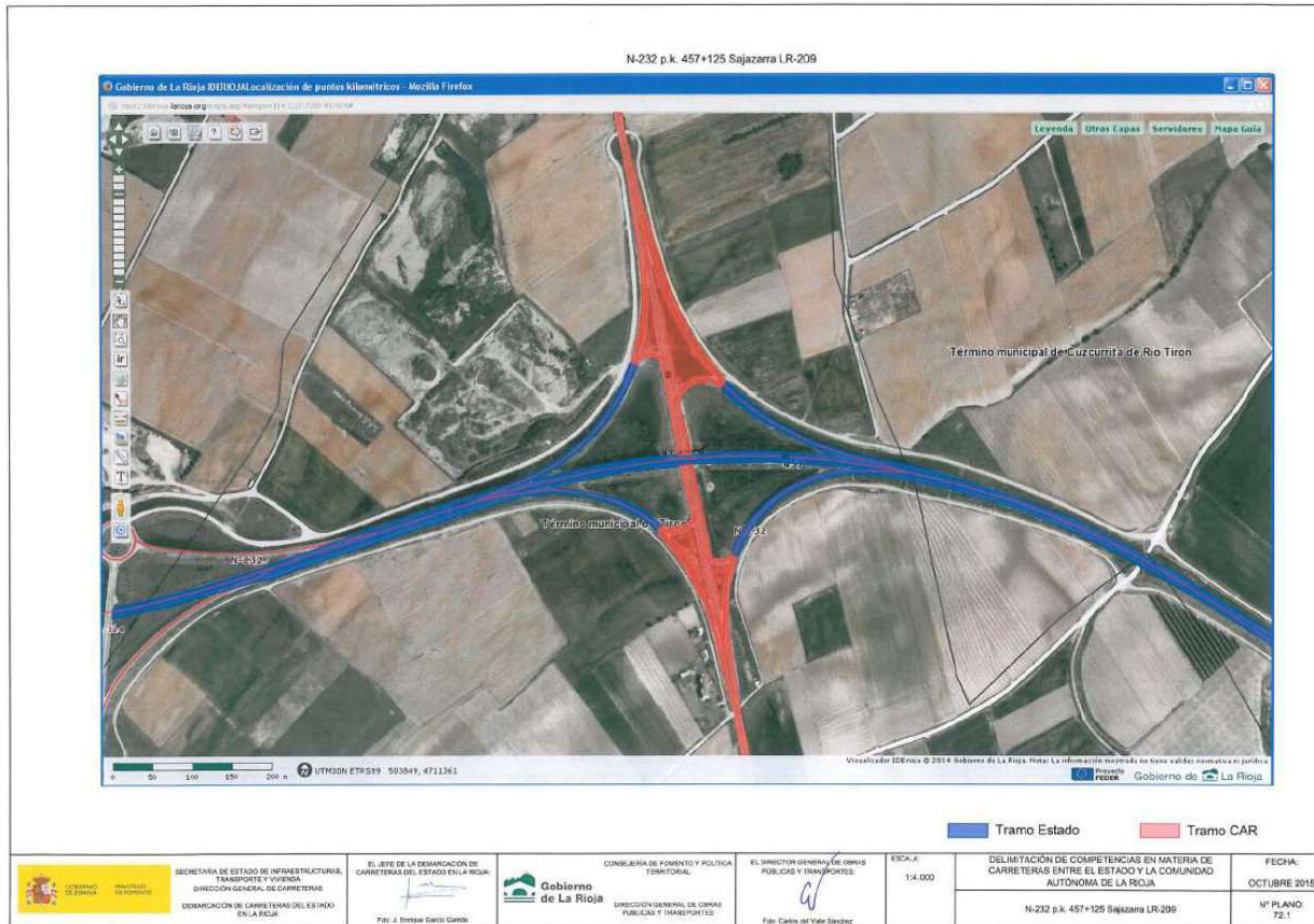


N-232 p.k. 454+870 Cihuri LR-310







Tramo Estado Tramo CAR

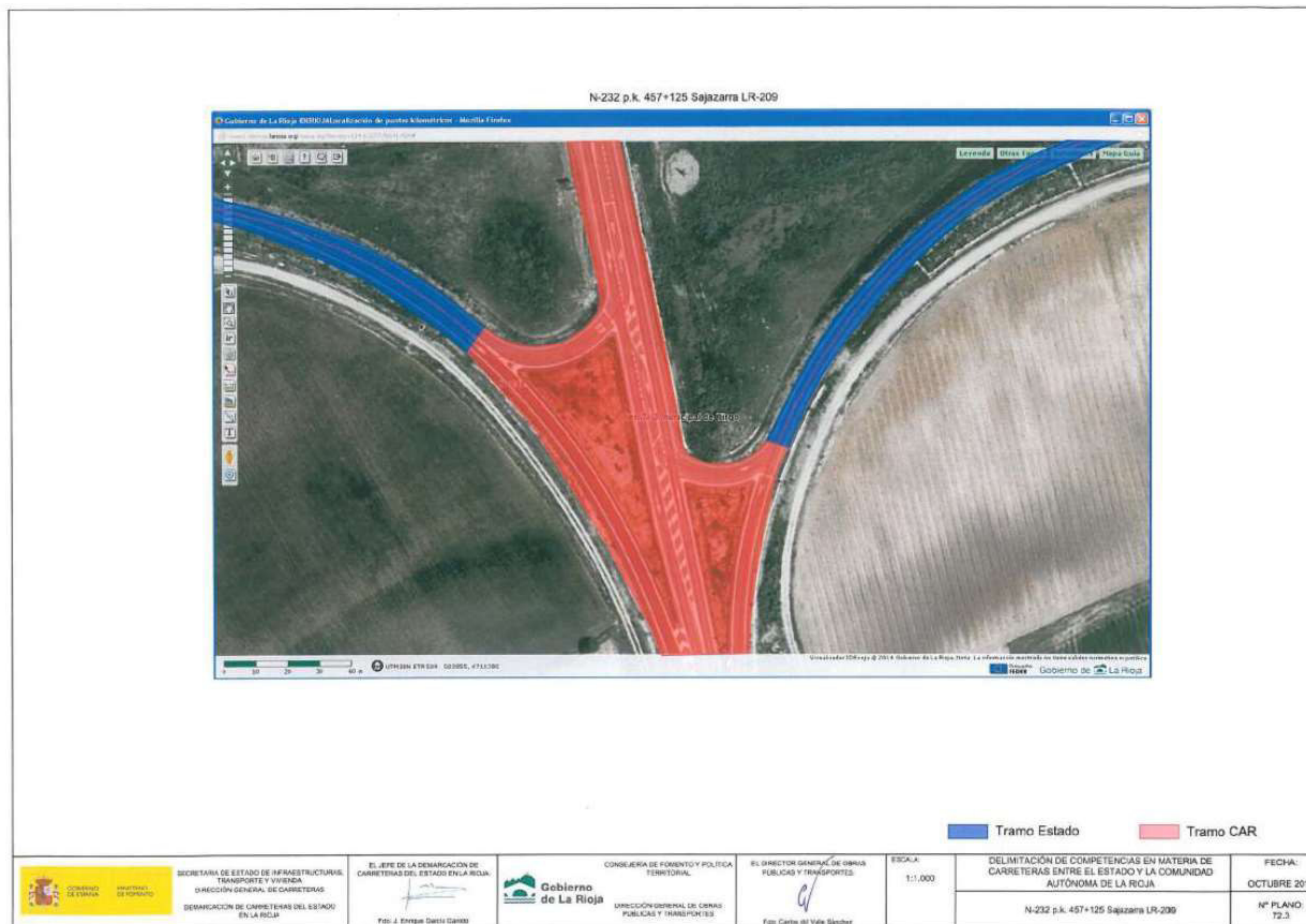
 <p>GOBIERNO DE LA RIOJA MINISTERIO DE FOMENTO</p>	<p>SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEPARTAMENTO DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>	<p>EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>  <p>Fdo: J. Enrique García García</p>	<p>GOBIERNO DE LA RIOJA</p> <p>CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>	<p>EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>  <p>Fdo: Carlos del Valle Sánchez</p>	<p>ESCALA 1:1.000</p>	<p>DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA</p> <p>N-232 p.k. 454+870 Cihuri LR-310</p>	<p>FECHA: OCTUBRE 2015</p> <p>Nº PLANO: 71.2</p>
---	--	---	---	---	---------------------------	--	--

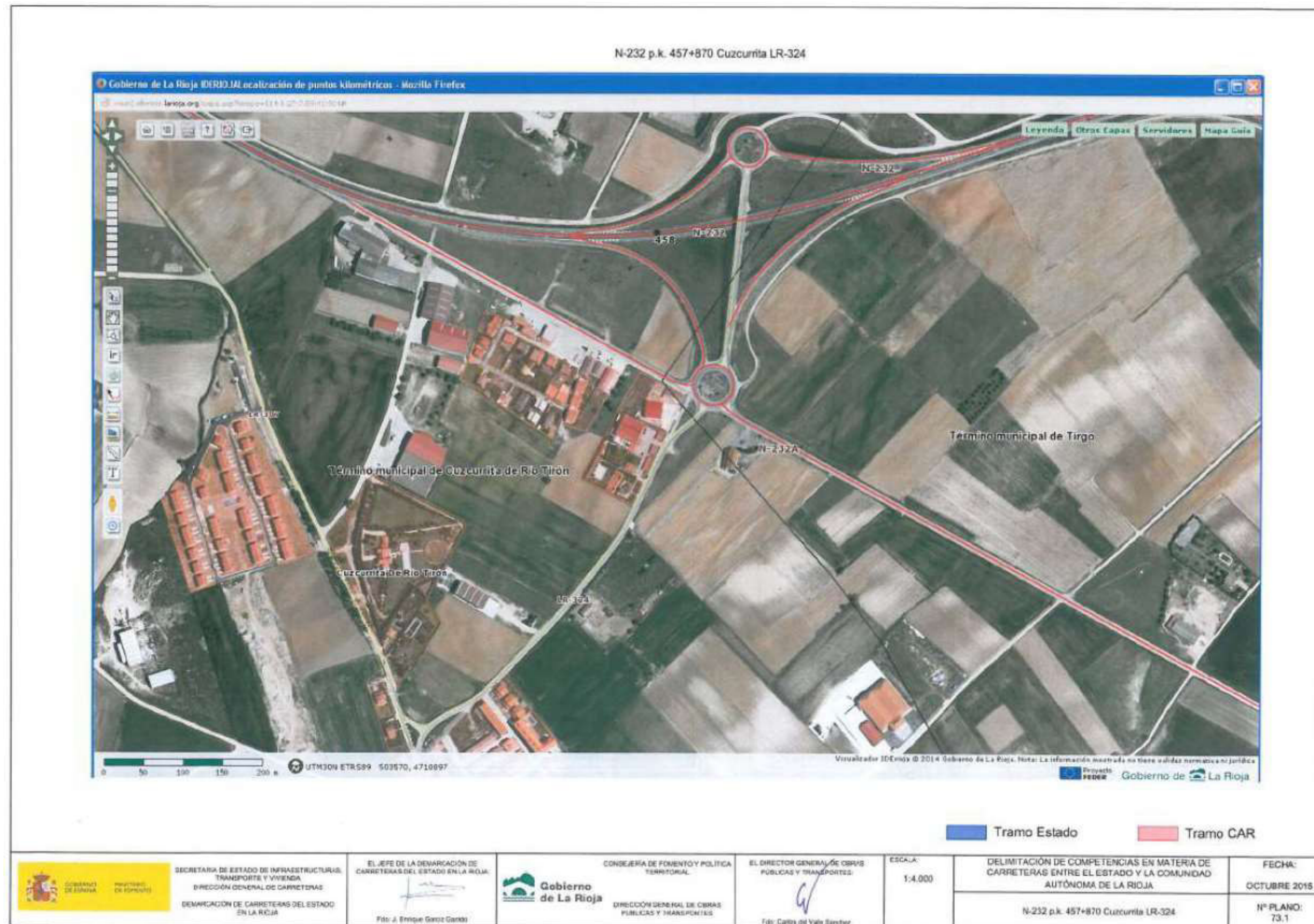


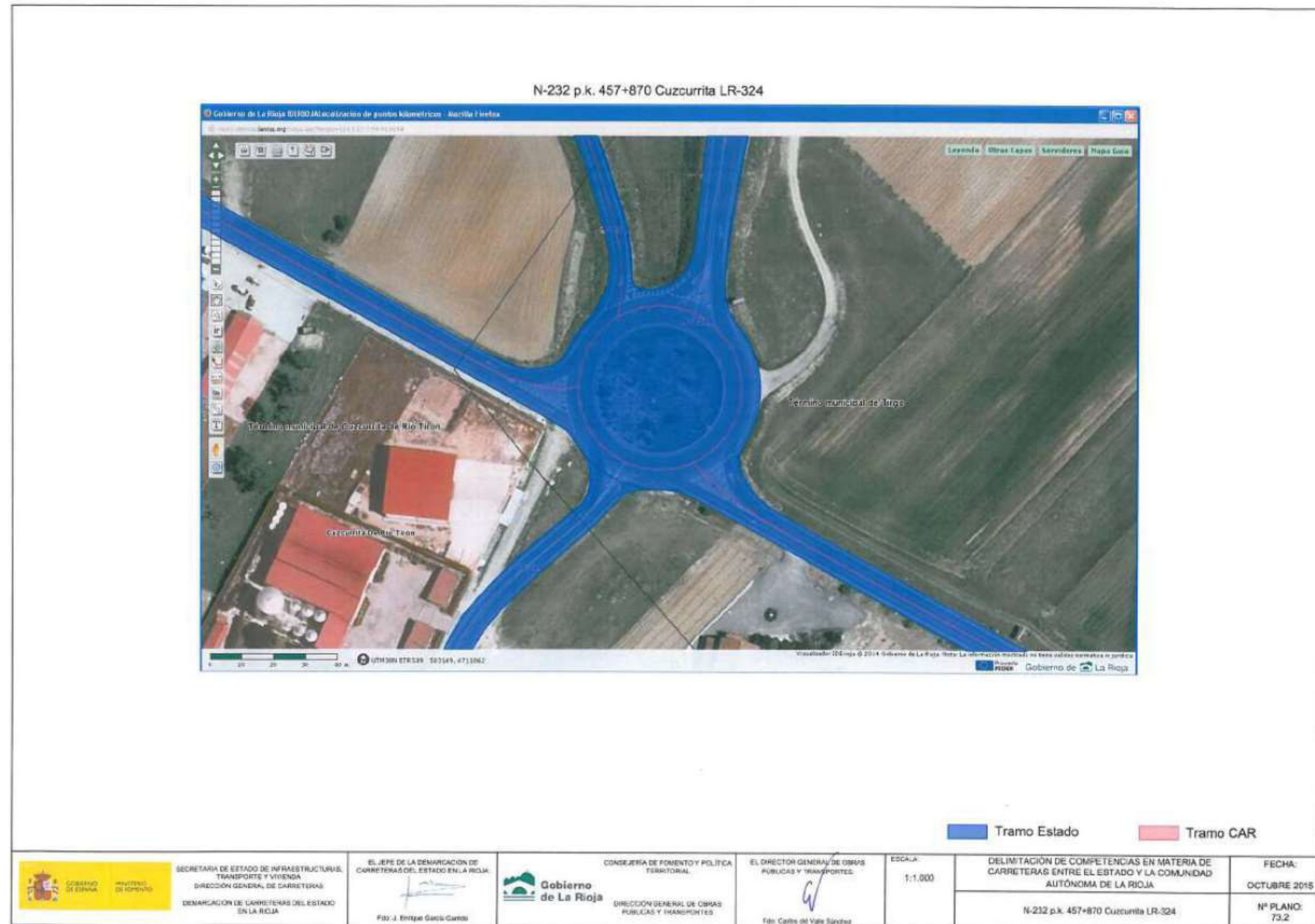


 Tramo CAR

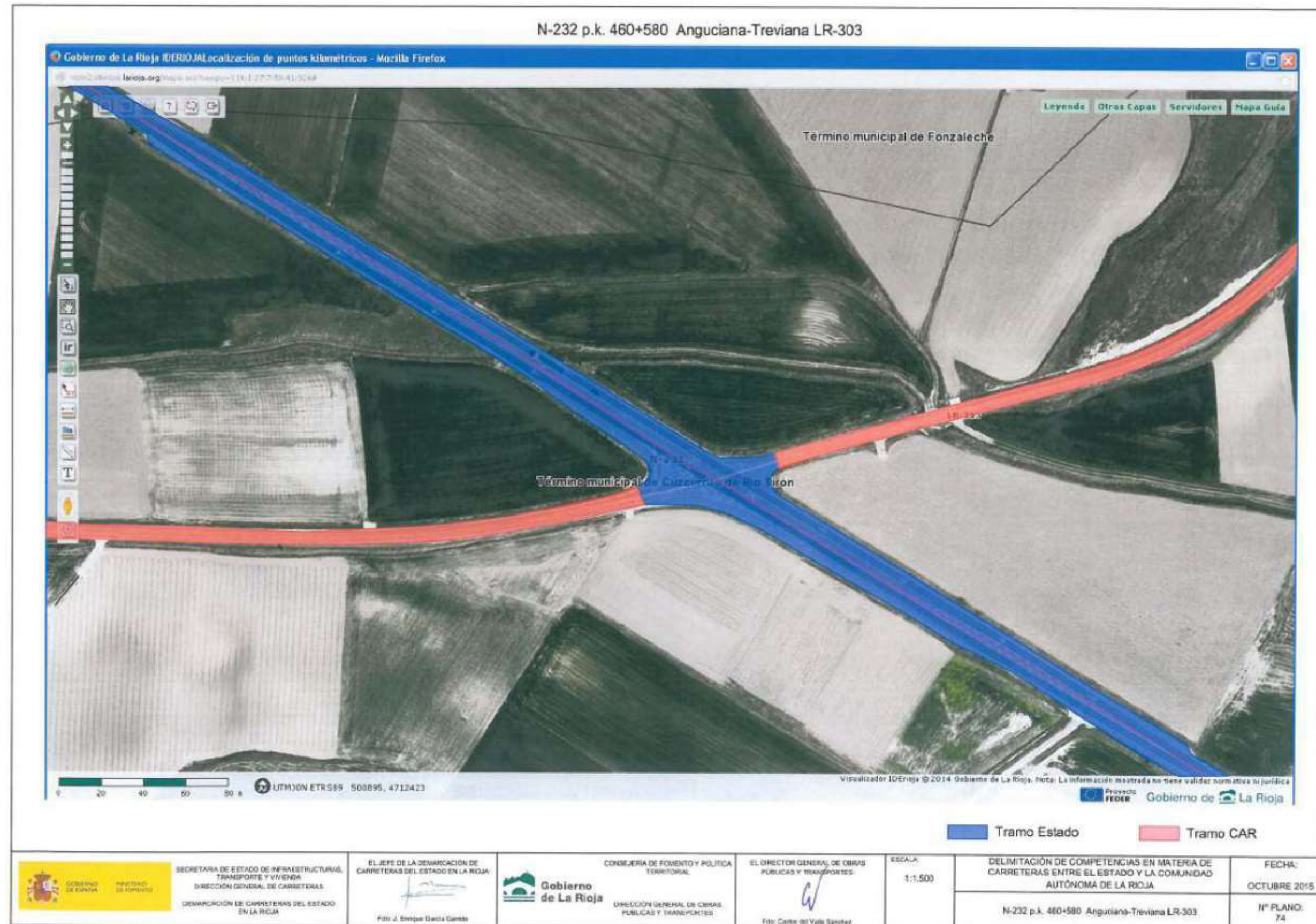
 <p>GOBIERNO DE LA RIOJA MINISTERIO DE FOMENTO</p>	<p>SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>	<p>EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>  <p>Fdo: J. Enrique García Garmón</p>	<p>GOBIERNO DE LA RIOJA</p>  <p>CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>	<p>EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>  <p>Fdo: Carlos del Valle Sánchez</p>	<p>ESCALA: 1:1.000</p>	<p>DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA</p> <p>N-232 p.k. 457+125 Sajazarán LR-200</p>	<p>FECHA: OCTUBRE 2011</p> <p>Nº PLANO: 72.2</p>
---	---	--	---	---	----------------------------	---	--

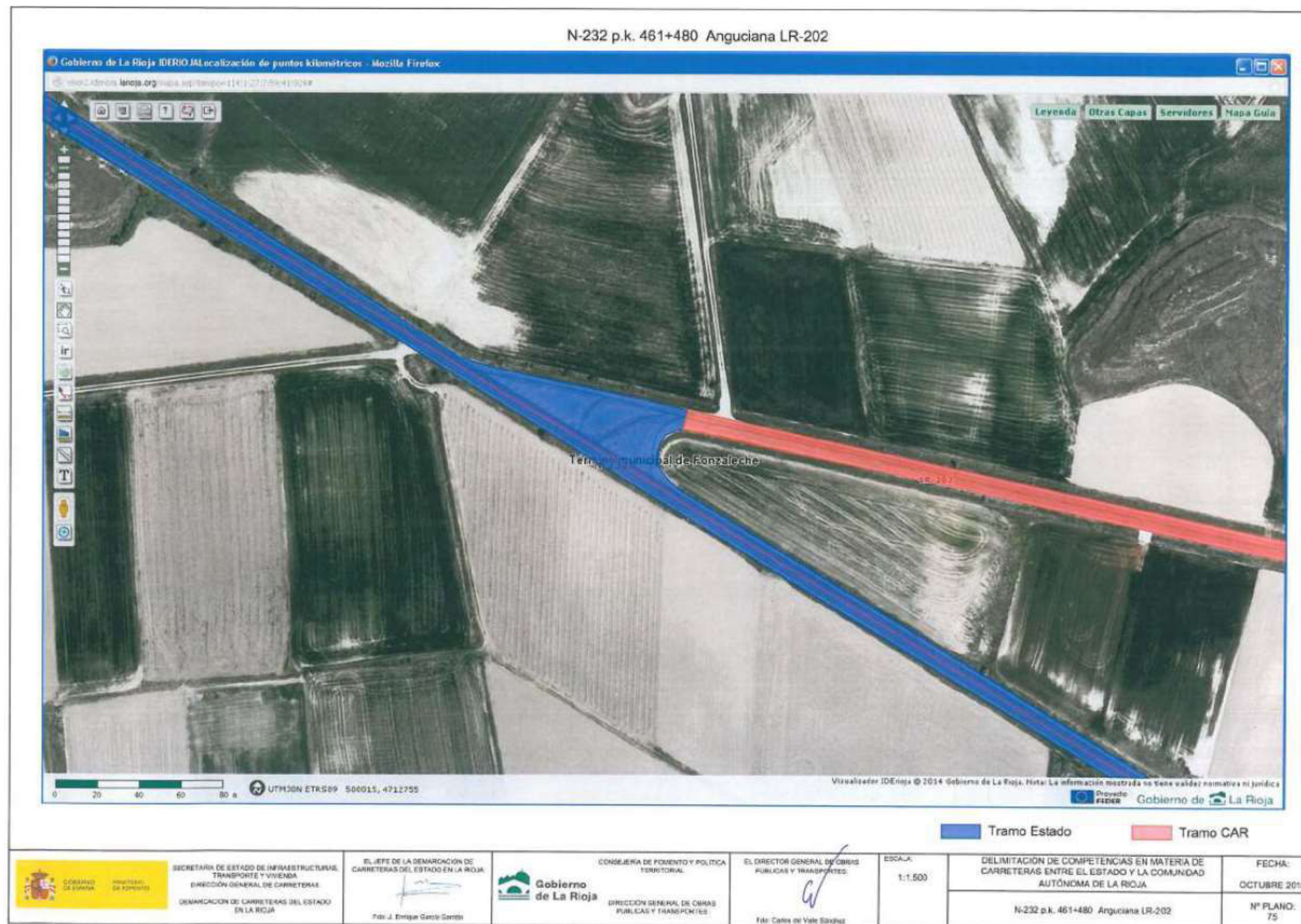


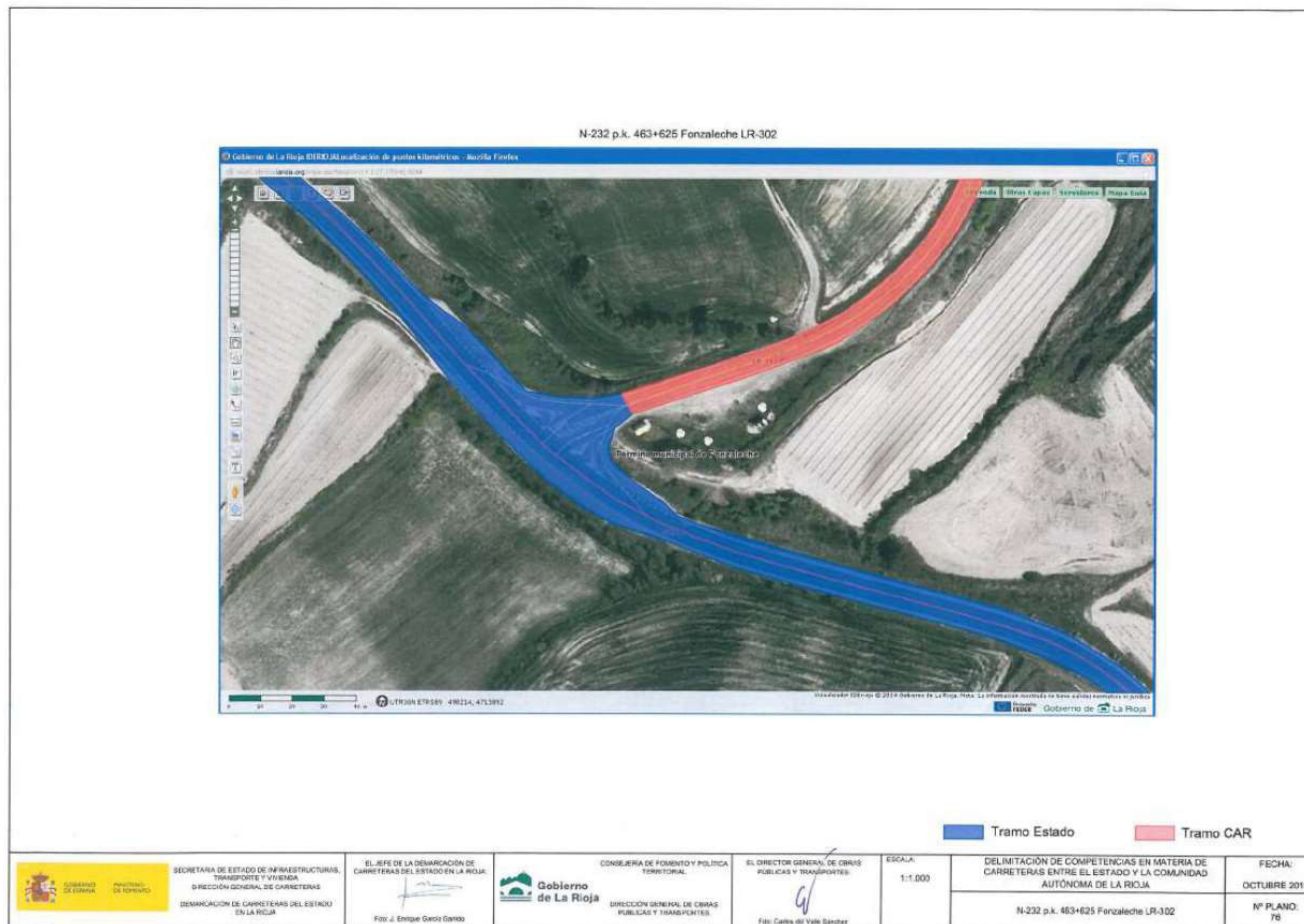










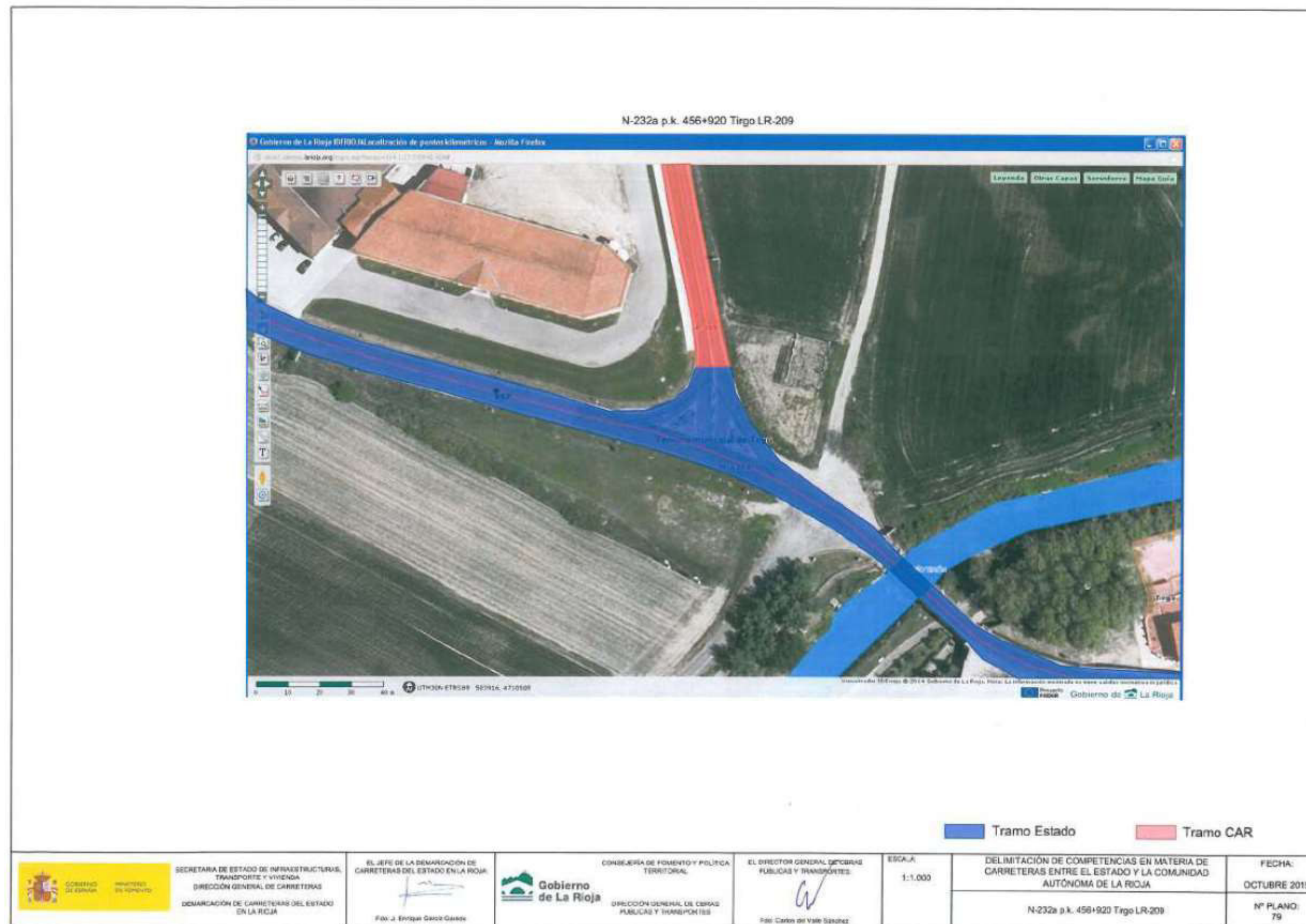


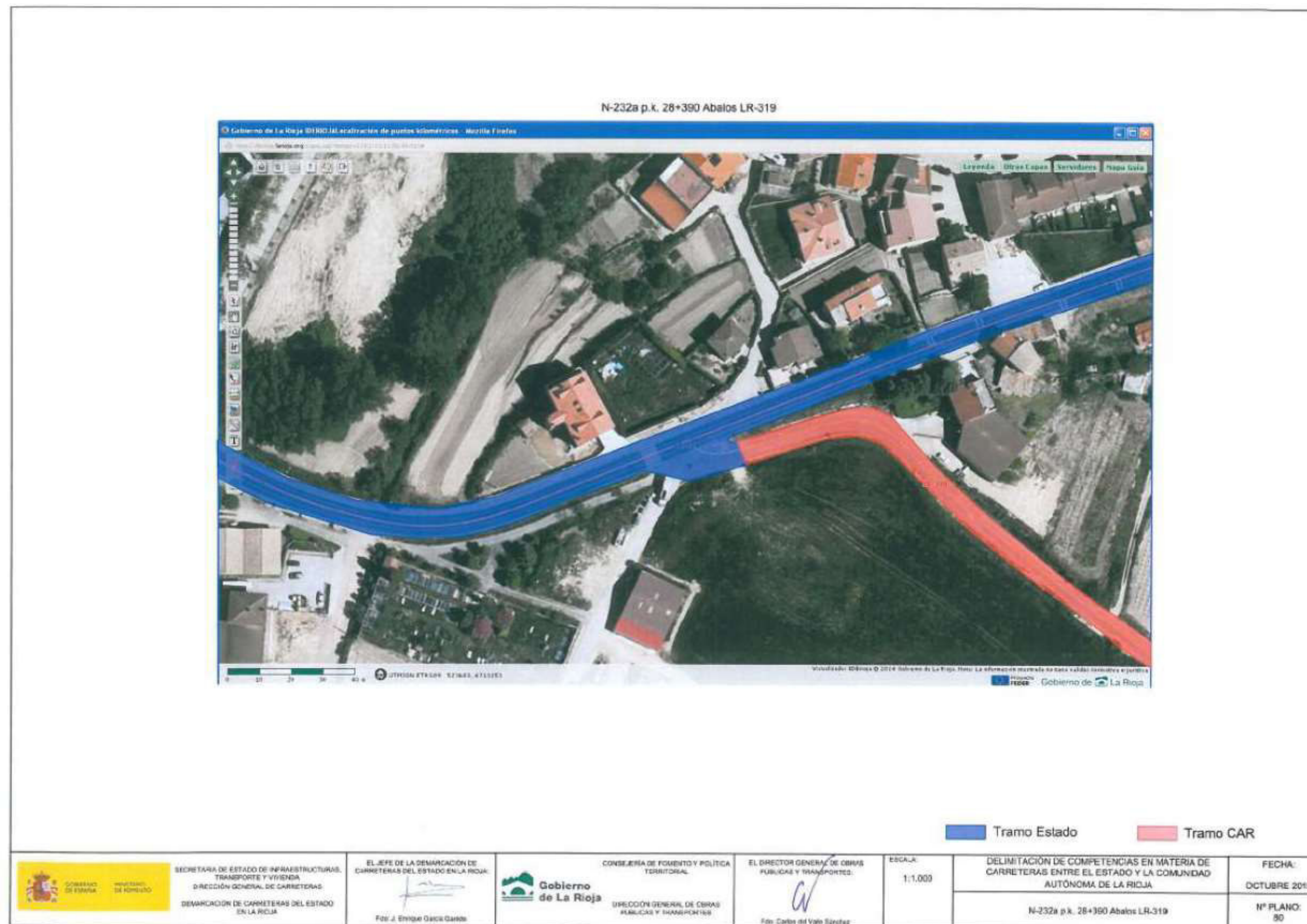


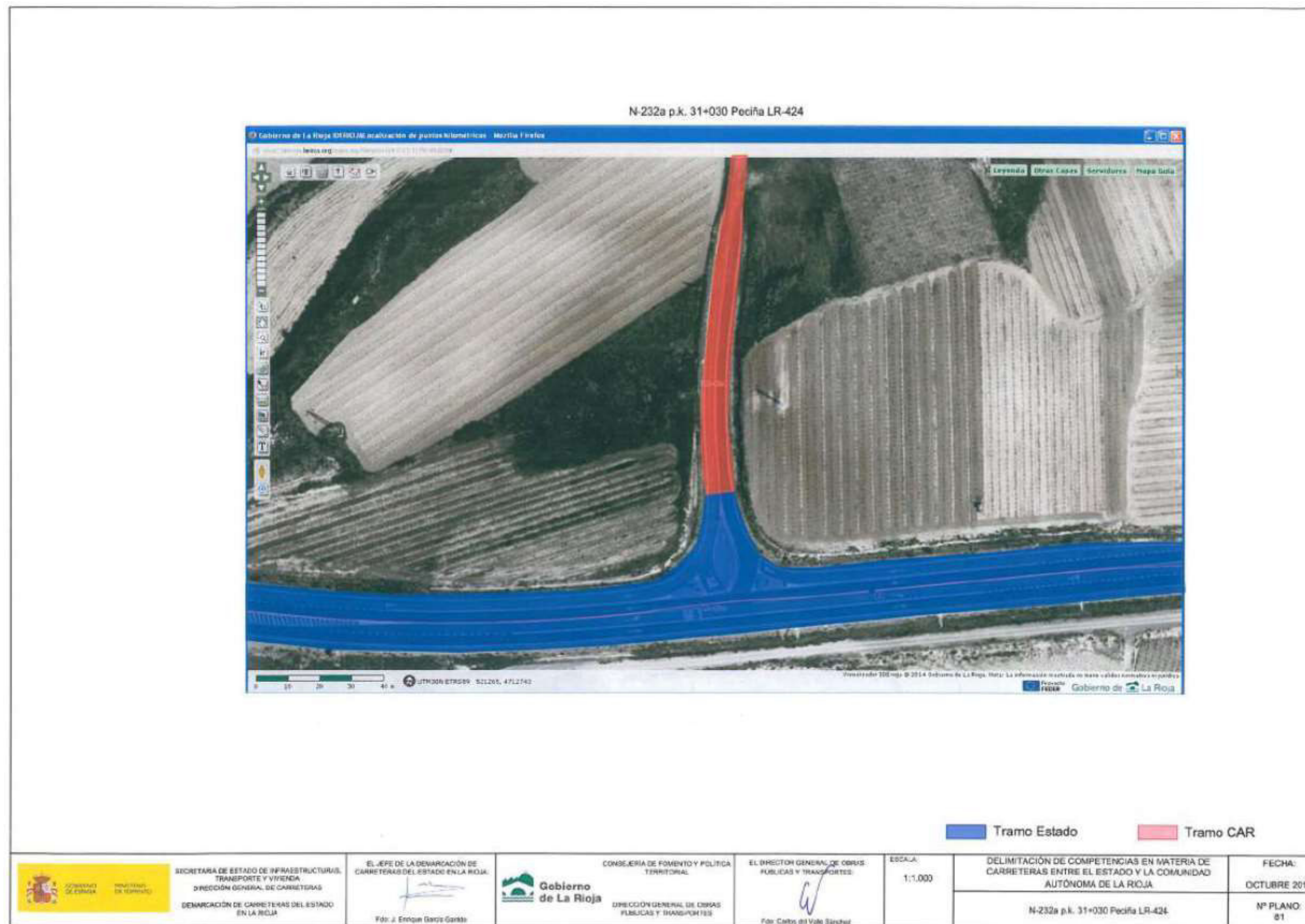
Tramo Estado

 Tramo CAR









N-232a p.k. 32+635 San Vicente de la Sonsierra LR-210 y LR-317



Tramo Estado Tramo CAR

 <p>GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE FOMENTO</p>	<p>SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>	<p>EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>  <p>Fdo: J. Enrique García Carrión</p>	<p>GOBIERNO DE LA RIOJA</p> <p>CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>	<p>EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES</p>  <p>Fdo: Carlos del Valle Sánchez</p>	<p>ESCALA: 1:1.000</p>	<p>DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA</p> <p>N-232a p.k. 32+635 San Vicente de la Sonsierra LR-210 y LR-317</p>	<p>FECHA: OCTUBRE 2015</p> <p>Nº PLANO: 82</p>
---	---	---	---	---	----------------------------	--	--

**PLAN REGIONAL DE CARRETERAS
DE LA RIOJA 2022-2030**

ANEJO 18. RESULTADO DE LA INFORMACIÓN PÚBLICA Y CONSULTAS



La Rioja



ANEJO 18. RESULTADO DE LA INFORMACIÓN PÚBLICA Y CONSULTAS

ÍNDICE

ANEJO 18. RESULTADO DE LA INFORMACIÓN PÚBLICA Y CONSULTAS	1
1 INTRODUCCIÓN	1
2 OBSERVACIONES RECIBIDAS	1
APÉNDICE A – CONSULTAS Y ALEGACIONES	8

1 INTRODUCCIÓN

El objeto del presente anejo es analizar todas aquellas observaciones y alegaciones recibidas durante la fase de información pública y consultas de la *Versión inicial del Plan de Carreteras de La Rioja 2022-2030*, así como su *Estudio Ambiental Estratégico* y su *Resumen no técnico*, publicados en la página del Gobierno de La Rioja durante 45 días hábiles desde la resolución publicada en el Boletín Oficial de La Rioja (*Resolución 506/2022, de 7 de abril de 2022*).

Para cada una de ellas se justifica su toma o no en consideración, así como la forma en que han sido tenidas en cuenta tanto en la presente Propuesta Final del Plan como en el Estudio Ambiental Estratégico.

2 OBSERVACIONES RECIBIDAS

Las diferentes observaciones recibidas, en relación con la realización del presente Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030, son las siguientes:

FECHA	INSTITUCIÓN	RESUMEN DEL INFORME	RESPUESTA
-	Consejería de Fomento y Medio Ambiente de Castilla y León	<p>Informa de lo siguiente:</p> <p>1. Los objetivos de la versión inicial del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030 son compatibles con los objetivos de la Comunidad Autónoma de Castilla y León en materia de carreteras.</p> <p>2. Identifica cuales son las carreteras de la red autonómica de Castilla y León que tienen continuidad en La Rioja e informa de las actuaciones programadas en la versión inicial del Plan Regional de Carreteras de Castilla y León 2023-2034.</p>	<p>En lo que se refiere a la relación de obras comunicada, se ha podido verificar que, efectivamente, existe una coordinación aceptable entre los planes de carreteras de ambas comunidades autónomas, puesto que en el Plan Regional de Carreteras de Castilla y León 2023-2034 se han incluido actuaciones que completan corredores que ya se encuentran acondicionados en la Comunidad Autónoma de La Rioja, mejorando las comunicaciones entre las comarcas limítrofes de ambas comunidades autónomas.</p>
13/04/2022	Dirección General de Emergencias y Protección Civil	<p>El Centro de Coordinación Operativa SOS-RIOJA informa de lo siguiente: No se plantean objeciones a las propuestas por lo que se informan favorablemente.</p>	-
14/04/2022	Ayuntamiento de Bergasa	<p>En el escrito remitido solicita:</p> <p>1. La reparación del firme y los elementos de drenaje en la carretera LR-483.</p> <p>2. La reparación de la carretera LR-480 de acceso a la localidad de Carbonera.</p>	<p>Sobre la solicitud realizada se considera que:</p> <p>1. Aunque es cierto que sería conveniente la mejora del firme y elementos de drenaje en las citadas carreteras, la programación incluida en la propuesta del Plan ha sido realizada teniendo en cuenta diversos factores entre los que se encuentra su estado actual de conservación, existiendo otros tramos de carreteras para las que los resultados del análisis llevado a cabo son más deficientes, y a las que por lo tanto, se ha otorgado una prioridad de actuación más alta.</p> <p>2. No obstante, la programación propuesta no tiene carácter vinculante, debiendo adaptarse a las circunstancias concretas, y en el caso que nos ocupa, a la evolución del estado de conservación de la carretera que, en caso de empeorar, podría motivar algún tipo de actuación de mejora las carreteras LR-480 y LR-483.</p>
14/04/2022	Ayuntamiento de Bergasillas Bajera	<p>En el escrito remitido solicita: La reparación del firme y los elementos de drenaje en la carretera LR-483, advirtiéndole además que en algunos tramos se producen desprendimientos.</p>	<p>Sobre la solicitud realizada se considera que:</p> <p>1. Aunque es cierto que sería conveniente la mejora del firme y elementos de drenaje de la carretera LR-483, la programación incluida en la propuesta del Plan ha sido realizada teniendo en cuenta diversos factores entre los que se encuentra su estado actual de conservación, existiendo otros tramos de carreteras para las que los resultados del análisis llevado a cabo son más deficientes, y a las que por lo tanto, se ha otorgado una prioridad de actuación más alta.</p> <p>2. No obstante, la programación propuesta no tiene carácter vinculante, debiendo adaptarse a las circunstancias concretas, y en el caso que nos ocupa, a la evolución del estado de conservación de la carretera que, en caso de empeorar, podría motivar algún tipo de actuación de mejora en la carretera LR-483.</p>

FECHA	INSTITUCIÓN	RESUMEN DEL INFORME	RESPUESTA
19/04/2022	Ayuntamiento de Lagunilla de Jubera	<p>En el escrito remitido solicita lo siguiente:</p> <p>1. La modificación del artículo 14 de la <i>Ley 2/1991 de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja</i>, introduciendo un apartado que habilite a la Consejería competente en materia de carreteras para la mejora de tramos de pista forestal o de caminos rurales que faciliten el acceso a un núcleo de población, siguiendo el ejemplo de la <i>Ley 8/2006 de Carreteras</i> del Principado de Asturias.</p> <p>2. La asunción por parte de la Consejería competente en materia de carreteras de las actuaciones de conservación del firme, mejora del drenaje, así como su posterior mantenimiento, que resulten necesarias en el acceso al núcleo de población de Zenzano.</p>	<p>En cuanto a la propuesta formulada se considera lo siguiente:</p> <p>1. La modificación legal planteada supone la incorporación a la Red de Carreteras, desde un punto de vista práctico, de caminos rurales o forestales que no cuentan con las características técnicas o de seguridad vial necesarias para ser clasificados en alguna de las categorías establecidas en la <i>Ley 2/1991</i>, pero cuya construcción y conservación sería asumida por la Consejería competente en materia de carreteras. En este sentido, debe indicarse que la norma citada como ejemplo, es decir la <i>Ley 8/2006 de Carreteras del Principado de Asturias</i>, excluye dicha posibilidad al indicar en su artículo 5.3 que “... los demás caminos rurales que no reúnan tales condiciones - es decir las características técnicas y funcionalidad para ser clasificados como carretera - quedarán adscritos a los Concejos respectivos.”</p> <p>2. La mejora de la red de caminos rurales, al contrario de lo expuesto por el Ayuntamiento de Lagunilla de Jubera, no es competencia de la Consejería competente en materia de carreteras, cuyos recursos son limitados y no pueden desviarse de su finalidad inicial, existiendo otros mecanismos de colaboración entre administraciones que podrían ser utilizados para mejorar las comunicaciones internas de los municipios.</p> <p>3. En cualquier caso, las modificaciones legales propuestas no son objeto del Plan en sí, al no tratarse de cuestiones de carácter técnico o ambiental, por lo que se entiende que la evaluación ambiental estratégica del Plan Regional de Carreteras no es el cauce adecuado para plantear medidas relativas a la financiación de infraestructuras de titularidad municipal.</p>
19/04/2022	Ayuntamiento de Soto en Cameros	<p>Realiza las siguientes observaciones:</p> <p>1. Se considera acertado la inclusión de diversas actuaciones de mejora en la carretera LR-250.</p> <p>2. Se solicita la inclusión en los programas de actuación de la versión final del Plan del acondicionamiento de la carretera LR-462, de acceso a Trevijano, cuya sección es estrecha y cuyo firme está en muy malas condiciones.</p>	<p>Sobre la solicitud realizada se considera que:</p> <p>1. Aunque es cierto que sería conveniente el acondicionamiento de la carretera LR-462, la programación incluida en la propuesta del Plan ha sido realizada teniendo en cuenta diversos factores entre los que se encuentran el número de usuarios de la carretera y la mejora de la accesibilidad a nivel comarcal, siendo éstas las razones por las que se ha otorgado una prioridad de actuación más alta a otras carreteras, incluyendo la mencionada LR-250.</p> <p>2. No obstante, la programación propuesta no tiene carácter vinculante, debiendo adaptarse a las circunstancias concretas, y en el caso que nos ocupa, a la evolución del estado de conservación de la carretera que, en caso de empeorar, podría motivar algún tipo de actuación de mejora en la carretera LR-462.</p>

FECHA	INSTITUCIÓN	RESUMEN DEL INFORME	RESPUESTA
26/04/2022	Ayuntamiento de Zarratón	En el escrito remitido solicita la restauración del firme de la carretera LR-311, entre los términos municipales de Zarratón y Casalarreina, que presenta un mal estado de conservación y no es adecuado para el tránsito de vehículos pesados.	<p>Sobre la solicitud realizada se considera que:</p> <p>1. Aunque es cierto que sería conveniente la mejora del firme en la citada carretera, la programación incluida en la propuesta del Plan ha sido realizada teniendo en cuenta diversos factores entre los que se encuentra su estado actual de conservación, existiendo otros tramos de carreteras para las que los resultados del análisis llevado a cabo son más deficientes, y a las que por lo tanto, se ha otorgado una prioridad de actuación más alta.</p> <p>2. No obstante, la programación propuesta no tiene carácter vinculante, debiendo adaptarse a las circunstancias concretas, y en el caso que nos ocupa, a la evolución del estado de conservación de la carretera que, en caso de empeorar, podría motivar algún tipo de actuación de mejora en la carretera LR-311.</p>
05/05/2022	Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos	<p>El Servicio de Integración Ambiental informa de lo siguiente:</p> <p>1. El Estudio ambiental estratégico presentado se ha redactado conforme a lo establecido en los artículos 16 y 20 y en el Anexo IV de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, así como a las directrices recogidas en los informes emitidos por los técnicos de esta Dirección General anteriormente señalados.</p> <p>2. Por tanto, no se observan inconvenientes para la continuación del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria, dentro del ámbito de competencias de la Dirección General.</p>	-
11/05/2022	Demarcación de Carreteras del Estado de La Rioja	<p>Comunica lo siguiente:</p> <p>1. Informa de la remisión de la documentación recibida a la Subdirección General de Explotación, órgano competente para la elaboración de informes sobre instrumentos de planeamiento urbanístico u ordenación territorial que afecten a carreteras del Estado.</p> <p>2. Informa igualmente del procedimiento aplicable conforme al artículo 16 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, indicando el plazo para evacuar el informe y los efectos del mismo.</p>	Las observaciones realizadas se consideran oportunas, aunque no sean de carácter ambiental, por lo que, en el procedimiento de aprobación definitiva del Plan se incorporaran las observaciones que pudieran recibirse, en lo que se refiere a las posibles afecciones a la Red de Carreteras del Estado.

FECHA	INSTITUCIÓN	RESUMEN DEL INFORME	RESPUESTA
09/08/2022	Subdirección General de Explotación (MITMA)	<p>Tras la recepción de la documentación por parte de la Demarcación de Carreteras del Estado de La Rioja, la Subdirección General de Explotación comunica lo siguiente:</p> <p>1. Informar favorablemente, en lo referente a su afección a la Red de Carreteras del Estado del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030, con la condición de subsanar los siguientes errores:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La inclusión del tramo de la N-232a de Logroño a Vitoria por Laguardia (cedido a la Comunidad Autónoma de la Rioja en su totalidad desde el año 2017). - La longitud en la red en función de la clasificación de las carreteras. <p>A tal efecto, adjuntan el Catálogo Oficial de Carreteras, a fecha de 31/12/2020 en la Comunidad de La Rioja.</p> <p>2. Todas las actuaciones propuestas y/o previstas por el Plan Regional de Carreteras de La Rioja que afecten o tengan influencia en las carreteras pertenecientes a la Red de Carreteras del Estado, quedará regulada por lo establecido en el capítulo III Uso y defensa de las carreteras de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, y en el título III Uso y defensa de las carreteras del Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre) y necesariamente se han de ajustar a lo que la legislación de Carreteras del Estado impone precisando de la correspondiente autorización de esta Administración de carreteras.</p> <p>3. El presente informe se emite a los efectos del artículo 16.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras y no implica autorización de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a las actuaciones que afecten o tengan influencia en las carreteras pertenecientes a la Red de Carreteras del Estado, para cuya tramitación deberá seguirse el procedimiento establecido reglamentariamente.</p>	<p>1. Se han subsanado los errores expuestos, actualizando el catálogo de Carreteras de Estado en la Comunidad Autónoma de la Rioja, así como la longitud final de la Red de Carreteras.</p> <p>2. Las actuaciones de obras propuestas en el Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030 que puedan afectar a la Red de Carreteras del Estado se tramitarán siguiendo el procedimiento reglamentariamente establecido.</p>

FECHA	INSTITUCIÓN	RESUMEN DEL INFORME	RESPUESTA
12/05/2022	Dirección General de Cultura	Comunica lo siguiente: De forma previa a la redacción de cada uno de los proyectos que genere el Plan Regional de Carreteras, se debe solicitar al Servicio de Conservación y Promoción del Patrimonio Histórico, la información relativa a bienes patrimoniales, yacimientos arqueológicos y yacimientos paleontológicos inventariados en los términos municipales afectados por dichos proyectos, adjuntando a la solicitud cartografía en formato vectorial con el trazado o alternativas propuestas, con el fin de evitar afecciones severas al patrimonio cultural de esta Comunidad.	<p>En lo que se refiere a las observaciones formuladas se considera lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Los proyectos contemplados en el Plan Regional de Carreteras tienen naturaleza muy diversa incluyendo actuaciones que son de mera conservación, mejoras de carreteras que mantienen el trazado de los corredores existentes, y carreteras de nuevo trazado que efectivamente podrían producir afecciones severas al entorno en el que se ubican. Es por ello, que se entiende excesiva la consideración realizada, máxime cuando muchos de los proyectos de conservación afectan únicamente a la plataforma de la carretera o no existen variaciones de trazado, por lo que no pueden afectar al patrimonio cultural de la Comunidad Autónoma de La Rioja. 2. No obstante, en aplicación del artículo 4.1 de la Ley 7/2004, de 18 de octubre, de Patrimonio Cultural, Histórico y Artístico de La Rioja, se entiende que debe prevalecer el principio de lealtad institucional y que, por lo tanto, todas las Administraciones Públicas riojanas deben colaborar en la conservación del patrimonio cultural. Para ello, la propuesta final del Plan y de su Estudio Ambiental Estratégico incorporan medidas correctoras que garantizan la comunicación a la Dirección competente en materia de Cultura de aquellas actuaciones que implican movimientos de tierras significativos, distinguiendo obviamente entre (1) aquellas actuaciones en las que mantienen los corredores actuales, pero en las que debido a que siendo posibles los hallazgos arqueológicos o paleontológicos, podrían requerir seguimiento especializado y, (2) las obras de nueva planta en las que la comunicación a la Dirección competente en materia de Cultura se encuentra ya integrada en el procedimiento de aprobación de los estudios informativos.

FECHA	INSTITUCIÓN	RESUMEN DEL INFORME	RESPUESTA
14/05/2022	Ecologistas en Acción	<p>En su escrito se formulan las siguientes alegaciones:</p> <p>1. El documento presentado contempla nuevas carreteras en el ámbito de las sierras riojanas - como la carretera de Unión de Valles del Leza, Jubera y Cidacos y la carretera entre Castroviejo y Torrecilla en Cameros - con elevados costes de construcción y mantenimiento, elevados impactos ambientales y escasa utilidad práctica, por lo que resultan totalmente innecesarias.</p> <p>2. También se proponen duplicaciones de calzada innecesarias e impactantes sobre el territorio, favoreciendo un modelo de transporte escasamente sostenible - como en el caso del desdoblamiento de la LR-111 entre Haro y Santo Domingo de La Calzada - que deberían restringirse a pequeños tramos en ámbitos periurbanos y/o de acceso a la autopista AP-68.</p>	<p>En lo que se refiere a las objeciones expuestas se considera lo siguiente:</p> <p>1. Existe una falta de concreción en las alegaciones presentadas, puesto que no se especifica cuáles son los motivos para concluir que resultan innecesarias, utilizando conceptos generales como 'elevado coste' o 'elevado impacto' pero sin explicar las razones por los que estos costes e impactos se consideran elevados, o en el caso de las duplicaciones de calzada, cuáles serían los tramos que sí consideran necesarios.</p> <p>2. Las denominadas carreteras de Unión de Valles tienen una influencia directa en la mejora de la accesibilidad de las localidades situadas en la cabecera de los valles, siendo ésta la razón por la que se consideran necesarias, aunque no han sido incluidas en la programación más inmediata porque existen otros tramos que obtienen un índice de prioridad más alta.</p> <p>3. Igualmente, las duplicaciones de calzada, cuando se adoptan las medidas correctoras adecuadas favorecen la movilidad sostenible, mejorando la seguridad vial y disminuyendo las emisiones de gases de efecto invernadero al conseguir un régimen de funcionamiento de los motores más homogéneo. La determinación de los tramos más prioritarios debe realizarse, como en el caso de la propuesta del Plan, adoptando criterios técnicos y no meras argumentaciones.</p> <p>4. El estudio informativo de la duplicación de calzada entre Haro y Santo Domingo fue sometido en su momento a un procedimiento de evaluación de impacto ambiental, habiéndose establecido en la declaración de impacto ambiental las medidas correctoras para minimizar los impactos. Obviamente, la propuesta del Plan asume que cualquier actuación de naturaleza similar a las mencionadas, deberá ser sometida a los procedimientos de evaluación ambiental legamente establecidos, con el fin de garantizar la viabilidad ambiental de los proyectos.</p>
03/06/2022	Dirección General de Biodiversidad:	<p>El Servicio de Conservación de la Naturaleza y Planificación informa de lo siguiente: La documentación presentada contempla los posibles impactos en el medio natural y tiene en cuenta de forma correcta la tramitación de las actuaciones previstas en los espacios naturales protegidos Red Natura 2000 por lo que se informa favorablemente.</p>	-

APÉNDICE A – CONSULTAS Y ALEGACIONES



**GOBIERNO DE LA RIOJA
CONSEJERÍA DE SOSTENIBILIDAD
Y TRANSICIÓN ECOLÓGICA
DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD
AMBIENTAL Y RECURSOS HÍDRICOS**

ASUNTO: PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030

REF:E-155

Se ha recibido escrito para descargar e informar la versión inicial del Plan Regional de Carreteras de la Rioja para el período 2022-2030 remitido por la Consejería de Sostenibilidad y Transición Ecológica.

Analizado la versión inicial de dicho Plan, los objetivos del mismo son compatibles con los objetivos de la Comunidad Autónoma de Castilla y León en materia de carreteras.

Las carreteras de la red autonómica de Castilla y León que tienen continuidad en La Rioja son:

BU-735: DE MIRANDA DE EBRO (BU-733) A LÍMITE DE C.A. DE LA RIOJA
BU-733: DE MIRANDA DE EBRO A LÍMITE DE C.A. DE LA RIOJA
BU-730: DE ORÓN (N-I) A LÍMITE DE C.A. DE LA RIOJA
BU-811: DE BELORADO (N-120) A LÍMITE C.A. DE LA RIOJA
BU-822: DE QUINTANAR DE LA SIERRA (CL-117) A LÍMITE DE C.A. DE LA RIOJA
BU-825: DE SALAS DE LOS INFANTES (N-234) A LÍMITE C.A. DE LA RIOJA
SO-830: DE GARRAY (N-111) A LÍMITE DE C.A. LA RIOJA
SO-615: DE VINUESA (SO-820) A LÍMITE DE C.A. DE LA RIOJA

Las carreteras BU-730, BU-735, BU-822 y SO-615 está programado su acondicionamiento y mejora en el Borrador de la Versión inicial del Plan regional de Carreteras de Castilla y León 2023-2034. En el resto de carreteras están previsto únicamente actuaciones de refuerzo o renovación del firme.

Valladolid,

LA JEFA DEL SERVICIO DE PLANIFICACIÓN,
PROGRAMACIÓN Y ESTUDIOS

Fdo.: Encarna Pérez Aguilera

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS
E INFRAESTRUCTURAS

Fdo.: Jesús F. Puerta García

Rigoberto Cortejozo, 14 - 47014 Valladolid - Tel. 983 419 000 - Fax 983 419 999

Gobierno de La Rioja
www.larioja.org



SOS-Rioja

Prado Viejo, 62 bis
26071 Logroño
Teléfono: 941 29 12 58
Fax: 941 29 14 00
Email: sosrioja@larioja.org



Centro de Coordinación
Operativa

Asunto: Versión inicial del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030, de su Estudio Ambiental estratégico y resumen no técnico.

Ámbito: La Rioja

Solicitante: Dirección General de Infraestructuras

Procedimiento: Consultas previas

Promotor: Gobierno de La Rioja. Dirección General de Infraestructuras.

Se emite informe de acuerdo con la siguiente normativa:

1/ Ley 1/2011, de 7 de febrero, de Protección Civil y Atención de Emergencias de La Rioja. Arts. 3.1.a); 3.1.b); 3.1.c); 5; 7.1; 10 y 37.1.e)

2/ Decreto 137/2011, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Plan Territorial de Protección Civil de la Comunidad Autónoma de La Rioja (PLATERCAR). Apartado 1.10.- Inventario de Riesgos Potenciales; Capítulo 3.- Identificación de Riesgos.

Examinada la documentación:

- "Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030. Tomo I Memoria", de fecha junio de 2021, promovido por el Gobierno de La Rioja y redactado por la empresa consultora CPS Infraestructuras Movilidad y Medio Ambiente, S.L. representada por Enrique Villalonga Bautista, ingeniero de caminos, canales y puertos, y siendo responsable del Plan por parte del Gobierno de La Rioja Francisco Soto Fernández, ingeniero de caminos, canales y puertos, Jefe de Área de Planificación y Proyectos, del Servicio de Carreteras, Dirección General de Infraestructuras.
- "Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030. Tomo X Estudio Ambiental Estratégico", de fecha junio de 2021, promovido por el Gobierno de La Rioja y redactado por la empresa consultora CPS Infraestructuras Movilidad y Medio Ambiente, S.L. representada por Paula Selma Villalonga, licenciada en ciencias ambientales, y siendo responsable del Plan por parte del Gobierno de La Rioja Francisco Soto Fernández, ingeniero de caminos, canales y puertos, Jefe de Área de Planificación y Proyectos, del Servicio de Carreteras, Dirección General de Infraestructuras.
- "Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030. Tomo XI Resumen no técnico del Estudio Ambiental Estratégico", de fecha junio de 2021, promovido por el Gobierno de La Rioja y redactado por la empresa consultora CPS Infraestructuras Movilidad y Medio Ambiente, S.L.

Se informa:

No se plantean objeciones a las propuestas por lo que se informan favorablemente.

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE				Página 1 de 1
en formato PDF en L7 Págs 1 de 1				
Credencial de verificación en imagen del Sistema de La Rioja				
Expediente	Tipo	Procedimiento	Nº Documento	
00850-2021/135467	Informe	Solicitudes y revisiones generales	2022/0320663	
Cargo	Firmado (Observaciones)		Fechas	
1 Jefe de Sección de Protección Civil	Jose Ferrn Gellies Pascual		13/04/2022 13:52	
2 FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE por Gobierno de La Rioja con CSV: UZTJVD5WWE7HAAY Dirección de verificación: http://www.larioja.org/verificacion				13/04/2022 14:18

**Ayuntamiento de Bergasa**

Con fecha 8 de abril de 2012 el Sr. Director General de Infraestructuras, servicio de carreteras, traslada a este Ayuntamiento la versión inicial del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030, de su estudio ambiental estratégico y resumen no técnico. Examinado el documento de referencia se observa que no está prevista ninguna actuación en la LR-483 y como quiera que esa vía de comunicación hace más de veinte años que no se arregla esta dando lugar a que la misma esté en muy mal estado con baches abundantes y provocando accidentes y situaciones de grave peligro. Las cunetas están anegadas y el agua se sale a la carretera.

También la carretera que va desde Tudelilla a Carbonera (aldea perteneciente a Bergasa) se encuentra en muy mal estado siendo muy urgente una actuación de reparación.

Bergasa, 13 de Abril de 2022

EL ALCALDE

14573286A Firmado digitalmente por
ANGEL 14573286A ANGEL
FERRERO (R: FERRERO (R:
P2602800A) P2602800A)
Fecha: 2022.04.14 10:25:18 +02'00'

FDO.: ANGEL FERRERO CHIMENO

SR. DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS, SERVICIO DE CARRETERAS DEL GOBIERNO DE LA RIOJA.- LOGROÑO

Ayuntamiento de Bergasa

Calle Nueva, 10-26588 - BERGASA (La Rioja) // Telf. 941 395027-Fax 941 3950247// web www.bergasa.org//C.I.F. P-2602800-A//e-mail ayto@aytobergasa.org

**Ayuntamiento de Bergasillas Bajera**

Con fecha 8 de abril de 2012 el Sr. Director General de Infraestructuras, servicio de carreteras, traslada a este Ayuntamiento la versión inicial del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030, de su estudio ambiental estratégico y resumen no técnico. Examinado el documento de referencia se observa que no está prevista ninguna actuación en la LR-483 y como quiera que esa vía de comunicación hace más de veinte años que no se arregla esta dando lugar a que la misma esté en muy mal estado con baches abundantes y provocando accidentes y situaciones de grave peligro. Las cunetas están anegadas y el agua se sale a la carretera y en algunos tramos hay desprendimientos.

Bergasillas Bajera, 13 de Abril de 2022
EL ALCALDE

72772294H DANIEL HERCE (R: P2602900I) Firmado digitalmente por
72772294H DANIEL HERCE (R: P2602900I)
Fecha: 2022.04.14 10:23:34 +02'00'

FDO.: DANIEL HERCE HERCE

SR. DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS, SERVICIO DE CARRETERAS DEL GOBIERNO DE LA RIOJA.- LOGROÑO

Calle La Fragua, 7 - 26588 BERGASILLAS BAJERA (La Rioja) - Telf. y Fax 941395061 - www.bergasillasbajera.org- C.I.F.- P-2602900-I correo electrónico bergasillasbajera@gmail.com



Expediente n.º: 81/2022

Observaciones

Asunto: CONSULTAS PREVIAS PLAN REGIONAL DE CARRETERAS 2022-2030

Interesado: CONSEJERÍA DE SOSTENIBILIDAD Y TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y PORTAVOCÍA DEL GOBIERNO, DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS.

Documento firmado: El Alcalde

D. Carlos Yécora Roca, Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Lagunilla del Jubera, La Rioja, en virtud de las facultades que me concede la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de Bases de Régimen Local,

EXPONE:

Vista la Resolución número 506/2022 de 7 de abril de la Consejería de Sostenibilidad, Transición Ecológica y Portavocía del Gobierno, por la que ha sido sometido a información pública y consultas la versión inicial del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030, así como su Estudio Ambiental Estratégico y resumen no técnico, dentro del plazo establecido para la presentación de alegaciones, formulo las siguientes:

La ley 2/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja, en su art.4 hace relación a las distintas categorías en las que se encuentran catalogadas las carreteras de nuestra comunidad.

En el BOR nº13 publicado el 31 de enero de 2018, el Gobierno de La Rioja modifica el Plan Regional de Carreteras de la Comunidad autónoma de La Rioja en su art.5. La nueva redacción de este punto queda:

1. No tendrán la consideración de carreteras, a los efectos de esta ley, ni se incluirán por tanto en las redes a que se refiere el artículo anterior:

- a) Las vías que componen la red interior de comunicaciones municipales.
- b) Los caminos de servicio, entendiéndose por tales los construidos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de sus titulares.
- c) Los caminos de servicio construidos por las personas privadas con finalidad análoga.
- d) Las pistas forestales, los caminos vecinales y los caminos rurales de uso agrario o ganadero, sin perjuicio de lo previsto en el apartado 4 del presente artículo.

2. Son áreas de servicio las zonas colindantes con las carreteras, diseñadas expresamente para albergar instalaciones y servicios destinados a la cobertura de las necesidades de la circulación, pudiendo incluir estaciones de suministro de carburantes, hoteles, restaurantes, talleres de reparación y otros servicios análogos destinados a facilitar la seguridad y comodidad de los usuarios de la carretera.

Documento firmado por:	Cargo:	Fecha/hora:
CARLOS YECORA ROCA	Alcalde-Presidente	18/04/2022 11:27



3. En ningún caso tendrán la consideración de nueva carretera las duplicaciones de calzada, los acondicionamientos de trazado, los ensanches de plataforma, las mejoras del firme, las variantes y, en general, todas aquellas actuaciones que no supongan una modificación sustancial en funcionalidad de la carretera preexistente.

4. Cuando por motivos de eficacia o eficiencia se entienda que un tramo de una pista forestal o de un camino rural sea imprescindible para facilitar el acceso a un núcleo de población, el Consejo de Gobierno podrá atribuir a la consejería competente en materia de carreteras la facultad para llevar a cabo actuaciones de conservación de la infraestructura vial, dirigidas preferentemente al afirmado y mejora del drenaje, así como su posterior mantenimiento. En dichos tramos no será de aplicación obligatoria la normativa técnica de diseño de carreteras.

El acuerdo del Consejo de Gobierno, que deberá delimitar el tramo objeto de la actuación, se adoptará a propuesta de la consejería competente en materia de carreteras y deberá contar:

- a) Con el previo informe de la consejería competente en materia de medio ambiente, en el caso de pistas forestales o de caminos rurales que discurren por montes de utilidad pública. En estos casos, la dirección general competente en materia de medio natural conservará la competencia de ordenación, vigilancia y disciplina de la pista forestal.
- b) En el caso de caminos rurales de titularidad municipal, con el acuerdo favorable a la actuación y la puesta a disposición del terreno por parte de los órganos competentes del Ayuntamiento.

Esta modificación de la ley, no es más que una solución a los muchos municipios con núcleos aislados y algo habitual en leyes de carreteras de otras comunidades autónomas, como lo es en el caso de la Ley 8/2006 de 13 de noviembre de carreteras de Asturias. En su art 5.3 hace referencia a la "categoría de caminos" de la que nos estamos refiriendo en este escrito:

"Art.5.3: Los caminos rurales construidos por el principado de Asturias que, por sus características técnicas y funcionalidad, reúnan las condiciones para ser clasificadas en alguna de las categorías a que se refiere en el apartado 2 de este artículo, se podrán incluir en la red de carreteras del Principado de Asturias por acuerdo del consejo de gobierno a propuesta del consejero competente en materia de carreteras."

Por parte del actual Gobierno de La Rioja, se suprimió el apartado 4 del art.5

Apartado 4 del artículo 5, suprimido por artículo 14 de Ley 2/2020, de 30 de enero (BOR nº12, de 31 de enero de 2020) y derogado por disposición derogatoria única de dicha Ley.

Por todo lo cual, se solicita que se tenga por presentado este escrito, y que se vuelva a la situación anterior de la derogación del Apartado 4 del artículo 5, suprimido

Documento firmado por:	Cargo:	Fecha/hora:
CARLOS YECORA ROCA	Alcalde-Presidente	18/04/2022 11:27



20121 LA HUA
C.R. PÉREZ-RODRÍGUEZ
LARGUILLA
TELÉFONO: 341 46 20 38
VENTAS BLANCAS
TEL. 011- 341 46 20 38

por artículo 14 de Ley 2/2020, de 30 de enero, y en concreto que en el acceso al núcleo de población de Zenzano sea la consejería competente en materia de carreteras la que lleve a cabo las actuaciones de conservación del firme, mejora del drenaje y su posterior mantenimiento.

En Lagunilla del Jubera, documento firmado electrónicamente

EL ALCALDE



AYUNTAMIENTO
DE
SOTO EN CAMEROS
(LA RIOJA)

D. Pedro E. Cristóbal Hernaez, con D.N.I. 16565337R en su calidad de Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Soto en Cameros (La Rioja), plaza Juan esteban Elías nº1 y N.I.F. P-2614600-A, EXPONE:

Que desde este ayuntamiento hemos revisado la versión inicial del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030. En este plan observamos que se proyectan diferentes actuaciones en la carretera LR-250, actuaciones muy necesarias para esta comarca.

Además de las actuaciones ya incluidas en esta versión del plan, sería necesario actuar de urgencia en la carretera LR-462 que da acceso al núcleo urbano de la localidad de Trevijano, perteneciente al ayuntamiento de Soto en Cameros. El trazado de esta carretera desde su salida de la carretera LR-250 hasta el propio casco urbano es estrecho y su firme está en muy malas condiciones.

Estamos hablando de un plan de carreteras que va a diseñar las actuaciones a llevar a cabo en los próximos ocho años. Si no se actúa en esta carretera en este periodo de tiempo, llegará a ser prácticamente imposible transitar por ella debido a su deterioro.

Les agradeceríamos desde este ayuntamiento que consideren la posibilidad de llevar a cabo alguna intervención en la carretera de acceso al núcleo de Trevijano para facilitar que sus vecinos y visitantes puedan acceder a esta zona.

Soto en Cameros a 19 de Abril de 2022.

Fdo. Pedro E. Cristóbal Hernaez
Alcalde de Soto en Cameros.

Documento firmado digitalmente por 16565337R PEDRO ELIAS CRISTOBAL (R: P2614600A). El documento consta de un total de 1 pagina(s). Fecha/Hora : 19-04-2022 14:52:04

Documento firmado por:	Cargo:	Fecha/hora:
CARLOS YECORA ROCA	Alcalde-Presidente	10/04/2022 11:27

SALIDA	
2022 - 160	28/04/2022 11:01
REGISTRO GENERAL Ayuntamiento de Zarratón	


Ayuntamiento de Zarratón
 Plaza Eliseo Pinedo, 1
 C.P. 26291 ZARRATÓN (LA RIOJA)
 Telf.: 941-32-41-98.

SOLICITUD

Vicente Urquía Almazán
Director General de Infraestructuras
Gobierno de La Rioja

D. Víctor Manso Ocio, Alcalde del Ayuntamiento de Zarratón (La Rioja), ante la necesidad de restaurar el firme de la carretera LR 311, entre las localidades de Zarratón y Casalarreina debido a su mal estado y falta de idoneidad para el tránsito de vehículos pesados

SOLICITA

Primero. La inclusión de la carretera LR311, entre Zarratón y Casalarreina en el Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030.

En Zarratón, a 26 de abril de 2022.


 D. Víctor Manso Ocio

COPIA AUTÉNTICA que puede ser consultada mediante el Código Seguro de Verificación en: <https://sede.rioja.org/validador/validador.aspx?codigo=2022-160>

Número: EAE Nº 75/2021

Expediente: Plan Regional de Carreteras 2022- 2030

Promotor: Consejería de Sostenibilidad, Transición Ecológica y Portavocía del Gobierno

ASUNTO: INFORME SECTORIAL SOBRE LA FASE DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y CONSULTAS A ADMINISTRACIONES AFECTADAS DEL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO DEL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS 2022- 2030

En relación con el expediente de referencia y a la vista de:

- La documentación (abril 2022) aportada según lo previsto en el artículo 22 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental con fecha 20 de abril de 2022, así como el anuncio del inicio del periodo de exposición pública efectuado por el Consejo de Sostenibilidad, Transición Ecológica y Portavocía del Gobierno en el B.O.R. de 8 de abril de 2022.
- El informe emitido por los técnicos de esta Dirección General con fecha 3 de marzo de 2021 en la fase previa de consultas, así como el Documento de alcance remitido al promotor por el órgano ambiental con fecha 22 de marzo de 2021, según lo establecido en el artículo 19 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, anteriormente citada (EAE Nº 04/2021).
- El informe interno emitido en materia de ruido por los técnicos del Servicio de Gestión y Control de Residuos de esta Dirección General con fecha 26 de abril de 2022.
- Las competencias atribuidas a la Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos, de acuerdo con lo previsto en el Decreto 55/2021, de 22 de septiembre, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Sostenibilidad, Transición Ecológica y Portavocía del Gobierno y sus funciones en desarrollo de la Ley 3/2003, de 3 de marzo, de organización del Sector Público de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

Se informa de lo siguiente:

- El Estudio ambiental estratégico presentado se ha redactado conforme a lo establecido en los artículos 16 y 20 y en el Anexo IV de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, así como a las directrices recogidas en los informes emitidos por los técnicos de esta Dirección General anteriormente señalados.
- Por tanto, no se observan inconvenientes para la continuación del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria, dentro del ámbito de competencias de esta Dirección General.

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE				Pag. 1 / 1
Expediente:	00860-2021/139467	Tipo:	Informe	Procedimiento:
Código:	00860-2021/139467	Fecha:	2022/03/28 18:18	W-Documento:
Código:	00860-2021/139467	Fecha:	2022/03/28 18:18	W-Documento:
1. Jefe Sección Evaluación Planes y Programas				05/05/2022 11:52:27
2. Jefe Servicio Integración Ambiental				05/05/2022 12:07:35
3. SELLADO ELECTRÓNICAMENTE por Gobierno de La Rioja con CSV: ZYAHXBE1C8KRZ4				05/05/2022 12:07:54
Dirección de verificación: http://www.larioja.org/verificacion				

FIRMADO

**MINISTERIO
DE TRANSPORTES,
MOVILIDAD Y
AGENDA URBANA**
**SECRETARÍA DE ESTADO DE
TRANSPORTES, MOVILIDAD Y
AGENDA URBANA**
**SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS**
**DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS**
**DEMARCACIÓN DE CARRETERAS
DEL ESTADO EN LA RIOJA**
O F I C I O
S/REF: 00860-2021/139467

N/REF: MAGI01 U-L01-04/22

FECHA: 11 de mayo de 2022

ASUNTO: Trámite de consultas. Versión inicial del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030, de su Estudio Ambiental Estratégico y resumen no técnico

**CONSEJERÍA DE SOSTENIBILIDAD,
TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y PORTAVOCÍA
DEL GOBIERNO**
**Dirección General de Infraestructuras
Marqués de Murrieta, 76
26071 Logroño (La Rioja)**

En relación con el escrito de esa Dirección General, recibido en esta Demarcación de Carreteras del Estado con fecha de entrada en registro de 11 de abril de 2022, sobre el asunto de referencia, esta Demarcación comunica lo siguiente:

En aplicación del artículo 16 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, "acordada la redacción, revisión, modificación o adaptación de cualquier instrumento de planificación, desarrollo o gestión territorial, urbanística, o de protección medioambiental, que pudiera afectar, directa o indirectamente, a las carreteras del Estado, o a sus elementos funcionales, por estar dentro de su zona de influencia, y con independencia de su distancia a las mismas, el órgano competente para aprobar inicialmente el instrumento correspondiente, deberá ponerlo en conocimiento del Ministerio de Fomento, antes de dicha aprobación inicial, para que éste emita un informe comprensivo de las consideraciones que estime convenientes para la protección del dominio público. La misma regla será aplicable también al inicio de la tramitación de aquellas licencias que vayan a concederse en ausencia de los instrumentos citados. Reglamentariamente se definirá la zona de influencia de las carreteras del Estado.

El Ministerio de Fomento dispondrá de un plazo de tres meses para emitir su informe, que será vinculante en lo que se refiere a las posibles afecciones a la Red de Carreteras del Estado. Transcurrido dicho plazo sin que el informe se haya evacuado, se entenderá que es conforme con el instrumento de que se trate, al efecto de poder continuar con su tramitación. Las determinaciones urbanísticas que pudieran derivar de una eventual aprobación definitiva de aquél que afecten al dominio, o al servicio públicos de titularidad estatal, serán nulas de pleno derecho. También será nulo de pleno derecho cualquiera de los instrumentos mencionados en este apartado en cuya tramitación se haya omitido la petición del informe preceptivo del Ministerio de Fomento, así como cuando sean

**C/ DUQUES DE NÁJERA, 49
26071 LOGROÑO
TEL.: 941 22 88 00
FAX: 941 22 72 00**

FIRMADO por: GARCIA GARRIDO, JESUS ENRIQUE. A fecha: 11/05/2022 06:32 PM
Total folios: 2 (1 de 2) - Código Seguro de Verificación: MFO02SA/C197DC6787D28BA8C5
Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>

**MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA**

FIRMADO
**DEMARCACION DE CARRETERAS
DEL ESTADO EN LA RIOJA**


aprobados antes de que transcurra el plazo del que dispone dicho departamento para evacuarlo y en ausencia del mismo, cuando menoscaben, alteren o perjudiquen la adecuada explotación de las carreteras del Estado".

De acuerdo con la Orden TMA/1007/2021, de 9 de septiembre, sobre fijación de límites para la administración de determinados créditos de gasto y delegación de competencias y la Nota de Servicio 3/2016 sobre elaboración de informes a instrumentos de planeamiento urbanístico u ordenación territorial que afecten a carreteras del Estado, el informe solicitado ha de ser emitido por la Subdirección General de Explotación, por lo que se remitirá la documentación recibida al Órgano competente para informar.

Se hace constar que esta comunicación no supone efecto resolutorio alguno en cuanto a la emisión del preceptivo informe, que deberá ser dictado por el órgano correspondiente de la Dirección General de Carreteras.

Lo que se comunica para su conocimiento y efectos oportunos.

EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN
Fdo.: J. Enrique García Garrido
(Documento firmado electrónicamente)

FIRMADO por: GARCIA GARRIDO, JESUS ENRIQUE. A fecha: 11/05/2022 06:32 PM
Total folios: 2 (2 de 2) - Código Seguro de Verificación: MFO02SA/C197DC6787D28BA8C5
Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>

**MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA**

**C/ DUQUES DE NÁJERA, 49
26071 LOGROÑO
TEL.: 941 22 88 00
FAX: 941 22 72 00**

FIRMADO

MINISTERIO DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

O F I C I O

S/REF: 00860-2021/139467

N/REF: MAG/lo1 U-LO1-04/22

FECHA: Logroño, 24 de agosto de 2022

ASUNTO: Trámite de consultas. Versión inicial del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030, de su Estudio Ambiental Estratégico y resumen no técnico

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA

CONSEJERÍA DE SOSTENIBILIDAD, TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y PORTAVOCÍA DEL GOBIERNO

Dirección General de Infraestructuras

Marqués de Murrieta, 76

26071 Logroño (La Rioja)

Con fecha de entrada en registro de esta Demarcación de Carreteras del Estado de 11 de abril de 2022 se ha recibido oficio de la Dirección General de Infraestructuras del Gobierno de La Rioja por el que se somete a información pública y consultas la versión inicial del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030, así como su Estudio Ambiental Estratégico y resumen no técnico.

De acuerdo con la Orden TMA/1007/2021, de 9 de septiembre, sobre fijación de límites para la administración de determinados créditos de gasto y delegación de competencias y la Nota de Servicio 3/2016 sobre elaboración de informes a instrumentos de planeamiento urbanístico u ordenación territorial que afecten a carreteras del Estado, el informe solicitado ha de ser emitido por la Subdirección General de Explotación, por lo que se remitió la documentación recibida al Órgano competente para informar.

Con fecha de 9 de agosto de 2022 ha tenido entrada en registro de esta Demarcación el oficio con la resolución adoptada por la Subdirección General de Explotación, que se adjunta para la tramitación del expediente del asunto.

Lo que se comunica para su conocimiento y efectos.

EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN

P.D. EL JEFE DE ÁREA DE CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN

Fdo.: Miguel Ángel García Rodríguez

(Documento firmado electrónicamente)

GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SIF

APLICACIÓN SICRES

JUSTIFICANTE DE PRESENTACIÓN

REGISTRO DE ENTRADA

Oficina: Registro General del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Nº de registro: REGAGE22e00034757309

Fecha de registro: 09-08-2022 14:24:05

Intercambio: 000000209_22_00021613

Interesado

Nombre/Razón social:	Subdirección General de Explotación	Código postal:
Documento de ident.:	EA0043949	País:
Dirección:		D. E. H.:
Municipio:	Sin información	Teléfono:
Provincia:	Sin información	Correo electrónico:
Representante:		Canal Notif:

Información del asiento registral

Documentación: No acompaña documentación física ni otros soportes

Unidad destino: Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja (LOGROÑO)

Ref. externa: Sin información

Nº expediente: SGE-URB-22-146

Resumen/asunto:

PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022 -2030

INTERESADO: CONSEJERÍA DE SOSTENIBILIDAD Y TRANSICIÓN ECOLÓGICA DEL GOBIERNO DE LA RIOJA.

Puede acceder a la "copia original" electrónica de los documentos originales en papel presentados en la Oficina de Asistencia en Materia de Registros mediante el código seguro de verificación (CSV) que figura a continuación. Para ello debe acceder a la Sede Electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en <https://sede.mitma.gob.es/MFOM.ConsultaCSV.Web/> (O.M. 24/02/2011)

Archivos anexos

Nombre	Validez	Tipo	Hash/CSV
ficheroTecnico_inetadadado.xml	Original	Fichero técnico interno	Hash: DED2FF60FD50FE3AE3306B0EADAA73163B4C21A
JustificanteRegistro_REGAGE22e00034757309.pdf	Original	Documento adjunto al formulario	Hash: 950DEEC452A44525800CE6FCE15D03068216FEF2
TRASLADO_SGE-URB-22-146.pdf	Copia	Formulario	Hash: 043BBB919E185C2B08C7EC893F44E95B330A25A7
JustificanteRegistro_REGAGE22e00034757309.pdf	Original	Documento adjunto al formulario	CSV: MFOM02S889D2AD5431953FDD988F

 GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA	REGISTRO DE SALIDA	
	Nº de registro:	REGAGE22s00034725698
	Fecha de registro:	09-08-2022 12:53:37

JUSTIFICANTE DE PRESENTACIÓN

Interesado

Nombre/Razón social:	Subdirección General de Explotación	Código postal:	Sin información
Documento de ident.:	EA0043949	País:	Sin información
Dirección:	Sin información	D. E. H.:	Sin información
Municipio:	Sin información	Teléfono:	Sin información
Provincia:	Sin información	Correo electrónico:	Sin información
Representante:		Canal Notif:	Sin información

Organismo

Código:	EA0043949	Unidad:	Subdirección General de Explotación
---------	-----------	---------	-------------------------------------

Información del asiento registral

Resumen/asunto: PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022 -2030
INTERESADO: CONSEJERÍA DE SOSTENIBILIDAD Y TRANSICIÓN ECOLÓGICA DEL GOBIERNO DE LA RIOJA.

Unidad de tramitación de destino: Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja (LOGROÑO)


Ref. externa: Sin información

Nº Expediente: SGE-URB-22-146

Puede acceder a la "copia original" electrónica de los documentos originales en papel presentados en la Oficina de Asistencia en Materia de Registros mediante el código seguro de verificación (CSV) que figura a continuación. Para ello debe acceder a la Sede Electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en <https://sede.mtma.gob.es/MFOM.ConsultaCSV.Web/> (O.M. 24/02/2011)

Archivos anexos

Nombre	Validez	Tipo	Hash/CSV
TRASLADO SGE-URB-22-146.pdf	Copia	Formulario	Hash: 043BB6919E185C2B08C7EC693F44E95B330A25A7

 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA	SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA	
	SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS	
	DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS	
	SUBDIRECCIÓN GENERAL DE EXPLOTACIÓN	

FIRMADO

O F I C I O

S/REF. N/REF. SGE-URB-22-146

FECHA Firma electrónica

DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA

C/ Duques de Najera, 49 – 1º D

26071 LOGROÑO

ASUNTO: PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022 -2030

INTERESADO: CONSEJERÍA DE SOSTENIBILIDAD Y TRANSICIÓN ECOLÓGICA DEL GOBIERNO DE LA RIOJA.

Con fecha 9 de agosto de 2022, teniendo en cuenta el informe de la de la Demarcación de Carreteras del Estado la Rioja de fecha 11 de mayo de 2022, el Subdirector General de Explotación, P.D. del Director General de Carreteras, (OM TMA/1007/2021, modificada por la OM TMA/221/2022), ha resuelto:

Informar favorablemente, en lo referente a su afección a la Red de Carreteras del Estado, PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030, con la siguiente condición:

Se ha detectado los siguientes errores en la documentación presentada:

- la inclusión del tramo de la N-232a de Logroño a Vitoria por Laguardia (cedido a la Comunidad Autónoma de la Rioja en su totalidad desde el año 2017)
- y la longitud en la red en función de la clasificación de las carreteras

que deben ser subsanados. A tal efecto se adjunta en el Anexo I el Catálogo Oficial de Carreteras, a fecha de 31/12/2020 en la Comunidad de La Rioja.

Todas las actuaciones propuestas y/o previstas por el Plan Regional de Carreteras de La Rioja que afecten o tengan influencia en las carreteras pertenecientes a la Red de Carreteras del Estado, quedará regulada por lo establecido en el capítulo III Uso y defensa de las carreteras de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, y en el título III Uso y defensa de las carreteras del Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre) y necesariamente se han de ajustar a lo que la legislación de Carreteras del Estado impone precisando de la correspondiente autorización de esta Administración de carreteras.

El presente informe se emite a los efectos del artículo 16.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras y no implica autorización de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a las actuaciones que afecten o tengan influencia en las carreteras pertenecientes a la Red de Carreteras del Estado, para cuya tramitación deberá seguirse el procedimiento establecido reglamentariamente.

FIRMADO

ASUNTO: PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022 -2030

INTERESADO: CONSEJERÍA DE SOSTENIBILIDAD Y TRANSICIÓN ECOLÓGICA DEL GOBIERNO DE LA RIOJA.



La emisión del presente informe favorable por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana no implica la asunción de la participación financiera y/o ejecución de cualquiera de las actuaciones prevista en el Plan Regional de Carreteras de La Rioja.

Lo que se comunica para su conocimiento y efectos.

El Jefe del Servicio



FIRMADO por : RODRÍGUEZ RAMÍREZ, ALBERTO. A fecha: 09/08/2022 12:42 PM
Total folios: 4 (2 de 4) - Código Seguro de Verificación: MFOW0ZSCC829297ACE3A81B66A8A
Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>



FIRMADO

ASUNTO: PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022 -2030

INTERESADO: CONSEJERÍA DE SOSTENIBILIDAD Y TRANSICIÓN ECOLÓGICA DEL GOBIERNO DE LA RIOJA.



ANEXO I:

Catálogo Oficial de Carreteras, a fecha de 31/12/2020 en la Comunidad de La Rioja

FIRMADO por : RODRÍGUEZ RAMÍREZ, ALBERTO. A fecha: 09/08/2022 12:42 PM
Total folios: 4 (3 de 4) - Código Seguro de Verificación: MFOW0ZSCC829297ACE3A81B66A8A
Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>



FIRMADO

FIRMADO por : RODRÍGUEZ RAMÍREZ, ALBERTO. A fecha: 09/08/2022 12:42 PM
Total Fichas: 4 (4 de 4) - Código Seguro de Verificación: MFOU0ZCC829297ACE3A81B66A8A
Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA


CATÁLOGO OFICIAL DE CARRETERAS

La Rioja

(31 de diciembre de 2020)

Tipo de vía	Nº carreteras	Longitud
Autopista Libre \ Autovía	3	62,190
Carretera Convencional	9	250,793
Autopista Peaje	1	119,100
Multicarriil	1	1,150
Total general	13	433,233

Longitud por tipo de vía

Carretera	P.K. inicio	P.K. fin	Inicio	Fin	Tipo de vía				Total
					Autopista Libre \ Autovía	Carretera Convencional	Autopista Peaje	Multicarriil	
A-12	78+00167	131+00888	L.P. Navarra-La Rioja	Conexión N-120	38,820				38,820
A-13	0+00000	5+00210	Conexión LO-20	L.P. La Rioja-Navarra	5,210				5,210
AP-68	166+00480	201+00850	L.P. Navarra-La Rioja	L.P. La Rioja-Navarra			34,870		34,870
AP-68	77+00960	162+00530	L.P. Burgos-La Rioja	L.P. La Rioja-Navarra			84,230		84,230
LO-20	0+00000	18+00164	Conexión N-232. Recajo	Conexión N-232. Fuenmayor	18,160				18,160
N-111	262+00480	324+00112	L.P. Soria-La Rioja	Enl. LO-20		61,690		1,150	62,840
N-111A	266+00000	271+00060	L.P. Soria-La Rioja	Int. N-111		5,030			5,030
N-113	62+00780	63+00795	L.P. Soria-La Rioja	L.P. La Rioja-Zaragoza		1,020			1,020
N-113	64+00402	82+00340	L.P. Zaragoza-La Rioja	L.P. La Rioja-Navarra		7,380			7,380
N-120	16+00266	43+00440	Enl. A-12	Int. A-12		27,410			27,410
N-120	45+00883	53+00277	Conexión A-12	L.P. La Rioja-Burgos		7,400			7,400
N-120	8+00000	9+00300	Enl. LO-20	Inicio cesión. Fin tramo		1,300			1,300
N-120A	47+00160	47+00929	Fin cesión. Inicio tramo	Enl. N-120		0,770			0,770
N-124	39+00000	45+00990	N-232. Gimileo	L.P. La Rioja-Álava		6,970			6,970
N-126	0+00000	2+00200	Enl. N-232	Acceso AP-68/Conexión. LR-111		2,200			2,200
N-232	330+00875	467+00963	L.P. Navarra-La Rioja	L.P. La Rioja-Burgos		120,670			120,670
N-232A	375+00300	377+00900	Enl. N-232	Inicio cesión. Ausejo		2,523			2,523
N-232A	399+00518	458+00533	Enl. N-232/LO-20	Fin tramo		6,430			6,430
Total general					62,190	250,793	119,100	1,150	433,233



Educación, Cultura, Deporte y Juventud
Dirección General de Cultura
Servicio de Conservación y Promoción del Patrimonio Histórico Artístico

Portales, 2
26071 Logroño (La Rioja)
941 29 11 00
patrimoniocultural@larioja.org



Ecologistas en Acción de La Rioja

Logroño en Bici

Apartado de Correos, 363 – 26080 Logroño

NIF: G-26065912

Teléfono: 616 38 71 56

Email: larioja@ecologistasenaccion.org

web: <http://www.ecologistasenaccion.org>

Consejería de Sostenibilidad, Transición Ecológica y Portavocía del Gobierno
DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
Servicio de Carreteras

Referencia: scppha

Número: **E.A.E. Nº 75/2021**
Expediente: **Plan Regional de Carreteras 2022-2030**

Promotor: **Consejería de Sostenibilidad, Transición Ecológica y Portavocía del Gobierno.
Dirección General de Infraestructuras**

Asunto: **INFORME SECTORIAL SOBRE LA FASE DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y CONSULTAS A ADMINISTRACIONES AFECTADAS DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO DEL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS 2022-2030**

Examinada por los servicios técnicos de esta Dirección General la documentación relativa al Plan Regional de Carreteras 2022-2030, "Estudio Ambiental Estratégico" y Resumen no técnico del Estudio Ambiental Estratégico, redactada por la consultora CPS Infraestructuras, Movilidad y Medio Ambiente S.L, se observa que en dicha documentación se hace una referencia genérica al patrimonio cultural.

Por ello esta Dirección General en lo que es materia de su competencia prescribe, que de forma previa a la redacción de cada uno de los proyectos que genere el Plan Regional de Carreteras, se solicite al Servicio de Conservación y Promoción del Patrimonio Histórico, la información relativa a bienes patrimoniales, yacimientos arqueológicos y yacimientos paleontológicos inventariados en los términos municipales afectados por dichos proyectos, adjuntando a la solicitud cartografía en formato vectorial (shape, kmz o similar) con el trazado o alternativas propuestas, con el fin de evitar afecciones severas al patrimonio cultural de esta Comunidad.

Ello al amparo de la Ley 7/2004 de 18 de octubre, de Patrimonio Cultural Histórico y Artístico de La Rioja.

Lo que se comunica a los efectos oportunos.

Firmado electrónicamente en Logroño por la Directora General de Cultura, Ana Carmen Zabalegui Reclusa.

Consejería de Sostenibilidad, Transición Ecológica y Portavocía del Gobierno

Dirección General de Infraestructuras

Prado Viejo, 62 bis 26071-Logroño. La Rioja.

Maria Concepción Hernani Alcalde, mayor de edad, con D.N.I. nº 16.529.482A, actuando en nombre y representación de ECOLOGISTAS EN ACCIÓN DE LA RIOJA, con domicilio en el Apartado de Correos 363 de Logroño, y dirección de correo electrónico larioja@ecologistasenaccion.org a efectos de notificación, ante la versión inicial de la Revisión del PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA, periodo 2022-2030, se plantean las siguientes

ALEGACIONES:

- En el documento presentado se plantea la realización de nuevas carreteras en el ámbito de las sierras riojanas con elevados costes de construcción y mantenimiento, elevados impactos ambientales y escasa utilidad práctica, es decir, totalmente innecesarias. Como sería el caso de la carretera de Unión de Valles entre las cuencas del Leza, Jubera y Cidacos: LR-261 (LR-476 y LR-484, Zarzosa) y LR-465 (Hornillos de Cameros y LR-261) y de la carretera entre Castroviejo y Torrecilla en Cameros (LR-261).

- También se propone las Duplicaciones de calzada (Autovías), en su mayor parte innecesarias e impactantes sobre el territorio, favoreciendo un modelo de transporte escasamente sostenible como sería el caso del desdoblamiento de la LR-111 entre Haro y Santo Domingo de La Calzada. Estos desdoblamientos de calzada deberían restringirse a pequeños tramos en ámbitos periurbanos y/o de acceso a la autopista AP-68 que en un futuro cercano deberá ser liberalizada.

Por todo lo anterior solicitamos la desaparición de las previsiones del Plan Regional de Carreteras de La Rioja, periodo 2022/2030, de las carreteras señaladas en los apartados anteriores por ser innecesarias a causa de sus elevados costes de construcción y mantenimiento, sus elevados impactos ambientales y paisajísticos y su escasa utilidad.

Logroño, a 14 de mayo de 2022



Fdo. M^a Concepción Hernani Alcalde

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE			Página: 1 / 1
Expediente:	Tipo:	Procedimiento:	Nº Documento:
00850-2021/139467	Informe	Solicitud y revisión general	2022/0404974
Cargos:		Firmante (Observaciones):	Fecha/Firma:
1. Directora General de Cultura:		Ana Carmen Zabalegui Reclusa	12/05/2022 10:47:13
2. SELLADO ELECTRÓNICAMENTE por Gobierno de La Rioja con CSV: LBYGTEKLYBTJDC			12/05/2022 10:47:56
Dirección de verificación: http://www.larioja.org/verificacion			

Referencia: PIH/CM/aic
 ABC: 00860-2021/139467

D.G. DE INFRAESTRUCTURAS
 Servicio de Carreteras

INFORME: EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030 (EXPEDIENTE EAE 75/2021)

En referencia a la Evaluación Ambiental Estratégica del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030 se informa que:

A la vista de la documentación presentada se considera que la misma contempla los posibles impactos en el medio natural y tiene en cuenta de forma correcta la tramitación de las actuaciones previstas en los espacios naturales protegidos Red Natura 2000 por lo que se informa favorablemente.

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE			Página 1 de 1
Expediente:	Tipo:	Procedimiento:	Nº Documento:
00860-2021/139467	Informe	Solicitudes y remisiones generales	2022/0477625
Cargo:	Firma:	Observaciones:	Fechas:
1. Jefe Área Equipamientos de Educación Ambiental	Pedro Izardán Herías		02/08/2022 10:59:48
2. Jefe Servicio de Conservación de la Naturaleza y Planificación	Carlos Muro Martínez de Quel / Visto Bueno		03/08/2022 08:18:06
3. FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE por Gobierno de La Rioja con CSV: ACT0CXPKZV6ACT Dirección de verificación: http://www.larioja.org/verificacion			03/08/2022 18:01:10

**PLAN REGIONAL DE CARRETERAS
DE LA RIOJA 2022-2030**

ANEJO 19 DECLARACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA





ANEJO 19. DECLARACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

ÍNDICE

1	INTRODUCCIÓN	1
	APÉNDICE A. DECLARACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA	2

1 INTRODUCCIÓN

A continuación se adjunta la *Resolución 328/2022, de 23 de junio, de la Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos, por la que se formula la Declaración ambiental estratégica del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022- 2030 (EAE 75/2021)*, publicada en el Boletín Oficial de La Rioja el lunes 22 de junio de 2022.

APÉNDICE A. DECLARACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

III.Otras disposiciones y actos

CONSEJERÍA DE SOSTENIBILIDAD, TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y PORTAVOCÍA DEL GOBIERNO

Resolución 328/2022, de 23 de junio, de la Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos, por la que se formula la Declaración ambiental estratégica del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022- 2030 (EAE 75/2021)

202206240092696

III.2352

Antecedentes de hecho:

Primero. El Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022- 2030 establece el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental en materia de transporte y ordenación del territorio urbano y rural, así como del uso del suelo.

Además, requiere una evaluación por afectar a espacios Red Natura 2000 en los términos previstos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del patrimonio natural y de la biodiversidad.

Por todo ello, y según se establece en el ámbito de aplicación recogido en el artículo 6 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, debe someterse al procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria.

Segundo. Con fecha 22 de enero de 2021 la Dirección General de Infraestructuras remite al órgano ambiental la documentación establecida en el artículo 18 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental para el inicio del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria. En concreto, presenta un impreso de solicitud de inicio, el borrador del Plan Regional previsto y su Documento inicial estratégico.

Tercero. Según la documentación aportada, el Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022- 2030 tiene como objeto la revisión de la planificación autonómica en materia de carreteras, estableciendo su alcance para el periodo 2022- 2030. De este modo, se analiza la situación actual de la Red de carreteras autonómica, la consecución de objetivos durante el anterior periodo de ejecución y la existencia de nuevas necesidades a satisfacer. Igualmente, se evalúan las necesidades de actuación, el volumen total de las inversiones correspondientes y la planificación de las mismas, aplicando criterios de prioridad y de pronóstico de evolución de las necesidades. Por otro lado, el nuevo Plan Regional busca favorecer una mejor alineación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030, con especial énfasis en la movilidad sostenible.

De acuerdo con estas premisas, los objetivos generales del Plan Regional de Carreteras 2022- 2030 son los siguientes:

1. Eficiencia económica: Mejorar la accesibilidad y reducir los costes de transporte, lo que favorece la actividad económica y el desarrollo regional.

2. Equidad social: Aproximando la sociedad rural a la urbana e intentando cambiar la tendencia de la evolución de la población en los últimos lustros.

3. Desarrollo armónico del territorio: Organizar el espacio físico regional por medio de la red vial autonómica y corregir la descompensación que existe en La Rioja, en donde tanto la Autopista AP-68 como las carreteras A-12, N-120 y N-232 potencian el Valle del Ebro en sentido Este-Oeste.

4. Uso del territorio: Mejorar los accesos a todo tipo de áreas para utilizar sus recursos naturales bien en procesos productivos o en descanso y recreo.

5. Calidad de vida: Favorecer el que los recursos de la población, tales como esfuerzo, tiempo y dinero se desvíen a usos personales más satisfactorios, ocio y disfrute, y reducir los impactos negativos que produce el tráfico y la carretera.

6. Integración nacional: Mejorar y aumentar el número de puntos de unión con la Red de carreteras del Estado, lo que integra la región en el conjunto territorial nacional.

7. Organización y gestión: Elaborar un instrumento de gestión que permita a la Administración regional ordenar, planificar actuaciones y programar inversiones, es decir, gestionar la totalidad de su Red viaria.

8. Desarrollo sostenible: Contribuir al desarrollo de un modelo territorial equilibrado donde se analice la movilidad desde el punto de vista de la sostenibilidad, evaluando las tendencias respecto a su consumo energético e incorporando las variables ambientales en el proceso de selección de alternativas.

9. Movilidad sostenible: Contribuir al fomento y promoción de los modos de transporte sostenibles, en especial la bicicleta, considerando los itinerarios ciclopeatonales en las actuaciones del Plan sobre la red viaria.

10. Movilidad segura: Reducir los niveles de accidentalidad en la red realizando mejoras de seguridad vial en tramos de alta concentración de accidentes.

Para la consecución de estos objetivos se proponen los siguientes programas de actuación a ejecutar en el periodo 2022-2030, con un presupuesto total estimado no vinculante de 225.724.520,89 euros:

1. Programa de actuaciones para la construcción, acondicionamientos, ensanches y mejoras de la Red autonómica de La Rioja.

- A. Acondicionamientos, ensanches y mejoras.
- B. Nuevas carreteras.
- C. Variantes de población.
- D. Desdoblamientos de calzada.

2. Programa de actuaciones en medio urbano, de conservación ordinaria y de seguridad vial de la Red autonómica de La Rioja.

- A. Mejora de travessías.
- B. Refuerzos y renovación de firmes.
- C. Actuaciones de movilidad sostenible.
- D. Seguridad vial.
- E. Medidas de acción contra el ruido.
- F. Conservación ordinaria y vialidad invernal.
- G. Medidas en autopista AP-68.

3. Programa de actuaciones preparatorias y complementarias para el desarrollo del Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja

- A. Estudios, proyectos y seguimiento ambiental
- B. Expropiaciones y reposición de servicios

De este modo, a la finalización del Plan Regional se prevé en La Rioja una red de carreteras con una longitud de 1.453,05 km, concretada en:

1. Actuaciones en la Red Regional Básica (293,94 km):

- 24,8 km de ensanche y mejoras de trazado.
- 8,0 km de nuevas variantes.
- 24,8 km de refuerzo de firme.
- 5,0 km de mejoras de travessías.

2. Actuaciones en la Red Comarcal (484,696 km):

- 25,1 km de ensanche y mejoras de trazado.
- 5,8 km de nuevas variantes.
- 2,9 km de duplicaciones de calzada.


BOLETÍN OFICIAL DE LA RIOJA
Núm.121

Lunes, 27 de junio de 2022

Página 10197

- 27,2 km de refuerzo de firme.

- 7,5 km de mejoras de travesía.

3. Actuaciones en la Red Local (674,41 km).

- 28,3 km de ensanche y mejoras de trazado.

- 38,4 km de refuerzo de firme.

- 0,4 km de duplicaciones de calzada.

- 11,1 km de mejoras de travesía.

Se estima que la ejecución de las actuaciones previstas en el Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022- 2030 supondrá un ahorro anual de 224.840 minutos de tiempo total de viaje, 44,47 toneladas CO₂ y 1.755,17 toneladas de combustible consumido. Esta reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y del consumo de combustibles fósiles contribuirá a disminuir los efectos del cambio climático.

Finalmente, el Plan Regional incluye un análisis de la situación futura de la Red de Carreteras en el caso de que se incorporen nuevos enlaces en la Autopista AP-68.

Cuarto.- A la vista del Documento de alcance emitido por el órgano ambiental con fecha 22 de marzo de 2021, así como de lo establecido en el Anexo IV de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el promotor elaboró el correspondiente Estudio ambiental estratégico, de acuerdo con lo previsto en el artículo 20 de la citada Ley.

En relación con el proceso de participación pública, la versión inicial del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022- 2030 y su Estudio ambiental estratégico fueron sometidos durante 45 días al trámite de información pública mediante el anuncio efectuado por el promotor en el Boletín Oficial de La Rioja número 69, de 8 de abril de 2022. Durante este periodo la documentación estuvo a disposición de las personas interesadas en la sede electrónica del Gobierno de La Rioja.

Así mismo, se procedió a la consulta de las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas por un periodo de 45 días, entre las que se encontraban las siguientes:

Administración General del Estado:

1. Delegación del Gobierno en La Rioja.
2. Confederación Hidrográfica del Ebro.
3. Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja.
4. Jefatura Provincial de Tráfico de La Rioja.
5. Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ADIF.

Administración de la Comunidad Autónoma de La Rioja:

1. Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos.
2. Dirección General de Transición Energética y Cambio Climático.
3. Dirección General de Biodiversidad.
4. Dirección General de Infraestructuras.
5. Dirección General de Política Territorial, Urbanismo y Vivienda.
6. Dirección General de Salud Pública, Consumo y Cuidados.
7. Dirección General de Emergencias y Protección Civil.
8. Dirección General de Cultura.
9. Dirección General de Gestión Educativa.
10. Dirección General de Turismo.
11. Dirección General de Agricultura y Ganadería.

Este documento se ha almacenado en el repositorio de documentos electrónicos del Gobierno de La Rioja con código seguro de verificación BORJA-20220627-18-2362 Dirección de verificación: <http://www.larioja.org/verificacion> El documento consta de un total de 14 páginas.


BOLETÍN OFICIAL DE LA RIOJA
Núm.121

Lunes, 27 de junio de 2022

Página 10198

12. Dirección General de Desarrollo Rural y Peto Demográfico.

13. Consejería de Desarrollo Autonómico (Servicio de Industria).

14. Agencia de Desarrollo Económico de La Rioja.

15. Consorcio de Aguas y Residuos de La Rioja.

Administraciones de otras Comunidades Autónomas:

1. Viceconsejería de Medio Ambiente (País Vasco).
2. Consejería de Desarrollo Rural y Medio Ambiente (Navarra).
3. Consejería de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente (Aragón).
4. Consejería de Fomento y Medio Ambiente (Castilla y León).
5. Infraestructuras viarias y movilidad (Álava).
6. Dirección General de Obras Públicas e Infraestructuras (Navarra).
7. Dirección General de Carreteras (Aragón).
8. Dirección General de Carreteras e Infraestructuras (Castilla y León).

Administración local:

1. Todos los Ayuntamientos de La Rioja.
2. Federación Riojana de Municipios.

Personas interesadas:

1. Ecologistas en Acción.
2. Amigos de la Tierra.
3. Pronature-Asociación en Defensa de nuestro Patrimonio Natural.
4. Universidad de La Rioja.
5. Asociación para el Desarrollo Rural La Rioja Suroriental (ADR).
6. Asociación para el Desarrollo de la Rioja Alta (ADRA).
7. Centro Europeo de Información y Promoción del Medio Rural (CEIP Rural).
8. Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Aragón y La Rioja.
9. Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos Industriales de La Rioja.
10. Colegio Oficial de Biólogos de Navarra y La Rioja.
11. Colegio Oficial de Geólogos.
12. Colegio de Ingenieros de Montes.
13. Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos Forestales y Graduados en Ingeniería Forestal y del Medio Natural.
14. Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos e Ingenieros de Edificación de La Rioja.
15. Colegio Oficial de Arquitectos de La Rioja.
16. Colegio Oficial de Ingenieros Agrónomos de La Rioja.
17. Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos Agrícolas de Navarra y La Rioja.
18. Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de La Rioja.
19. Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas.
20. Asociación de Ambientólogos de La Rioja.

Este documento se ha almacenado en el repositorio de documentos electrónicos del Gobierno de La Rioja con código seguro de verificación BORJA-20220627-18-2362 Dirección de verificación: <http://www.larioja.org/verificacion> El documento consta de un total de 14 páginas.


BOLETÍN OFICIAL DE LA RIOJA
Núm.121

Lunes, 27 de junio de 2022

Página 10199

21. Partido Riojano.
22. Izquierda Unida.
23. Partido Popular.
24. Partido Socialista Obrero Español.
25. VOX.
26. Podemos.
27. Ciudadanos.
28. CCOO de La Rioja.
29. CSIF de La Rioja.
30. USO La Rioja.
31. CNT Aragón-La Rioja.
32. UAGR-COAG.
33. UGT La Rioja.
34. ARAG-ASAJA.
35. Federación de Empresarios de La Rioja (FER).
36. Asociación Española de la Carretera (AEC).
37. Asociación de transportistas discrecionales de La Rioja (FER-ATRADIS).
38. Confederación Española de Transportes de Mercancías (CETM LA RIOJA).
39. Asociación Riojana de Empresas de Transporte en Autobús (FER-ARETBUS).
40. Asociación de Taxistas de La Rioja (ATRIO).
41. Organización de Consumidores y Usuarios.
42. Federación de Asociaciones de Vecinos de La Rioja.
43. Logroño Andando.
44. Plataforma Motera por la Seguridad Vial (PMSV).
45. Real Automóvil Club de España (RACE).
46. Federación Riojana de Ciclismo.
47. Federación Riojana de Motociclismo.
48. Federación Riojana de Automovilismo.
49. Asociación La Rioja sin Barreras.

Finalizado el período de información pública y consultas, se han recibido observaciones y alegaciones de las siguientes Administraciones públicas afectadas y personas interesadas:

1. Dirección General de Emergencias y Protección Civil: Con fecha 13 de abril de 2022 indica que no se plantean objeciones a las propuestas, por lo que se informan favorablemente.
2. Ayuntamiento de Bergasa: Con fecha 14 de abril de 2022 solicita:
 - La reparación del firme y los elementos de drenaje en la carretera LR-483.
 - La reparación de la carretera LR-480 de acceso a la localidad de Carbonera.

Sobre la solicitud realizada se considera que, aunque es cierto que sería conveniente la mejora del firme y elementos de drenaje en las citadas carreteras, la programación incluida en la propuesta del Plan Regional ha sido realizada teniendo en

Este documento se ha almacenado en el repositorio de documentos electrónicos del Gobierno de La Rioja con código seguro de verificación BOR-A-20220627-01-2352 Dirección de verificación: <http://www.larioja.org/verificacion> El documento consta de un total de 14 páginas.


BOLETÍN OFICIAL DE LA RIOJA
Núm.121

Lunes, 27 de junio de 2022

Página 10200

cuenta diversos factores entre los que se encuentra su estado actual de conservación, existiendo otros tramos de carreteras para las que los resultados del análisis llevado a cabo son más deficientes, y a las que por lo tanto, se ha otorgado una prioridad de actuación más alta.

No obstante, la programación propuesta no tiene carácter vinculante, debiendo adaptarse a las circunstancias concretas y a la evolución del estado de conservación de la carretera que, en caso de empeorar, podría motivar algún tipo de actuación de mejora en las carreteras LR-480 y LR-483.

3. Ayuntamiento de Bergasillas Bajera: Con fecha 14 de abril de 2022 solicita la reparación del firme y los elementos de drenaje en la carretera LR-483, advirtiendo además que en algunos tramos se producen desprendimientos.

Sobre la solicitud realizada se considera que, aunque es cierto que sería conveniente la mejora del firme y elementos de drenaje de la carretera LR-483, la programación incluida en la propuesta del Plan Regional ha sido realizada teniendo en cuenta diversos factores entre los que se encuentra su estado actual de conservación, existiendo otros tramos de carreteras para las que los resultados del análisis llevado a cabo son más deficientes, y a las que por lo tanto, se ha otorgado una prioridad de actuación más alta.

No obstante, la programación propuesta no tiene carácter vinculante, debiendo adaptarse a las circunstancias concretas y a la evolución del estado de conservación de la carretera que, en caso de empeorar, podría motivar algún tipo de actuación de mejora en la carretera LR-483.

4. Ayuntamiento de Soto en Cameros: Con fecha 19 de abril de 2022 realiza las siguientes observaciones:

- Se considera acertado la inclusión de diversas actuaciones de mejora en la carretera LR-250.
- Se solicita la inclusión en los programas de actuación de la versión final del Plan Regional del acondicionamiento de la carretera LR-462 de acceso a Trevijano, cuya sección es estrecha y cuyo firme está en muy malas condiciones.

Sobre la solicitud realizada se considera que, aunque es cierto que sería conveniente el acondicionamiento de la carretera LR-462, la programación incluida en la propuesta del Plan Regional ha sido realizada teniendo en cuenta diversos factores entre los que se encuentran el número de usuarios de la carretera y la mejora de la accesibilidad a nivel comarcal, siendo éstas las razones por las que se ha otorgado una prioridad de actuación más alta a otras carreteras, incluyendo la mencionada LR-250.

No obstante, la programación propuesta no tiene carácter vinculante, debiendo adaptarse a las circunstancias concretas, y en el caso que nos ocupa, a la evolución del estado de conservación de la carretera que, en caso de empeorar, podría motivar algún tipo de actuación de mejora en la carretera LR-462.

5. Ayuntamiento de Lagunilla de Jubera: Con fecha 20 de abril de 2022 solicita lo siguiente:

- La modificación del artículo 14 de la Ley 2/1991 de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja, introduciendo un apartado que habilite a la Consejería competente en materia de carreteras para la mejora de tramos de pista forestal o de caminos rurales que faciliten el acceso a un núcleo de población, siguiendo el ejemplo de la Ley 8/2006 de Carreteras del Principado de Asturias.

- La asunción por parte de la Consejería competente en materia de carreteras de las actuaciones de conservación del firme, mejora del drenaje, así como su posterior mantenimiento, que resulten necesarias en el acceso al núcleo de población de Zenzano.

En cuanto a la propuesta formulada se considera lo siguiente:

- La modificación legal planteada supone la incorporación a la Red de Carreteras, desde un punto de vista práctico, de caminos rurales o forestales que no cuentan con las características técnicas o de seguridad vial necesarias para ser clasificados en alguna de las categorías establecidas en la Ley 2/1991, pero cuya construcción y conservación sería asumida por la Consejería competente en materia de carreteras. En este sentido, debe indicarse que la norma citada como ejemplo, es decir la Ley 8/2006 de Carreteras del Principado de Asturias, excluye dicha posibilidad al indicar en su artículo 5.3 que "...los demás caminos rurales que no reúnan tales condiciones - es decir las características técnicas y funcionalidad para ser clasificados como carretera - quedarán adscritos a los Concejos respectivos".

- La mejora de la red de caminos rurales, al contrario de lo expuesto por el Ayuntamiento de Lagunilla de Jubera, no es competencia de la Consejería competente en materia de carreteras, cuyos recursos son limitados y no pueden desviarse de su

Este documento se ha almacenado en el repositorio de documentos electrónicos del Gobierno de La Rioja con código seguro de verificación BOR-A-20220627-01-2352 Dirección de verificación: <http://www.larioja.org/verificacion> El documento consta de un total de 14 páginas.

finalidad inicial, existiendo otros mecanismos de colaboración entre Administraciones que podrían ser utilizados para mejorar las comunicaciones internas de los municipios.

- En cualquier caso, las modificaciones legales propuestas no son objeto del Plan Regional en sí, al no tratarse de cuestiones de carácter técnico o ambiental, por lo que se entiende que la evaluación ambiental estratégica no es el cauce adecuado para plantear medidas relativas a la financiación de infraestructuras de titularidad municipal.

6. Ayuntamiento de Zaratón: Con fecha 29 de abril de 2022 solicita la restauración del firme de la carretera LR-311, entre los términos municipales de Zaratón y Casalarreina, que presenta un mal estado de conservación y no es adecuado para el tránsito de vehículos pesados.

Sobre la solicitud realizada se considera que, aunque es cierto que sería conveniente la mejora del firme en la citada carretera, la programación incluida en la propuesta del Plan Regional ha sido realizada teniendo en cuenta diversos factores entre los que se encuentra su estado actual de conservación, existiendo otros tramos de carreteras para las que los resultados del análisis llevado a cabo son más deficientes, y a las que por lo tanto, se ha otorgado una prioridad de actuación más alta.

No obstante, la programación propuesta no tiene carácter vinculante, debiendo adaptarse a las circunstancias concretas, y en el caso que nos ocupa, a la evolución del estado de conservación de la carretera que, en caso de empeorar, podría motivar algún tipo de actuación de mejora en la carretera LR-311.

7. Consejería de Fomento y Medio Ambiente de Castilla y León: Con fecha 4 de mayo de 2022 informa que los objetivos de la versión inicial del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030 son compatibles con los objetivos de la Comunidad Autónoma de Castilla y León en materia de carreteras. En este sentido, identifica cuáles son las carreteras de la red autonómica de Castilla y León que tienen continuidad en La Rioja e informa de las actuaciones programadas en la versión inicial del Plan Regional de Carreteras de Castilla y León 2023-2034.

En lo que se refiere a la relación de obras comunicada, se ha podido verificar que, efectivamente, existe una coordinación aceptable entre los planes de carreteras de ambas comunidades autónomas, puesto que en el Plan Regional de Carreteras de Castilla y León 2023-2034 se han incluido actuaciones que completan corredores que ya se encuentran acondicionados en la Comunidad Autónoma de La Rioja, mejorando las comunicaciones entre las comarcas limítrofes de ambas comunidades autónomas.

8. Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos: Con fecha 5 de mayo de 2022 informa que el Estudio ambiental estratégico presentado se ha redactado conforme a lo establecido en los artículos 16 y 20 y en el Anexo IV de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, así como a las directrices recogidas en los informes emitidos por los técnicos de esta Dirección General anteriormente señalados. Por tanto, no se observan inconvenientes para la continuación del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria, dentro del ámbito de competencias de la Dirección General.

9. Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja: Con fecha 12 de mayo de 2022 comunica lo siguiente:

- Informa de la remisión de la documentación recibida a la Subdirección General de Explotación, órgano competente para la elaboración de informes sobre instrumentos de planeamiento urbanístico u ordenación territorial que afecten a carreteras del Estado.

- Informa igualmente del procedimiento aplicable conforme al artículo 16 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, indicando el plazo para evacuar el informe y los efectos del mismo.

Las observaciones realizadas se consideran oportunas, aunque no sean de carácter ambiental, por lo que, en el procedimiento de aprobación definitiva del Plan se incorporaran las observaciones que puedan ser recibidas en lo que se refiere a las posibles afecciones a la Red de Carreteras del Estado.

10. Dirección General de Cultura: Con fecha 12 de mayo de 2022 informa que, de forma previa a la redacción de cada uno de los proyectos que genere el Plan Regional, se debe solicitar al Servicio de Conservación y Promoción del Patrimonio Histórico la información relativa a bienes patrimoniales, yacimientos arqueológicos y yacimientos paleontológicos inventariados en los términos municipales afectados por dichos proyectos, con el fin de evitar afecciones severas al patrimonio cultural de esta Comunidad.

En lo que se refiere a las observaciones formuladas, el promotor considera lo siguiente:

- Los proyectos contemplados en el Plan Regional tienen naturaleza muy diversa, incluyendo actuaciones que son de mera conservación, mejoras de carreteras que mantienen el trazado de los corredores existentes y carreteras de nuevo trazado que

efectivamente podrían producir afecciones severas al entorno en el que se ubican. Es por ello, que se entiende excesiva la consideración realizada, máxime cuando muchos de los proyectos de conservación afectan únicamente a la plataforma de la carretera o no existen variaciones de trazado, por lo que no pueden afectar al patrimonio cultural de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

- No obstante, en aplicación del artículo 4.1 de la Ley 7/2004, de 18 de octubre, de patrimonio cultural, histórico y artístico de La Rioja, se entiende que debe prevalecer el principio de lealtad institucional y que, por lo tanto, todas las Administraciones Públicas riojanas deben colaborar en la conservación del patrimonio cultural.

Para ello, la propuesta final del Plan Regional y de su Estudio ambiental estratégico incorporan medidas correctoras que garanticen la comunicación a la Dirección competente en materia de Cultura de aquellas actuaciones que implican movimientos de tierras significativos, distinguiendo obviamente entre aquellas actuaciones en las que se mantienen los corredores actuales, pero en las que siendo posibles los hallazgos arqueológicos o paleontológicos podrían requerir seguimiento especializado y las obras de nueva planta, en las que la comunicación a la Dirección competente en materia de cultura se encuentra ya integrada en el procedimiento de aprobación de los estudios informativos.

11. Ecologistas en Acción: Con fecha 15 de mayo de 2022 formulan las siguientes alegaciones:

- El documento presentado contempla nuevas carreteras en el ámbito de las sierras riojanas, como la carretera de Unión de Valles del Leza, Jubera y Cidacos y la carretera entre Castroviejo y Torrecilla en Cameros, con elevados costes de construcción y mantenimiento, elevados impactos ambientales y escasa utilidad práctica, por lo que resultan totalmente innecesarias.

- También se proponen duplicaciones de calzada innecesarias e impactantes sobre el territorio, favoreciendo un modelo de transporte escasamente sostenible, como en el caso del desdoblamiento de la LR-111 entre Haro y Santo Domingo de La Calzada, que deberían restringirse a pequeños tramos en ámbitos periurbanos y/o de acceso a la autopista AP-68.

En lo que se refiere a las objeciones expuestas, se considera lo siguiente:

- Existe una falta de concreción en las alegaciones presentadas, puesto que no se especifica cuáles son los motivos para concluir que resultan innecesarias, utilizando conceptos generales como "elevado coste" o "elevado impacto" pero sin explicar las razones por las que estos costes e impactos se consideran elevados, o en el caso de las duplicaciones de calzada, cuáles serían los tramos que sí consideran necesarios.

- Las denominadas carreteras de Unión de Valles tienen una influencia directa en la mejora de la accesibilidad de las localidades situadas en la cabecera de los valles, siendo ésta la razón por la que se consideran necesarias, aunque no han sido incluidas en la programación más inmediata porque existen otros tramos que obtienen un índice de prioridad más alta.

- Igualmente, las duplicaciones de calzada, cuando se adoptan las medidas correctoras adecuadas favorecen la movilidad sostenible, mejorando la seguridad vial y disminuyendo las emisiones de gases de efecto invernadero al conseguir un régimen de funcionamiento de los motores más homogéneo. La determinación de los tramos más prioritarios debe realizarse, como en el caso de la propuesta del Plan Regional, adoptando criterios técnicos y no meras argumentaciones.

- El estudio informativo de la duplicación de calzada entre Haro y Santo Domingo fue sometido en su momento a un procedimiento de evaluación de impacto ambiental, habiéndose establecido en su Declaración de impacto ambiental las medidas correctoras para minimizar los impactos. Obviamente, la propuesta del Plan Regional asume que cualquier actuación de naturaleza similar a las mencionadas, deberá ser sometida a los procedimientos de evaluación ambiental legamente establecidos, con el fin de garantizar la viabilidad ambiental de los proyectos.

12. Dirección General de Biodiversidad: Con fecha 3 de junio de 2022 indica que la documentación presentada contemple los posibles impactos en el medio natural y tiene en cuenta de forma correcta la tramitación de las actuaciones previstas en los espacios naturales protegidos Red Natura 2000, por lo que informa favorablemente.

Quinto.- Con fecha 20 de junio de 2022 la Dirección General de Infraestructuras solicita al órgano ambiental el análisis técnico del expediente de evaluación ambiental estratégica ordinaria del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022- 2030. El expediente remitido a tal efecto consta de los siguientes documentos:

1. Memoria del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022- 2030.

2. Estudio ambiental estratégico.

3. Resultado de la información pública y las consultas llevadas a cabo, incluyendo una copia de los informes sectoriales y alegaciones recibidos.



BOLETÍN OFICIAL DE LA RIOJA

Núm.121

Lunes, 27 de junio de 2022

Página 10203

4. Documento resumen en el que se describe la integración en la propuesta final del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022- 2030 de los aspectos ambientales, del Estudio ambiental estratégico y su adecuación con el Documento de alcance y el resultado de las consultas realizadas y cómo estas se han tenido en consideración.

Tras el análisis técnico del expediente efectuado, y de acuerdo con el informe emitido a este respecto por la Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos con fecha 21 de junio de 2022, la documentación remitida se considera completa para su tramitación en función de lo previsto en el artículo 24 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. Así mismo, se valora que los trámites de información pública y consultas se han realizado conforme a lo previsto en los artículos 21 y 22 de la citada Ley.

La versión inicial de este Plan Regional y su Estudio ambiental estratégico se han adecuado al contenido del Documento de alcance teniendo en cuenta los criterios ambientales estratégicos descritos en el mismo. Además este Estudio se ha elaborado según lo requerido en el citado Documento de alcance en cuanto a estructura, contenido, amplitud y nivel de detalle, siendo los apartados desarrollados los siguientes:

1. Introducción.
2. Objetivos principales, contenido, ámbito de aplicación y relaciones con otros planes.
3. Objetivos de sostenibilidad y protección del medio ambiente.
4. Diagnóstico actual.
5. Aspectos ambientales y territoriales que pueden ser afectados significativamente y evolución según cambio climático.
6. Evolución en caso de no desarrollo.
7. Alternativas.
8. Tramitación ambiental de las actuaciones previstas.
9. Impactos sobre elementos territoriales y ambientales.
10. Posibles repercusiones sobre la Red Natura 2000.
11. Medidas propuestas para mitigar y compensar impactos negativos significativos en el territorio y medio ambiente.
12. Medidas previstas para el seguimiento.
13. Viabilidad económica.
14. Resumen no técnico.

El Estudio ambiental estratégico ha considerado tres alternativas: la alternativa 0 o "No hacer nada", correspondiente al mantenimiento de la Red actual de Carreteras; la alternativa 1, correspondiente a la prorroga del Plan de Carreteras vigente; y la alternativa 2, correspondiente a la ejecución de la Red de Carreteras propuesta en el nuevo Plan Regional de Carreteras para el período 2022-2030.

Tras el análisis de diversos criterios ambientales, económicos y sociales (emisiones de gases de efecto invernadero, consumo energético, funcionalidad de la red, ruido, accesibilidad, ocupación del suelo y afectación a espacios de interés ambiental, coste y seguridad vial) y comparar los efectos derivados de las tres alternativas, el promotor se ha decantado por la alternativa 2.

La propuesta final del Plan Regional ha sido elaborada teniendo en cuenta tanto objetivos de equilibrio territorial y equidad social, como de desarrollo sostenible e integración ambiental (Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030), habiéndose adoptado para ello los siguientes principios generales:

1. Finalización de los corredores principales que acercan las poblaciones situadas en las comarcas más desfavorecidas a los centros donde se ubican los servicios esenciales.
2. Priorización de las actuaciones sobre corredores existentes, limitando la construcción de infraestructuras de nueva planta a aquellas que tienen una mayor repercusión sobre la calidad de vida de la población residente, como en el caso de las variantes de población.

Este documento se ha almacenado en el repositorio de documentos electrónicos del Gobierno de La Rioja con código seguro de verificación BOR-A-20220627-III-2352 Dirección de verificación: <http://www.larioja.org/verificacion> El documento consta de un total de 14 páginas.



BOLETÍN OFICIAL DE LA RIOJA

Núm.121

Lunes, 27 de junio de 2022

Página 10204

3. No inclusión de carreteras de nuevo trazado que afecten a espacios protegidos.

4. Desarrollo de los distintos proyectos de manera respetuosa con los valores naturales del entorno, en especial los de aquellos tramos de carretera que discurren por alguno de los espacios naturales protegidos pertenecientes a la Red Natura 2000.

5. Adaptación de los proyectos a los condicionantes ambientales, adecuando los parámetros de diseño al entorno y a los valores ambientales de la zona de actuación, en los casos de carreteras de montaña y de carreteras que discurren por espacios naturales de elevado interés.

6. Integración paisajística de las carreteras de nueva construcción y las variantes de población, reduciendo al mínimo la intrusión visual. Actuaciones puntuales que fomenten el uso de la carretera como atractivo turístico.

7. Fomento del uso e integración de los residuos producidos dentro de las propias obras, reduciendo el uso de recursos naturales, el volumen de residuos generados y el transporte de materiales.

8. Financiación de actuaciones destinadas a fomentar la movilidad sostenible, fundamentalmente la bicicleta.

Además de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, el Plan Regional asume las medidas contempladas en otros planes de carácter ambiental, en concreto la Fase III de los Planes de Acción contra el Ruido del Gobierno de La Rioja (noviembre de 2021), habiéndose previsto la financiación para las medidas contempladas en las futuras revisiones que deben llevarse a cabo cada cinco años.

A la vista de todo ello, el Estudio ambiental estratégico identifica y caracteriza con detalle los impactos ambientales derivados de la ejecución del Plan Director de Carreteras 2022- 2030, con especial atención a aquellos relacionados con el cambio climático, pero también con el confort sonoro, geología, hidrología, usos del suelo, vegetación y fauna, hábitats, espacios naturales protegidos, paisaje, riesgos naturales y tecnológicos, socio-economía, salud humana o patrimonio cultural.

Las actuaciones programadas de movilidad sostenible, seguridad vial, de conservación ordinaria y viabilidad invernal incidirán positivamente sobre diversos factores del medio (mejora de la calidad del aire, de la salud humana, posibilidad de conectividad de espacios y puesta en valor de los mismos, etc).

Asimismo, actuaciones específicas de acción contra el ruido contribuirán a una mejora de los niveles acústicos en zonas de conflicto identificadas en los Mapas estratégicos de ruido y posteriormente en los Planes de Acción.

Las actuaciones propuestas consistentes en refuerzos de firme y mejoras de travesía en medio urbano, si bien generarán impactos negativos durante fase constructiva éstos serán temporales, a corto plazo, reversibles y compatibles con el entorno, si bien cabe destacar aquellas actuaciones de refuerzo de firme que se encuentran próximas al río Cidacos y a otros espacios de interés, donde se deberán adoptar las medidas cautelares necesarias para evitar su afectación. En fase de explotación el impacto será positivo, puesto que mejorará la circulación en dichos tramos, así como el ruido asociado en caso de emplear pavimento fonoabsorbente en la repavimentación.

En relación con las actuaciones propuestas que impliquen ocupación de terrenos, los ensanches y mejoras de trazado producirán un impacto negativo muy puntual pero compatible con el medio en fase constructiva, siendo en fase de explotación un impacto positivo, puesto que contribuye a una mejora de la seguridad vial en el tramo en que se actúe. Cabe remarcar la existencia de actuaciones de ensanches- mejoras de trazado al sur de Nájera, en Torrecilla de Cameros y en Arnedo que se encuentran en espacios de la Red Natura 2000 y en zona de transición de la Reserva de la Biosfera de los Valles de Leza, donde además existen numerosos hábitats de interés comunitario, áreas de interés faunístico y montes de utilidad pública, así como la intersección de vías pecuarias, por lo que se deberán extremar en dichos casos las medidas cautelares y/o correctoras a aplicar.

Son las actuaciones de ejecución de variantes de población y de duplicaciones de calzada las que mayor impacto al medio pueden producir, tanto en fase de construcción como de explotación. En el caso de las variantes de población, únicamente se han planteado infraestructuras de nuevo trazado en tres puntos en la mitad norte del ámbito, donde si bien se interseccionan dos cauces (en el caso de la variante de Arnedo oeste y de Murillo de río Leza) y una ruta histórico- cultural como es el Camino de Santiago Francés (variante de Santo Domingo de la Calzada), su ejecución viene demandada con el fin de mejorar la seguridad vial en las travesías, descongestionar el tráfico del núcleo urbano y mejorar la funcionalidad y accesibilidad de la red. No obstante, debe indicarse, que existen otras variantes que resultan igualmente necesarias (como Calahorra, Pradejón, Nívarrete o Fuemayor), pero cuya ejecución resulta más incierta, debido a que dependen de las actuaciones

Este documento se ha almacenado en el repositorio de documentos electrónicos del Gobierno de La Rioja con código seguro de verificación BOR-A-20220627-III-2352 Dirección de verificación: <http://www.larioja.org/verificacion> El documento consta de un total de 14 páginas.

de otras Administraciones. En el caso de que éstas últimas sean finalmente incluidas en la planificación anual, los efectos ambientales deben igualmente analizarse en los estudios informativos y proyectos constructivos elaborados al efecto.

En todos los casos las variantes producen impactos negativos y moderados durante la fase constructiva sobre la gea y el suelo (ocupación territorial), la hidrología (cauces interceptados), la conectividad ecológica (infraestructura de nuevo trazado y cruce de ríos principales), vías pecuarias y el riesgo de inundación (por cauces interceptados), produciéndose además sobre el paisaje por la propia presencia de la infraestructura, si bien se adoptarán en fase de proyecto las medidas de integración ambiental y paisajística que sean necesarias. Sobre las condiciones lumínicas se producirá un impacto negativo pero compatible, y será en fase de proyecto constructivo donde el alumbrado deberá diseñarse cumpliendo los criterios de eficiencia energética. La incidencia acústica de las variantes será moderada, siempre que se apliquen las medidas de protección acústica adecuadas tras el estudio de los niveles de ruido en la fase de proyecto constructivo, teniendo en cuenta que a su vez supondrán una mejora de los niveles acústicos existentes en el caso urbano. En este sentido, la construcción de variantes, como la variante de Arnedo Oeste, constituye una medida de planificación a medio-largo plazo dispuesta en los Planes Estratégicos de Ruido de las carreteras autonómicas de La Rioja (tercera fase).

En cuanto a las dos duplicaciones de calzada, ubicadas también en la mitad norte del ámbito, el impacto es negativo y moderado en fase constructiva sobre la gea y el suelo (ocupación de terrenos), sobre la hidrología y riesgo de inundación (se intercepta en uno de los tramos el río Iregua) y sobre la conectividad ecológica, aunque en menor grado que en el caso de las variantes al tratarse de una actuación sobre una infraestructura ya existente. La incidencia acústica en este caso será moderada, siempre que se apliquen las medidas de protección acústica adecuadas tras el estudio de los niveles de ruido en la fase de proyecto constructivo, si bien cabe remarcar que se trata al igual que con las variantes de actuaciones motivadas por la elevada IMD existente en la actualidad, pudiendo contribuir a la mejora acústica del tramo a duplicar si se planifican de manera adecuada y coordinada con los Planes de Acción existentes y con los organismos competentes en materia de protección acústica.

Sobre la salud humana y el medio socio-económico, si bien las variantes y duplicaciones de calzada producirán en fase constructiva un impacto mayor que las restantes por el propio proceso constructivo (circulación de maquinaria, desvíos de tráfico, etc), en fase de explotación el impacto global será beneficioso por la mejora de la accesibilidad y funcionalidad de la red y descongestión del tráfico en casco urbano (mejora de la contaminación acústica y atmosférica).

En lo referente al cambio climático, el estudio de alternativas incluye un cálculo de la huella de carbono, obteniendo para la alternativa 2 una huella de carbono ligeramente inferior (1.866,26 toneladas CO₂/año), respecto a la alternativa 0 (1.877,75 toneladas CO₂/año) y a la alternativa 1 (1.878,60 toneladas CO₂/año), debido a que las medidas propuestas contribuirán a un cambio en el reparto modal que reducirá la cantidad de vehículos ligeros. En consecuencia, se considera que la alternativa 2 supondrá una ligera mejora en la huella de carbono, contribuyendo a su vez a una moderación del cambio climático.

Como resultado de este análisis, el Estudio ambiental estratégico concluye que las actuaciones que pueden producir mayor impacto al medio, tanto en fase de construcción como de explotación, son las variantes de población y las duplicaciones de calzada, mientras que el resto de actuaciones producen menor impacto, aunque deban extremarse las medidas preventivas y/o correctoras en los casos de proyectos que afectan a espacios protegidos de la Red Natura 2000. En este sentido, el Estudio ambiental estratégico incluye el preceptivo estudio de repercusiones en los espacios Red Natura 2000, de acuerdo con lo previsto en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del patrimonio natural y de la biodiversidad.

Finalmente, el Estudio ambiental estratégico formula una propuesta de medidas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, compensar cualquier efecto negativo sobre el territorio, incluyendo además las medidas y acciones específicas recomendadas en los informes remitidos por las distintas Administraciones públicas, en el Documento de alcance, o por normativa sectorial aplicable, en relación con:

1. Utilización racional del suelo.
2. Protección del medio natural e hídrico y de la calidad del aire.
3. Prevención de riesgos naturales.
4. Protección del patrimonio cultural.
5. Implementación de las infraestructuras y consideración de los recursos energéticos.
6. Eficiencia de la movilidad urbana y fomento del transporte público.

Este documento se ha almacenado en el repositorio de documentos electrónicos del Gobierno de La Rioja con código seguro de verificación BOR-A-20220627-18-2262 Dirección de verificación: <http://www.larioja.org/verificacion> El documento consta de un total de 14 páginas(s)

7. Protección del paisaje.
8. Sostenibilidad social, protección del medio humano, calidad de vida y equidad social.
9. Fomento de la participación institucional y pública.
10. Ecoeficiencia, utilización sostenible de recursos naturales y gestión de residuos.
11. Efecto barrera de las infraestructuras existentes y previstas.
12. Protección y mejora de la salud humana.
13. Actuaciones ubicadas en terrenos dentro del ámbito de aplicación de la Directriz de Protección Suelo No Urbanizable de La Rioja.

El Estudio ambiental estratégico detalla además las medidas previstas para el seguimiento del Plan Regional, habiéndose previsto las partidas económicas necesarias para ello. El seguimiento se basa en una serie de indicadores generales establecidos en el Documento de alcance, garantizando el cumplimiento los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030 relacionados (objetivos número 3, 8, 9, 11, 12, 13 y 15). De este modo, se controlarán aspectos como la calidad del aire, la permeabilidad ecológica, la afección a espacios naturales protegidos y al paisaje y la contaminación acústica y lumínica, así como el posible efecto barrera de las infraestructuras por la intercepción de cauces principales (corredores biológicos). Así mismo, se pretende garantizar la protección del patrimonio cultural, el bienestar de la población y el fomento de la economía local.

Finalmente, el Estudio ambiental estratégico incluye un resumen de carácter no técnico de toda la información facilitada en el resto de apartados del mismo.

Sexto.- A la vista de todo lo anterior, no se considera necesario requerir al órgano promotor información adicional ni solicitar ningún otro informe sectorial a las Administraciones públicas afectadas. Por ello, procede la emisión de la correspondiente Declaración ambiental estratégica por parte del órgano ambiental.

De acuerdo con lo previsto en los artículos 5 y 25 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, la Declaración ambiental estratégica es el informe preceptivo y determinante emitido por el órgano ambiental con el que concluye la evaluación ambiental estratégica ordinaria y en el que se evalúa la integración de los aspectos ambientales en la propuesta final del plan o programa.

Fundamentos de derecho

Primero.- El expediente ha sido tramitado de acuerdo con el procedimiento establecido en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y demás normativa general de aplicación.

Segundo.- En la Comunidad Autónoma de La Rioja el órgano ambiental competente para la emisión de las Declaraciones ambientales estratégicas es la Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos, de acuerdo con lo previsto en el artículo 16 de la Ley 6/2017, de 8 de mayo, de protección del medio ambiente de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

A la vista de todo lo anterior, a propuesta del Servicio de Integración Ambiental y en uso de las competencias reglamentariamente atribuidas, la Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos considera ambientalmente viable el Plan Regional de referencia, por lo que, según se dispone en el artículo 25 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental,

RESUELVE

Primero. Formular Declaración ambiental estratégica favorable del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030, promovido por la Consejería de Sostenibilidad, Transición Ecológica y Portavocía del Gobierno, siempre y cuando se cumplan las medidas ambientales protectoras y correctoras recogidas en su Estudio ambiental estratégico y documentación complementaria, en los términos que se recogen a continuación:

1.- Régimen de intervención administrativa ambiental.

Esta Declaración ambiental estratégica no exime al promotor de cualesquiera otros trámites o autorizaciones ambientales que fueran necesarios con arreglo a la normativa sectorial correspondiente y cuya obtención, cuando resulte pertinente, deberá ser gestionada por el interesado.

Este documento se ha almacenado en el repositorio de documentos electrónicos del Gobierno de La Rioja con código seguro de verificación BOR-A-20220627-18-2262 Dirección de verificación: <http://www.larioja.org/verificacion> El documento consta de un total de 14 páginas(s)

En este sentido, se tendrán en especial consideración aquellos proyectos sometidos a la normativa vigente en materia de evaluación de impacto ambiental, así como aquellas actuaciones en las que sea necesario realizar un estudio de las repercusiones sobre los espacios pertenecientes a la Red Natura 2000.

2.- Protección del sistema hidrológico.

2.1.- Las actuaciones previstas en el Plan deberán adaptarse en todo caso a las disposiciones establecidas en el Plan Director de Abastecimiento de Agua a Poblaciones 2016- 2027 y en el Plan Director de Saneamiento y Depuración de Aguas 2016- 2027 o en sus futuras revisiones o modificaciones, salvo en casos excepcionales que deberán ser debidamente justificados.

2.2.- La ejecución de obras sobre la zona de Dominio Público Hidráulico o de policía (100 metros de anchura a ambos lados de un cauce público) requerirá la preceptiva autorización del Organismo de Cuenca.

3.- Protección del suelo y la geomorfología.

3.1.- En todo caso, se tendrán en consideración las disposiciones establecidas en el Plan Director de Residuos 2016- 2020 o sus futuras revisiones o modificaciones, salvo en casos excepcionales que deberán ser debidamente justificados.

3.2.- En las actuaciones derivadas de este Plan Regional se gestionarán adecuadamente todos los tipos de residuos generados a través de gestores autorizados, según lo establecido en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular, el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición y demás normativa de aplicación.

3.3.- No se realizarán tareas de reparación y mantenimiento de maquinaria, vehículos y herramientas a motor en las zonas de actuación.

3.4.- En caso de detectarse la existencia de suelos contaminados en la ejecución de cualquier actuación de desarrollo de este Plan Regional, así como al solicitar una licencia o autorización para electuar un cambio de uso o actividad en suelos en los que se haya desarrollado una actividad potencialmente contaminante en el pasado, deberá comunicarse este hecho a la Dirección General de Calidad Ambiental y actuar de acuerdo a lo establecido en el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.

4.- Protección de los espacios naturales.

No deberá interrumpirse la conectividad ecológica entre los espacios naturales protegidos y hábitats de interés comunitario existentes a través de vías pecuarias, cauces hidrológicos, etc. Estos elementos de conexión deberán mantener su funcionalidad.

5.- Protección del paisaje.

5.1.- Al finalizar las obras de ejecución de las actuaciones derivadas de este Plan Regional se retirarán correctamente todos aquellos materiales que no se vayan a utilizar con posterioridad y se llevará a cabo la limpieza exhaustiva, restauración vegetal o integración paisajística del emplazamiento y de los caminos de acceso.

5.2.- En caso de que en estas obras se precise el aporte de material externo, este procederá de extracciones de áridos debidamente autorizadas. En todo caso, se recomienda que para la obtención de este material se evite la creación de nuevas graveras, priorizando otras soluciones como la utilización de canteras legalizadas ya existentes o, si fuera viable, de áridos reciclados procedentes de plantas de valorización de residuos de construcción y demolición.

6.- Protección del patrimonio cultural y socioeconómico.

6.1.- Las actuaciones derivadas del desarrollo de este Plan Regional que así lo requieran deberán contar con informe favorable del Consejo Superior del Patrimonio Cultural, Histórico y Artístico de La Rioja.

6.2.- En todo caso, las obras a ejecutar deberán respetar los valores culturales y arquitectónicos existentes en la zona.

7.- Seguimiento ambiental.

El órgano sustantivo deberá realizar un seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación o ejecución del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022- 2030, identificando los efectos adversos no previstos y llevando a cabo las medidas adecuadas para evitarlos, de acuerdo con lo previsto en el artículo 51 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre,

de evaluación ambiental. Este seguimiento deberá realizarse en consonancia con los principios de sostenibilidad y objetivos ambientales e indicadores propuestos durante su evaluación ambiental estratégica.

A estos efectos, durante el periodo de vigencia de este Plan Regional se deberá realizar un informe de seguimiento cuatrienal sobre el cumplimiento de la presente Declaración ambiental estratégica. Este informe incluirá un listado de comprobación de las medidas previstas en el Programa de vigilancia ambiental incluido en su Estudio ambiental estratégico, así como un análisis de la evolución de su huella de carbono y del resto de indicadores. Toda esta información deberá estar a disposición pública en la sede electrónica del órgano sustantivo.

En caso necesario, el órgano ambiental podrá recabar información y realizar las comprobaciones que considere necesarias para participar en el seguimiento de este Plan Regional.

Segundo. Recordar al promotor que, según consta en el artículo 27 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, esta Declaración ambiental estratégica perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicada en el Boletín Oficial de La Rioja, no se hubiera procedido a la aprobación definitiva del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022- 2030 en un plazo máximo de dos años.

Tercero. Ordenar la publicación de esta Declaración ambiental estratégica en el Boletín Oficial de La Rioja y en la sede electrónica del Gobierno de La Rioja.

Cuarto. Trasladar la correspondiente Resolución a la Dirección General de Infraestructuras y al Servicio de Integración Ambiental de la Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos.

De conformidad con lo previsto en el artículo 25 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, las Declaraciones ambientales estratégicas no serán objeto de recurso alguno, sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía judicial frente a la disposición de carácter general que hubiese aprobado el plan o programa, o bien sin perjuicio de los que procedan en vía administrativa frente al acto, en su caso, de aprobación del mismo.

Logroño a 23 de junio de 2022.- El Director General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos, Rubén Esteban Pérez.

**PLAN REGIONAL DE CARRETERAS
DE LA RIOJA 2022-2030**

PLAN DE SEGUIMIENTO Y CONTROL



La Rioja



PLAN DE SEGUIMIENTO Y CONTROL

ÍNDICE

PLAN DE SEGUIMIENTO Y CONTROL.....	1
1 INTRODUCCIÓN	1
2 INDICADORES DE REALIZACIÓN	1
3 INDICADORES DE RESULTADO Y CUMPLIMIENTO DE LOS ODS (OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE)	3
APÉNDICE A. PLANTILLA DE SEGUIMIENTO	7

1 INTRODUCCIÓN

Con el objetivo de poder evaluar los resultados de las actuaciones propuestas y constatar la evolución de los objetivos marcados, el Plan de Carreteras de La Rioja establece una serie de Indicadores para el Control y Seguimiento del Plan, cuya estructura es acorde con las propuestas de actuación.

Estos indicadores constituyen instrumentos de evaluación y seguimiento de la implantación de las propuestas del plan, además de ofrecer información de forma sintética, específica y susceptible de comparar en distintos escenarios:

- Sintética, dado que un indicador es un parámetro numérico y fácil de valorar.
- Específica, dado que cada indicador representa un objetivo determinado acorde a las distintas propuestas del plan.
- Susceptible de comparar en distintos escenarios, pudiendo comparar la realidad antes del Plan con la situación prevista o planificada tras la implementación de las medidas definidas en el Plan.

El conjunto de los indicadores definidos ofrecerá una visión de la situación global en el contexto determinado que se esté evaluando. Así pues, realizando un control y seguimiento periódico de estos parámetros, se podrán evaluar los efectos de la implantación de las actuaciones propuestas en el Plan de Carreteras y detectar posibles desviaciones negativas, lo cual facilitará la adopción de medidas correctoras adicionales o complementarias que contribuyan a asegurar el cumplimiento de los objetivos marcados. Así, estos indicadores se encargarán de medir el grado de adaptación de la Red de Carreteras a los criterios y objetivos del Plan.

Para cada uno de los aspectos objeto de diagnóstico, se establecerán los correspondientes indicadores encargados de traducir dichos aspectos a variables cuantitativas o cualitativas que permiten realizar la correspondiente evaluación del grado de cumplimiento. Estos indicadores deberán representar de manera fiel la variable que se pretende evaluar y facilitar el seguimiento de la efectividad de las propuestas del Plan.

Los indicadores se seleccionan de acuerdo con los resultados de la fase de diagnóstico, por tanto, adaptados a las características de la red de carreteras de La Rioja y su problemática, siendo de este modo representativos de las propuestas de actuación. Asimismo, en su elección se ha considerado que sean parámetros accesibles, sencillos de obtener, significativos, comprensibles y sensibles a los cambios, tanto sean negativos como positivos.

2 INDICADORES DE REALIZACIÓN

Tras un análisis exhaustivo del ámbito del Plan Regional de Carreteras, una vez conocidos los condicionantes existentes en el mismo, jerarquizado los impactos previsibles y las medidas a aplicar para conseguir una compatibilidad del plan con el entorno en el que se enmarca, es necesario para garantizar la eficacia de las medidas propuestas un seguimiento de las mismas.

Para efectuar dicho seguimiento, se requiere del establecimiento de los siguientes indicadores, de manera que permitan medir anualmente el progreso en la ejecución de las medidas y actuaciones previstas en el Plan, así como sus efectos en el entorno.

A continuación, se presentan los indicadores de seguimiento específicos para cada tipo de actuación:

Nuevas carreteras

INDICADORES	
NC1	Porcentaje de presupuesto ejecutado de las actuaciones del Plan referentes a nuevas carreteras. NC1= (€ ejecutado/€ totales para nuevas carreteras)*100
NC2	Kilómetros de nuevas carreteras ejecutadas
NC3	Población beneficiada por la nueva carretera (suma de habitantes de los núcleos que conecta)

Duplicaciones de calzada

INDICADORES	
DC1	Porcentaje de presupuesto ejecutado de las actuaciones del Plan referentes a duplicaciones de calzada. DC1= (€ ejecutado/€ totales para duplicaciones de calzada)*100
DC2	Kilómetros de duplicaciones de calzada ejecutada respecto al total planteado

Variantes de población

INDICADORES	
VP1	Porcentaje de presupuesto ejecutado de las actuaciones del Plan referentes a nuevas variantes de población VP1= (€ ejecutado/€ totales para nuevas variantes)*100
VP2	Kilómetros de variantes ejecutadas respecto al total planteado
VP3	Población beneficiada por las variantes realizadas (suma de habitantes de los núcleos a los que afecta)

Mejora de travesías

INDICADORES	
MT1	Porcentaje de presupuesto ejecutado de las actuaciones del Plan referentes a mejoras en travesías MT1= (€ ejecutado/€ totales para travesías)*100
MT2	Kilómetros de travesías mejoradas respecto al total planteado
MT3	Población beneficiada por las travesías mejoradas (suma de habitantes de los núcleos a los que afecta)

Refuerzos de firme

INDICADORES	
RF1	Porcentaje de presupuesto ejecutado de las actuaciones del Plan referentes a refuerzos de firme RF1= (€ ejecutado/€ totales para refuerzos de firme)*100
RF2	Kilómetros de refuerzos de firme ejecutados respecto al total planteado

Ensanches y mejoras de trazado

INDICADORES	
EMT1	Porcentaje de presupuesto ejecutado de las actuaciones del Plan referentes a ensanches y mejoras de trazado EMT1= (€ ejecutado/€ totales para ensanches y mejoras)*100
EMT2	Kilómetros de ensanches y mejoras de trazado ejecutados respecto al total planteado

Seguridad vial

INDICADORES	
SV1	Porcentaje de presupuesto ejecutado de las actuaciones del Plan referentes a mejoras en la seguridad vial SV1= (€ ejecutado/€ totales para seguridad vial)*100

Movilidad sostenible

INDICADORES	
MS1	Porcentaje de presupuesto ejecutado de las actuaciones del Plan referentes a nuevas vías ciclistas. MS1= (€ ejecutado/€ totales para vías ciclistas)*100
MS2	Kilómetros de nuevas vías ciclistas ejecutadas

Conservación ordinaria y vialidad invernal

INDICADORES	
CO1	Porcentaje de presupuesto ejecutado de las actuaciones del Plan referentes a conservación ordinaria y vialidad invernal CO1= (€ ejecutado/€ totales para conservación)*100

Actuaciones preparatorias

INDICADORES	
PR1	Porcentaje del presupuesto destinado a estudios, proyectos y seguimiento ambiental respecto al total PR1= (€ ejecutado/€ totales para estudios)*100
PR2	Porcentaje del presupuesto destinado a expropiaciones y reposición de servicios respecto al total PR2= (€ ejecutado/€ totales para expropiaciones)*100

3 INDICADORES DE RESULTADO Y CUMPLIMIENTO DE LOS ODS (OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE)

La Red de carreteras de La Rioja constituye una infraestructura esencial para el desempeño de las actividades de relación y transporte de la región. En consecuencia, el objetivo principal del Plan es contribuir a la adecuada articulación y vertebración de La Rioja, acelerando el proceso de ordenación del territorio y el progreso socioeconómico de sus ciudadanos y procurando que las condiciones de accesibilidad en cada comarca no sean nunca un impedimento al referido proceso.

Este objetivo principal del Plan se divide en los siguientes objetivos generales señalados en la Red Objetivo:

- **OG1. Eficiencia económica:** Mejorar la accesibilidad y reducir los costes de transporte, lo que favorece la actividad económica y el desarrollo regional.
- **OG2. Equidad social:** Aproximando la sociedad rural a la urbana e intentando cambiar la tendencia de la evolución de la población en los últimos lustros.
- **OG3. Desarrollo armónico del territorio:** Organizar el espacio físico regional por medio de la malla vial autonómica y corregir la descompensación que existe en La Rioja, en donde tanto la Autopista AP-68 como las carreteras A-12, N-120 y N-232 potencian el Valle del Ebro en sentido Este-Oeste.
- **OG4. Uso del territorio:** Mejorar los accesos a todo tipo de áreas para utilizar sus recursos naturales bien en procesos productivos o en descanso y recreo.
- **OG5. Calidad de vida:** Favorecer el que los recursos de la población, tales como esfuerzo, tiempo y dinero se desvíen a usos personales más satisfactorios, ocio y disfrute, y reducir los impactos negativos que produce el tráfico y la carretera.
- **OG6. Integración nacional:** Mejorar y aumentar el número de puntos de unión con la Red de carreteras del Estado, lo que integra la región en el conjunto territorial nacional.
- **OG7. Organización y gestión:** Elaborar un instrumento de gestión que permita a la Administración Regional ordenar, planificar actuaciones y programar inversiones, es decir, gestionar la totalidad de su Red viaria.
- **OG8. Desarrollo sostenible:** Contribuir al desarrollo de un modelo territorial equilibrado donde se analice la movilidad desde el punto de vista de la sostenibilidad, evaluando las tendencias respecto a su consumo energético e incorporando las variables ambientales en el proceso de selección de alternativas.
- **OG9. Movilidad sostenible:** Contribuir al fomento y promoción de los modos de transporte sostenibles, en especial la bicicleta, considerando los itinerarios ciclopeatonales en las actuaciones del Plan sobre la red viaria.
- **OG10. Movilidad segura:** Reducir los niveles de accidentalidad en la red realizando mejoras de seguridad vial en tramos de alta concentración de accidentes.

Por otra parte, en 2015 la ONU aprobó la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible, una oportunidad para que los países y sus sociedades emprendan un nuevo camino con el que mejorar la vida de todos, sin dejar a nadie atrás. La Agenda cuenta con 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible, que incluyen desde la eliminación de la pobreza hasta el combate al cambio climático, la educación, la igualdad de la mujer, la defensa del medio ambiente, el transporte sostenible o el diseño de nuestras ciudades. De los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible, el presente Plan Regional de Carreteras de La Rioja se relaciona en mayor medida con los siguientes objetivos:

- **ODS 3. Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades.**
 - 3.6 De aquí a 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.
 - 3.9 De aquí a 2030, reducir considerablemente el número de muertes y enfermedades causadas por productos químicos peligrosos y por la polución y contaminación del aire, el agua y el suelo.
- **ODS 8. Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos.**
 - 8.3 Promover políticas orientadas al desarrollo que apoyen las actividades productivas, la creación de puestos de trabajo decentes, el emprendimiento, la creatividad y la innovación, y fomentar la formalización y el crecimiento de las microempresas y las pequeñas y medianas empresas, incluso mediante el acceso a servicios financieros.
 - 8.4 Mejorar progresivamente, de aquí a 2030, la producción y el consumo eficientes de los recursos mundiales y procurar desvincular el crecimiento económico de la degradación del medio ambiente, conforme al Marco Decenal de Programas sobre Modalidades de Consumo y Producción Sostenibles, empezando por los países desarrollados.
- **ODS 9. Construir infraestructura resiliente, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.**
 - 9.1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.
- **ODS 11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.**
 - 11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención

a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

- 11.4 Redoblar los esfuerzos para proteger y salvaguardar el patrimonio cultural y natural del mundo.
- 11.7 De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad
- 11.a Apoyar los vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales fortaleciendo la planificación del desarrollo nacional y regional

- **ODS 13. Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.**

La relación del Plan con estos objetivos se explica en cómo se contribuirá a las metas que persiguen los ODS mencionados. Entre las diferentes propuestas de actuación incluidas en el Plan, destaca:

- Las propuestas de actuación definidas en el Plan ocasionarán importantes mejoras en seguridad vial, las cuales se traducirán con un importante descenso de la accidentalidad.
- El Plan posibilitará una importante modernización tecnológica de las vías de comunicación de La Rioja. En este sentido, los avances en las infraestructuras y la creación de nuevas vías en la red de carreteras, llevarán asociadas mejoras en los tiempos comerciales del transporte de mercancías y mejoras en la accesibilidad, lo que se traducirá en una mayor producción.
- Mejora de la infraestructura básica para asegurar la existencia de vías de comunicación fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, apoyando el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.
- Se facilita el acceso de todas las personas a un sistema de transporte seguro y a servicios básicos a través de la red de carreteras, como pueden ser centros educativos o centros de atención hospitalaria. Además, se mejorará la comunicación de todos los núcleos urbanos, evitando la marginación de áreas rurales o de áreas más alejadas.
- El Plan de Carreteras incorporará medidas relativas al cambio climático, como por ejemplo la mejora de la calidad del aire con la reducción de los gases de efecto invernadero mediante la creación de nuevos itinerarios ciclistas y peatonales, así como la mejora o adecuación de algunos de los ya existentes.

➤ **Indicadores de seguimiento para el cumplimiento de los objetivos**

Para comprobar la consecución de los objetivos generales del Plan y de los ODS mencionados anteriormente, se propone una serie de indicadores de seguimiento. Estos serán comunes a diversos objetivos ya que entre ellos existe amplia relación, como se podrá ver más adelante.

Estos indicadores, junto con los indicadores de realización y los establecidos para el seguimiento de efectos territoriales y ambientales expuestos en el Estudio Ambiental Estratégico, permitirán obtener una visión global de la evolución y el cumplimiento del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030.

A continuación, se presentan los indicadores de seguimiento según diferentes temáticas:

Niveles de servicio

INDICADORES	
NS1	Porcentaje de kilómetros en toda la Red con niveles de servicio A o B
NS2	Porcentaje de kilómetros en toda la Red con niveles de servicio C o D
NS3	Porcentaje de kilómetros en toda la Red con niveles de servicio E o F

Evolución de la población

INDICADORES	
PL1	Evolución de la población rural (< 10.000 habitantes) respecto a la población urbana (> 10.000 habitantes)

Accesibilidad

INDICADORES	
UM1	Número de núcleos de población (>25 habitantes) que superan el umbral de tiempo de acceso a su centro de salud u hospital

Accidentabilidad

INDICADORES	
ACC1	Número de accidentes ocurridos en la Red de Carreteras de La Rioja

Características mínimas aceptables

INDICADORES	
CMA1	Porcentaje de kilómetros de la Red con el ancho de plataforma menor a la establecida en la Red Objetivo
CMA2	Porcentaje de kilómetros de la Red con el estado del firme en estado malo o muy malo.
CMA3	Porcentaje de kilómetros de la Red con el estado de la señalización en estado malo o muy malo
CMA4	Porcentaje de kilómetros de la Red con el radio menor al establecido en la Red Objetivo
CMA5	Porcentaje de kilómetros de la Red que hayan aumentado su velocidad máxima permitida

Fomento de la movilidad sostenible

INDICADORES	
CB1	IMD en determinados puntos aforados de la red de carriles bici de la Red Regional de Carreteras de La Rioja

➤ **Relación de los indicadores con los objetivos**

Como se ha mencionado anteriormente, estos indicadores pretenden medir la consecución de diversos objetivos, ya que existe amplia relación entre ellos. A continuación se muestra la relación que tiene cada bloque de indicadores con los objetivos, tanto con los generales del Plan como con los ODS, indicando si su relación es alta o media.

	OBJETIVOS GENERALES DEL PLAN										OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE				
Indicadores	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	3	8	9	11	13
Niveles de servicio	Alta	Media		Media	Alta	Media	Media								
Evolución de la población		Alta	Alta	Alta			Media					Media		Alta	
Accesibilidad	Alta	Alta	Alta	Media	Alta	Media	Media	Media					Alta	Media	
Accidentabilidad					Media		Media			Alta	Alta			Alta	
Características mínimas aceptables	Alta	Media		Media	Media	Media	Media	Media		Alta	Media	Media	Alta	Alta	Media
Movilidad sostenible					Media		Media	Alta	Alta		Media		Media	Alta	Alta

<div></div>	Relación Alta
<div></div>	Relación Media

APÉNDICE A. PLANTILLA DE SEGUIMIENTO

INDICADORES DE REALIZACIÓN

NUEVAS CARRETERAS

NC1				
Anualidad	Presupuesto ejecutado anual	Presupuesto ejecutado acumulado	Total	%
2022		- €	500.000 €	0,00%
2023		- €	500.000 €	0,00%
2024		- €	500.000 €	0,00%
2025		- €	500.000 €	0,00%
2026		- €	500.000 €	0,00%
2027		- €	500.000 €	0,00%
2028		- €	500.000 €	0,00%
2029		- €	500.000 €	0,00%
2030		- €	500.000 €	0,00%

NC2		
Anualidad	Km ejecutados	Km ejecutados acumulado
2022		0,00
2023		0,00
2024		0,00
2025		0,00
2026		0,00
2027		0,00
2028		0,00
2029		0,00
2030		0,00

NC3			
Anualidad	Población	Población acumulada	Diferencia anual
2022		0	-
2023		0	-
2024		0	-
2025		0	-
2026		0	-
2027		0	-
2028		0	-
2029		0	-
2030		0	-

DUPLICACIONES DE CALZADA

DC1				
Anualidad	Presupuesto ejecutado anual	Presupuesto ejecutado acumulado	Total	% acumulado
2022		- €	13.498.388,37 €	0,00%
2023		- €	13.498.388,37 €	0,00%
2024		- €	13.498.388,37 €	0,00%
2025		- €	13.498.388,37 €	0,00%
2026		- €	13.498.388,37 €	0,00%
2027		- €	13.498.388,37 €	0,00%
2028		- €	13.498.388,37 €	0,00%
2029		- €	13.498.388,37 €	0,00%
2030		- €	13.498.388,37 €	0,00%

DC2				
Anualidad	Km ejecutados anuales	Km ejecutados acumulado	Total (km)	% acumulado
2022		0,00	3,30	0,00%
2023		0,00	3,30	0,00%
2024		0,00	3,30	0,00%
2025		0,00	3,30	0,00%
2026		0,00	3,30	0,00%
2027		0,00	3,30	0,00%
2028		0,00	3,30	0,00%
2029		0,00	3,30	0,00%
2030		0,00	3,30	0,00%

VARIANTES DE POBLACIÓN

VP1				
Anualidad	Presupuesto ejecutado anual	Presupuesto ejecutado acumulado	Total	% acumulado
2022		- €	37.521.021,54 €	0,00%
2023		- €	37.521.021,54 €	0,00%
2024		- €	37.521.021,54 €	0,00%
2025		- €	37.521.021,54 €	0,00%
2026		- €	37.521.021,54 €	0,00%
2027		- €	37.521.021,54 €	0,00%
2028		- €	37.521.021,54 €	0,00%
2029		- €	37.521.021,54 €	0,00%
2030		- €	37.521.021,54 €	0,00%

VP2				
Anualidad	Km ejecutados anuales	Km ejecutados acumulado	Total (km)	% acumulado
2022		0,00	13,80	0,00%
2023		0,00	13,80	0,00%
2024		0,00	13,80	0,00%
2025		0,00	13,80	0,00%
2026		0,00	13,80	0,00%
2027		0,00	13,80	0,00%
2028		0,00	13,80	0,00%
2029		0,00	13,80	0,00%
2030		0,00	13,80	0,00%

VP3			
Anualidad	Población	Población acumulada	Diferencia anual
2022		0	-
2023		0	-
2024		0	-
2025		0	-
2026		0	-
2027		0	-
2028		0	-
2029		0	-
2030		0	-

TRAVESÍAS

MT1				
Anualidad	Presupuesto ejecutado anual	Presupuesto ejecutado acumulado	Total	% acumulado
2022		- €	16.235.235,94 €	0,00%
2023		- €	16.235.235,94 €	0,00%
2024		- €	16.235.235,94 €	0,00%
2025		- €	16.235.235,94 €	0,00%
2026		- €	16.235.235,94 €	0,00%
2027		- €	16.235.235,94 €	0,00%
2028		- €	16.235.235,94 €	0,00%
2029		- €	16.235.235,94 €	0,00%
2030		- €	16.235.235,94 €	0,00%

MT2				
Anualidad	Km ejecutados anuales	Km ejecutados acumulado	Total (km)	% acumulado
2022		0,00	23,60	0,00%
2023		0,00	23,60	0,00%
2024		0,00	23,60	0,00%
2025		0,00	23,60	0,00%
2026		0,00	23,60	0,00%
2027		0,00	23,60	0,00%
2028		0,00	23,60	0,00%
2029		0,00	23,60	0,00%
2030		0,00	23,60	0,00%

MT3			
Anualidad	Población	Población acumulada	Diferencia anual
2022		0	-
2023		0	-
2024		0	-
2025		0	-
2026		0	-
2027		0	-
2028		0	-
2029		0	-
2030		0	-

REFUERZOS DE FIRME

RF1				
Anualidad	Presupuesto ejecutado anual	Presupuesto ejecutado acumulado	Total	% acumulado
2022		- €	12.810.602,42 €	0,00%
2023		- €	12.810.602,42 €	0,00%
2024		- €	12.810.602,42 €	0,00%
2025		- €	12.810.602,42 €	0,00%
2026		- €	12.810.602,42 €	0,00%
2027		- €	12.810.602,42 €	0,00%
2028		- €	12.810.602,42 €	0,00%
2029		- €	12.810.602,42 €	0,00%
2030		- €	12.810.602,42 €	0,00%

RF2				
Anualidad	Km ejecutados anuales	Km ejecutados acumulado	Total (km)	% acumulado
2022		0,00	65,00	0,00%
2023		0,00	65,00	0,00%
2024		0,00	65,00	0,00%
2025		0,00	65,00	0,00%
2026		0,00	65,00	0,00%
2027		0,00	65,00	0,00%
2028		0,00	65,00	0,00%
2029		0,00	65,00	0,00%
2030		0,00	65,00	0,00%

ENSANCHES Y MEJORAS DE TRAZADO

EMT1				
Anualidad	Presupuesto ejecutado anual	Presupuesto ejecutado acumulado	Total	% acumulado
2022		- €	42.563.980,97 €	0,00%
2023		- €	42.563.980,97 €	0,00%
2024		- €	42.563.980,97 €	0,00%
2025		- €	42.563.980,97 €	0,00%
2026		- €	42.563.980,97 €	0,00%
2027		- €	42.563.980,97 €	0,00%
2028		- €	42.563.980,97 €	0,00%
2029		- €	42.563.980,97 €	0,00%
2030		- €	42.563.980,97 €	0,00%

EMT2				
Anualidad	Km ejecutados anuales	Km ejecutados acumulado	Total (km)	% acumulado
2022		0,00	78,20	0,00%
2023		0,00	78,20	0,00%
2024		0,00	78,20	0,00%
2025		0,00	78,20	0,00%
2026		0,00	78,20	0,00%
2027		0,00	78,20	0,00%
2028		0,00	78,20	0,00%
2029		0,00	78,20	0,00%
2030		0,00	78,20	0,00%

SEGURIDAD VIAL

SV1				
Anualidad	Presupuesto ejecutado anual	Presupuesto ejecutado acumulado	Total	% acumulado
2022		- €	13.834.373,98 €	0,00%
2023		- €	13.834.373,98 €	0,00%
2024		- €	13.834.373,98 €	0,00%
2025		- €	13.834.373,98 €	0,00%
2026		- €	13.834.373,98 €	0,00%
2027		- €	13.834.373,98 €	0,00%
2028		- €	13.834.373,98 €	0,00%
2029		- €	13.834.373,98 €	0,00%
2030		- €	13.834.373,98 €	0,00%

MOVILIDAD SOSTENIBLE

MS1				
Anualidad	Presupuesto ejecutado anual	Presupuesto ejecutado acumulado	Total	% acumulado
2022		- €	4.046.156,53 €	0,00%
2023		- €	4.046.156,53 €	0,00%
2024		- €	4.046.156,53 €	0,00%
2025		- €	4.046.156,53 €	0,00%
2026		- €	4.046.156,53 €	0,00%
2027		- €	4.046.156,53 €	0,00%
2028		- €	4.046.156,53 €	0,00%
2029		- €	4.046.156,53 €	0,00%
2030		- €	4.046.156,53 €	0,00%

MS2		
Anualidad	Km ejecutados	Km ejecutados acumulado
2022		0,00
2023		0,00
2024		0,00
2025		0,00
2026		0,00
2027		0,00
2028		0,00
2029		0,00
2030		0,00

CONSERVACIÓN ORDINARIA Y VIALIDAD INVERNAL

CO1				
Anualidad	Presupuesto ejecutado anual	Presupuesto ejecutado acumulado	Total	% acumulado
2022		- €	37.541.540,15 €	0,00%
2023		- €	37.541.540,15 €	0,00%
2024		- €	37.541.540,15 €	0,00%
2025		- €	37.541.540,15 €	0,00%
2026		- €	37.541.540,15 €	0,00%
2027		- €	37.541.540,15 €	0,00%
2028		- €	37.541.540,15 €	0,00%
2029		- €	37.541.540,15 €	0,00%
2030		- €	37.541.540,15 €	0,00%

ACTUACIONES PREPARATORIAS

PR1				
Anualidad	Presupuesto ejecutado anual	Presupuesto ejecutado acumulado	Total	% acumulado
2022		- €	5.233.086,50 €	0,00%
2023		- €	5.233.086,50 €	0,00%
2024		- €	5.233.086,50 €	0,00%
2025		- €	5.233.086,50 €	0,00%
2026		- €	5.233.086,50 €	0,00%
2027		- €	5.233.086,50 €	0,00%
2028		- €	5.233.086,50 €	0,00%
2029		- €	5.233.086,50 €	0,00%
2030		- €	5.233.086,50 €	0,00%

PR2				
Anualidad	Presupuesto ejecutado anual	Presupuesto ejecutado acumulado	Total	% acumulado
2022		- €	8.046.588,22 €	0,00%
2023		- €	8.046.588,22 €	0,00%
2024		- €	8.046.588,22 €	0,00%
2025		- €	8.046.588,22 €	0,00%
2026		- €	8.046.588,22 €	0,00%
2027		- €	8.046.588,22 €	0,00%
2028		- €	8.046.588,22 €	0,00%
2029		- €	8.046.588,22 €	0,00%
2030		- €	8.046.588,22 €	0,00%

INDICADORES DE RESULTADO Y CUMPLIMIENTO DE LOS ODS

NIVELES DE SERVICIO

NS1			
Anualidad	Km con niveles A o B	Km totales	%
2022			0,00%
2023			0,00%
2024			0,00%
2025			0,00%
2026			0,00%
2027			0,00%
2028			0,00%
2029			0,00%
2030			0,00%

NS2			
Anualidad	Km con niveles C o D	Km totales	%
2022			0,00%
2023			0,00%
2024			0,00%
2025			0,00%
2026			0,00%
2027			0,00%
2028			0,00%
2029			0,00%
2030			0,00%

NS3			
Anualidad	Km con niveles E o F	Km totales	%
2022			0,00%
2023			0,00%
2024			0,00%
2025			0,00%
2026			0,00%
2027			0,00%
2028			0,00%
2029			0,00%
2030			0,00%

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN

PL1			
Anualidad	Población rural	Población urbana	Ratio
2022			0,00%
2023			0,00%
2024			0,00%
2025			0,00%
2026			0,00%
2027			0,00%
2028			0,00%
2029			0,00%
2030			0,00%

ACCESIBILIDAD

UM1		
Anualidad	Nº municipios	Diferencia anual
2022		-
2023		0%
2024		0%
2025		0%
2026		0%
2027		0%
2028		0%
2029		0%
2030		0%

ACCIDENTABILIDAD

ACC1		
Anualidad	Nº accidentes	Diferencia anual
2022		-
2023		0%
2024		0%
2025		0%
2026		0%
2027		0%
2028		0%
2029		0%
2030		0%

CARACTERÍSTICAS MÍNIMAS ACEPTABLES

CMA1			
Anualidad	Km con ancho de plataforma menor	Km totales	%
2022			0,00%
2023			0,00%
2024			0,00%
2025			0,00%
2026			0,00%
2027			0,00%
2028			0,00%
2029			0,00%
2030			0,00%

CMA2			
Anualidad	Km con mal estado de firme	Km totales	%
2022			0,00%
2023			0,00%
2024			0,00%
2025			0,00%
2026			0,00%
2027			0,00%
2028			0,00%
2029			0,00%
2030			0,00%

CMA3:			
Anualidad	Km con mal estado de señalización	Km totales	%
2022			0,00%
2023			0,00%
2024			0,00%
2025			0,00%
2026			0,00%
2027			0,00%
2028			0,00%
2029			0,00%
2030			0,00%

CMA4:			
Anualidad	Km con ancho de plataforma menor	Km totales	%
2022			0,00%
2023			0,00%
2024			0,00%
2025			0,00%
2026			0,00%
2027			0,00%
2028			0,00%
2029			0,00%
2030			0,00%

CMA5:			
Anualidad	Km con mayor velocidad	Km totales	%
2022			0,00%
2023			0,00%
2024			0,00%
2025			0,00%
2026			0,00%
2027			0,00%
2028			0,00%
2029			0,00%
2030			0,00%

FOMENTO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

CB1:		
Anualidad	IMD	Diferencia anual
2022		-
2023		0%
2024		0%
2025		0%
2026		0%
2027		0%
2028		0%
2029		0%
2030		0%

**PLAN REGIONAL DE CARRETERAS
DE LA RIOJA 2022-2030**

ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO



La Rioja



ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

ÍNDICE

ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO.....	1
1. INTRODUCCIÓN	1
1.1. EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DE PLANES SEGÚN NORMATIVA APLICABLE. 1	
1.2. EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030 1	
1.3. ALCANCE, OBJETIVOS Y METODOLOGÍA DEL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO DEL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030	3
1.4. JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS CONSIDERACIONES EMITIDAS EN EL DOCUMENTO DE ALCANCE POR EL ÓRGANO AMBIENTAL	4
2. PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030: OBJETIVOS PRINCIPALES, CONTENIDO, ÁMBITO DE APLICACIÓN Y RELACIONES CON OTROS PLANES 17	
2.1. OBJETIVOS Y CRITERIOS PRINCIPALES ESTABLECIDOS EN EL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030	17
2.2. FASES Y CONTENIDO DEL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-203017	
2.2.1. Ámbito, contexto legislativo y objetivos generales del plan	17
2.2.2. Descripción y análisis de la situación actual	18
2.2.3. Diagnóstico	18
2.2.4. Programa de actuaciones y programación de inversiones	18
2.2.5. Tramitación ambiental	18
2.3. ÁMBITO TERRITORIAL ESTABLECIDO PARA EL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030 18	
2.4. RELACIÓN DEL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030 CON OTROS PLANES Y PROGRAMAS 18	
3. OBJETIVOS DE SOSTENIBILIDAD Y PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE FIJADOS SEGÚN U.E/ESTATAL EN RELACIÓN CON EL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030	21
3.1. OBJETIVOS DE SOSTENIBILIDAD Y PROTECCIÓN AMBIENTAL	21
3.1.1. Utilización racional del suelo	22
3.1.2. Protección del medio natural e hídrico y de la calidad del aire	22
3.1.3. Prevención de riesgos naturales e inducidos	22
3.1.4. Protección del patrimonio cultural	23
3.1.5. Implementación de las infraestructuras y mejora de la eficiencia energética	23
3.1.6. Eficiencia de la movilidad urbana y fomento del transporte público	23
3.1.7. Protección del paisaje	23
3.1.8. Sostenibilidad social, protección del medio humano, calidad de vida y equidad social.	24
3.1.9. Fomento de la participación institucional y pública	24
3.1.10. Ecoeficiencia, utilización sostenible de recursos naturales y Gestión de residuos.	24
3.2. EVALUACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LOS OBJETIVOS DE SOSTENIBILIDAD Y PROTECCIÓN AMBIENTAL 24	
3.2.1. Utilización racional del suelo	24
3.2.2. Protección del medio natural e hídrico y de la calidad del aire	24
3.2.3. Prevención de riesgos naturales e inducidos	25
3.2.4. Protección del patrimonio cultural	25
3.2.5. Implementación de las infraestructuras y mejora de la eficiencia energética	25
3.2.6. Eficiencia de la movilidad urbana y fomento del transporte público	25
3.2.7. Protección del paisaje	25
3.2.8. Sostenibilidad social, protección del medio humano, calidad de vida y equidad social.	25
3.2.9. Fomento de la participación institucional y pública	26
3.2.10. Ecoeficiencia, utilización sostenible de recursos naturales y Gestión de residuos.	26
4. DIAGNÓSTICO ACTUAL	27
4.1. MODELO TERRITORIAL-MOVILIDAD Y MODELO AMBIENTAL	27
5. ASPECTOS AMBIENTALES Y TERRITORIALES QUE PUEDEN SER AFECTADOS SIGNIFICATIVAMENTE Y EVOLUCIÓN SEGUN CAMBIO CLIMÁTICO	30
5.1. DESCRIPCIÓN GENERAL ÁMBITO GEOGRÁFICO	30
5.2. ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES Y PAISAJÍSTICOS	30
5.2.1. Clima	30
5.2.2. Calidad ambiental	31
5.2.3. Condiciones lumínicas y electromagnéticas	41

5.2.4. <i>Relieve</i>	42	7.4. VALORACIÓN DE LAS DISTINTAS ALTERNATIVAS Y CRITERIOS	92
5.2.5. <i>Geología, geomorfología y geotecnia</i>	43	7.4.1. <i>Emisiones de gases de efecto invernadero</i>	93
5.2.6. <i>Calidad del suelo</i>	44	7.4.2. <i>Consumo energético (combustibles fósiles)</i>	97
5.2.7. <i>Terrenos forestales</i>	45	7.4.3. <i>Funcionalidad</i>	98
5.2.8. <i>Hidrología e hidrogeología</i>	46	7.4.4. <i>Ruido</i>	99
5.2.9. <i>Vegetación</i>	58	7.4.5. <i>Accesibilidad</i>	99
5.2.10. <i>Fauna</i>	59	7.4.6. <i>Coste económico</i>	100
5.2.11. <i>Espacios de valor natural y régimen de protección del suelo</i>	60	7.4.7. <i>Seguridad vial</i>	102
5.2.12. <i>Conectividad ecológica</i>	65	7.4.8. <i>Ocupación del suelo y afección a espacios naturales</i>	102
5.2.13. <i>Paisaje</i>	67	7.5. JUSTIFICACIÓN DE LA SELECCIÓN	107
5.2.14. <i>Vías pecuarias y otros</i>	69	8. TRAMITACIÓN AMBIENTAL DE LAS ACTUACIONES PREVISTAS EN EL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030	109
5.2.15. <i>Riesgos naturales</i>	71	9. IMPACTOS DEL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030 SOBRE ELEMENTOS TERRITORIALES Y AMBIENTALES	114
5.3. ASPECTOS CULTURALES	73	9.1. VALORACIÓN DE LOS IMPACTOS PREVISTOS DEL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030 SOBRE ELEMENTOS TERRITORIALES Y AMBIENTALES	114
5.4. ASPECTOS SOCIOECONÓMICOS Y TERRITORIALES	75	9.1.1. <i>Impactos sobre la calidad del aire, cambio climático y huella de carbono</i>	114
5.4.1. <i>Planeamiento urbanístico</i>	75	9.1.2. <i>Condiciones lumínicas y electromagnéticas</i>	115
5.4.2. <i>Usos del suelo</i>	77	9.1.3. <i>Geología, geomorfología y geotecnia</i>	115
5.4.3. <i>Demografía y socioeconomía</i>	78	9.1.4. <i>Calidad y usos del suelo</i>	116
5.5. SALUD HUMANA	82	9.1.5. <i>Hidrología</i>	116
5.6. INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES Y PREVISTAS	83	9.1.6. <i>Ecosistemas y biodiversidad</i>	116
5.6.1. <i>Infraestructuras existentes</i>	83	9.1.7. <i>Conectividad ecológica</i>	117
5.6.2. <i>Infraestructuras previstas</i>	85	9.1.8. <i>Paisaje</i>	117
6. EVOLUCIÓN EN CASO DE NO DESARROLLO DEL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030	86	9.1.9. <i>Vías pecuarias y otros</i>	117
7. ALTERNATIVAS DEL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030	87	9.1.10. <i>Riesgos naturales</i>	118
7.1. RESUMEN DE ALTERNATIVAS	87	9.1.11. <i>Patrimonio cultural</i>	118
7.1.1. <i>Alternativa “No hacer nada” o Alternativa 0</i>	87	9.1.12. <i>Medio socioeconómico</i>	118
7.1.2. <i>Alternativa “Prórroga del Plan vigente” o Alternativa 1</i>	87	9.1.13. <i>Salud humana</i>	118
7.1.3. <i>Alternativa “Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030” o Alternativa 2</i>	88	9.2. CONCLUSIONES	119
7.2. METODOLOGÍA PARA LA EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS Y DIFICULTADES ENCONTRADAS DURANTE EL PROCESO	90		
7.3. CUMPLIMIENTO DE LA LEY 6/2017 DE PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE	90		

10. POSIBLES REPERCUSIONES DEL NUEVO PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030 SOBRE LA RED NATURA 2000.....	121
10.1. ANTECEDENTES	121
10.2. ALTERNATIVAS PLANTEADAS. CRITERIOS DE SELECCIÓN Y JUSTIFICACIÓN ALTERNATIVA SELECCIONADA.....	121
10.3. IDENTIFICACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE LOS ESPACIOS RED NATURA 2000 QUE PUEDAN VERSE AFECTADOS COMO CONSECUENCIA DE LA APLICACIÓN DEL NUEVO PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA.....	122
10.4. IDENTIFICACIÓN DE IMPACTOS PREVISIBLES DEL PLAN SOBRE LOS OBJETIVOS DE CONSERVACIÓN DE LOS ESPACIOS DE LA RED NATURA 2000.....	126
10.5. MEDIDAS PREVENTIVAS Y CORRECTORAS, DEL IMPACTO RESIDUAL, DE LAS MEDIDAS COMPENSATORIAS ORDINARIAS Y DE LAS ESPECIFICACIONES DE SEGUIMIENTO Y VIGILANCIA	130
10.6. CONCLUSIONES	132
11. MEDIDAS PROPUESTAS EN EL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030 PARA MITIGAR Y COMPENSAR IMPACTOS NEGATIVOS SIGNIFICATIVOS EN EL TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE.....	133
12. MEDIDAS PREVISTAS PARA EL SEGUIMIENTO DEL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030	136
12.1. OBJETIVOS DEL SEGUIMIENTO PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030	136
12.2. INDICADORES ESTABLECIDOS PARA SEGUIMIENTO DE EFECTOS TERRITORIALES Y AMBIENTALES DEL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030.....	137
12.3. METODOLOGÍA DE SEGUIMIENTO ESTABLECIDA (CRITERIOS, INDICADORES, PERIODICIDAD, INFORMES A REDACTAR).....	139
13. VIABILIDAD ECONÓMICA.....	140
14. RESUMEN NO TÉCNICO.....	141
APÉNDICE A. DECLARACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA	147

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Esquema Evaluación Ambiental Estratégica del Plan Regional de Carreteras de La Rioja.....	2	Figura 27. Aportaciones medias mensuales en régimen natural. Cuencas fluviales de La Rioja.....	51
Figura 3. Cronograma del Plan.....	18	Figura 28. Masas de agua subterráneas. La Rioja	52
Figura 4. Ámbito geográfico Plan Regional de Carreteras de La Rioja.....	30	Figura 29. Embalses. La Rioja.....	53
Figura 5. Distribución espacial de los valores de temperatura media anual y estacional en La Rioja (datos en °C).....	30	Figura 30. Estaciones depuradoras. La Rioja	53
Figura 6. Situación de las estaciones de la Red de medición de calidad del aire en La Rioja.....	31	Figura 31. Demanda de agua. La Rioja	54
Figura 7. Evolución relativa de las emisiones de SOx, NOx COVNM, NH3 y PM2,5. Tomando como referencia el primer año de la serie (1990 para los primeros y 2000 para PM2,5).....	33	Figura 32. Zonas de Dominio Público Hidráulico. La Rioja	54
Figura 8. Evolución del CEF desglosado por sectores y su comparación en La Rioja, en ktep (1991-2013).....	33	Figura 33. Zonas ARPSIs. La Rioja.....	55
Figura 9. Tramos de carreteras en La Rioja analizadas acústicamente en 2013.....	34	Figura 34. Zona inundable con alta probabilidad, periodo de retorno T=10 años. La Rioja.....	55
Figura 10. Contaminación lumínica en La Rioja.....	41	Figura 35. Zona inundable con alta probabilidad, periodo de retorno T=50 años. La Rioja.....	56
Figura 11. Altimetría en La Rioja.....	42	Figura 36. Zona inundable con alta probabilidad, periodo de retorno T=100 años. La Rioja	56
Figura 12. Geología en La Rioja.....	43	Figura 37. Zona inundable con alta probabilidad, periodo de retorno T=500 años. La Rioja	56
Figura 13. Zonas vulnerables a nitratos.....	44	Figura 38. Aguas de baño. La Rioja	57
Figura 14. Distribución de la superficie por usos del suelo en La Rioja	45	Figura 39. Reservas naturales fluviales y cuencas declaradas. La Rioja	57
Figura 15. Distribución del uso forestal en La Rioja	45	Figura 40. Localización especies de flora protegidas	58
Figura 16. Distribución de superficie por usos suelo y tipo de bosque del monte arbolado en La Rioja.....	45	Figura 41. Áreas de interés especial de especies protegidas de fauna.	59
Figura 17. Distribución de la superficie por usos del suelo en La Rioja.....	46	Figura 42. Situación de los Espacios Protegidos en La Rioja.....	60
Figura 18. Situación del río Ebro, sus afluentes y resto de ríos en La Rioja.	46	Figura 43. Situación del Parque Nacional Sierra de Cebollera.....	60
Figura 19. Cuenca vertiente Valle del Ebro en la comunidad autónoma de La Rioja	47	Figura 44. Situación de la Reserva Natural de los Sotos de Alfaro	61
Figura 20. Cuenca vertiente Oja-Tirón en la comunidad autónoma de La Rioja.....	47	Figura 45. Situación de la Laguna de Urbión	61
Figura 21. Cuenca vertiente Río Najerilla en la comunidad autónoma de La Rioja.....	48	Figura 46. Situación de las Áreas Naturales Singulares de La Rioja.....	62
Figura 22. Cuenca vertiente Río Iregua en la comunidad autónoma de La Rioja	48	Figura 47. Situación de los espacios de la Red Natura 2000 en La Rioja	63
Figura 23. Cuenca vertiente Río Leza en la comunidad autónoma de La Rioja	49	Figura 48. Situación de los Montes de Utilidad Pública en La Rioja	63
Figura 24. Cuenca vertiente Río Cidacos en la comunidad autónoma de La Rioja.....	49	Figura 49. Espacios de ordenación establecidos en la Directriz de Protección del Suelo No Urbanizable de La Rioja.....	64
Figura 25. Cuenca vertiente Río Alhama en la comunidad autónoma de La Rioja.....	50	Figura 50. Senderos en La Rioja	65
Figura 26. Distribución recursos hídricos anuales. Cuencas fluviales de La Rioja	51	Figura 51. Conflicto - Disección y fragmentación: efecto barrera de las infraestructuras lineales	66
		Figura 52. Vistas de detalla de Conflicto - Disección y fragmentación: efecto barrera de las infraestructuras lineales	66
		Figura 53. Grado de antropización de La Rioja.....	67
		Figura 54. Localización de las unidades y subunidades de Paisaje según macrocuencas	67

Figura 55. Calidad Visual de La Rioja.....	68	Figura 83. Localización de actuaciones propuestas en Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030 sin necesidad de tramitación ambiental.....	111
Figura 56. Fragilidad Visual de La Rioja.....	68	Figura 84. Actuaciones propuestas de ensanches-mejoras de trazado en Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030 situadas en espacios protegidos RN2000.....	112
Figura 57. Vías pecuarias en La Rioja.....	69	Figura 85. Actuaciones Plan Regional de Carreteras La Rioja 2022-2030 con posible afección a Red Natura 2000.....	122
Figura 58. Vías pecuarias principales en La Rioja.....	69	Figura 86. Zonificación s/PGORN Sierras de Demanda Urbión, Cebollera y Cameros.....	123
Figura 59. Vías Verdes gestionadas por la DGMN del Gobierno de La Rioja.....	70	Figura 87.- Listado de especies de Flora y Fauna importantes dentro del Espacio Red Natura 2000 “Sierras de Demanda Urbión, Cebollera y Cameros”.....	123
Figura 60. Rutas peatonales e itinerarios ciclistas en Logroño.....	70	Figura 88.- Listado de hábitats y hábitats prioritarios dentro del Espacio Red Natura 2000 “Sierras de Demanda Urbión, Cebollera y Cameros”.....	124
Figura 61. Senderos en La Rioja.....	71	Figura 89. Zonificación s/PGORN Peñas de Arnedillo, Peñalmonite y Peña Isasa.....	124
Figura 62. Áreas de Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPSis).....	73	Figura 90.- Listado de especies de Flora y Fauna importantes dentro del Espacio Red Natura 2000 “Peñas de Arnedillo, Peñalmonite y Peña Isasa”.....	125
Figura 63. Localización Yacimientos Paleontológicos de La Rioja.....	73	Figura 91.- Listado de hábitats y hábitats prioritarios dentro del Espacio Red Natura 2000 “Peñas de Arnedillo, Peñalmonite y Peña Isasa”.....	125
Figura 64. Localización de Bienes de Interés Cultural de La Rioja.....	74	Figura 92. Zonificación s/PGORN Sierra de Alcarama y Valle del Alhama.....	125
Figura 65. BIC Camino de Santiago Francés y Camino de Santiago del Interior.....	74	Figura 93. Listado de especies de Flora y Fauna importantes dentro del Espacio Red Natura 2000 Sierra de Alcarama y Valle del Alhama.....	126
Figura 66. Visor del Sistema de Información Urbanística de La Rioja.....	75	Figura 94. Listado de hábitats y hábitats prioritarios dentro del Espacio Red Natura 2000 Sierra de Alcarama y Valle del Alhama.....	126
Figura 67. Unidades de paisaje definidas en el Estudio y Cartografía del Paisaje.....	76	Figura 95. Actuaciones de ensanches y mejoras de trazado y zonificación PGORN del espacio protegido RN 2000 Sierras de Demanda Urbión, Cebollera y Cameros.....	128
Figura 68. Unidades de paisaje definidas en el Estudio y Cartografía del Paisaje.....	76	Figura 96. Actuaciones de refuerzo de firme y zonificación PGORN del espacio protegido RN 2000 Sierras de Demanda Urbión, Cebollera y Cameros.....	128
Figura 69. SIOSE 2014 en La Rioja.....	77	Figura 97. Actuaciones de mejora de travesía y zonificación PGORN del espacio protegido RN 2000 Sierra de Alcarama y Valle del Alhama.....	129
Figura 70. Evolución de la población entre 1971 y 2019.....	78	Figura 98. Actuaciones de refuerzo de firme y mejoras de travesía en zonificación PGORN del espacio protegido RN 2000 Peñas de Arnedillo, Peñalmonite y Peña Isasa.....	130
Figura 71. Situación de los municipios de especial relevancia de La Rioja.....	78		
Figura 72. Número de habitantes y densidad de población en cada región de La Rioja.....	79		
Figura 73. Distribución de población según grupos de edades en La Rioja.....	79		
Figura 74. Distribución de población en municipios según su sexo en La Rioja.....	79		
Figura 75. Censo de viviendas familiares principales 2001-2011.....	80		
Figura 76. Situación de los municipios de especial relevancia de La Rioja.....	80		
Figura 77. Red de Carreteras de La Rioja.....	84		
Figura 78. Distribución de vehículos en La Rioja.....	93		
Figura 79. Factores de emisión según tipo de vehículo.....	95		
Figura 80. Afección sobre espacios protegidos para la alternativa 1.....	104		
Figura 81. Afección sobre espacios protegidos para la alternativa 2.....	105		
Figura 82. Localización de actuaciones propuestas en Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030 con previsible tramitación ambiental.....	109		

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Situación estaciones de la Red de medición de calidad del aire en La Rioja.....	31	Tabla 28. Consumos equivalentes en la alternativa 1.....	98
Tabla 2. Espacios Naturales Protegidos de La Rioja.....	60	Tabla 29. Consumos equivalentes en la alternativa 2.....	98
Tabla 3. Espacios protegidos. Áreas naturales singulares.....	62	Tabla 30. Puntuación para el criterio “Consumo energético”.....	98
Tabla 4. Espacios protegidos Red Natura 2000.....	63	Tabla 31. Velocidad media ponderada.....	98
Tabla 5. Resumen de Autorizaciones según categorías del riesgo de incendio.....	72	Tabla 32. Puntuación para el criterio “funcionalidad”.....	98
Tabla 6. Distribución de la población de La Rioja (01 de enero de 2020).....	78	Tabla 33. Niveles de ruido.....	99
Tabla 7. Índices generales y por ramas de actividad de la cifra de negocios.....	81	Tabla 34. Puntuación para el criterio “ruido”.....	99
Tabla 8. PIB pm oferta. Precios corrientes (miles de euros). Ajustados de estacionalidad y calendario.....	81	Tabla 35. Tiempos totales de recorrido.....	100
Tabla 9. Estaciones de tren en La Rioja.....	84	Tabla 36. Cumplimiento de umbrales.....	100
Tabla 10. Actuaciones previstas 2022 o en estudio/o ejecución.....	85	Tabla 37. Puntuación para el criterio "Accesibilidad".....	100
Tabla 11. Distribución de vehículos en la Rioja.....	93	Tabla 38. Actuaciones de obra nueva.....	100
Tabla 12. Distribución del parque móvil en España (2020).....	94	Tabla 39. Actuaciones de conservación.....	101
Tabla 13. Distribución de furgonetas, autobuses, turismos y motocicletas (2020).....	94	Tabla 40. Actuaciones preparatorias.....	101
Tabla 14. Distribución de vehículos eléctricos en España en 2030.....	94	Tabla 41. Valoración económica.....	101
Tabla 15. Vehículos eléctricos en 2030.....	94	Tabla 42. Dinero ahorrado anualmente por ahorro de tiempo de recorrido.....	101
Tabla 16. Distribución recalculada por tipo de vehículo en La Rioja.....	94	Tabla 43. Puntuación para el subcriterio “coste total”.....	101
Tabla 17. Factores de emisión.....	95	Tabla 44. Puntuación para el subcriterio "beneficio económico por ahorro den tiempos de recorrido".....	101
Tabla 18. Vehículos por kilómetro recorrido para cada alternativa.....	95	Tabla 45. Puntuación final para el criterio "coste económico".....	102
Tabla 19. Vehículos por kilómetro recorrido. Alternativa 0.....	95	Tabla 46. Puntuación para el criterio "Seguridad vial".....	102
Tabla 20. Vehículos por kilómetro recorrido. Alternativa 1.....	95	Tabla 47. Ocupación del suelo por nuevas carreteras.....	102
Tabla 21. Vehículos por kilómetro recorrido. Alternativa 2.....	96	Tabla 48. Ocupación del suelo por duplicaciones de calzada.....	102
Tabla 22. Emisiones contaminantes. Alternativa 0.....	96	Tabla 49. Ocupación del suelo por nuevas variantes.....	103
Tabla 23. Emisiones contaminantes. Alternativa 1.....	96	Tabla 50. Ocupación del suelo por ensanches y mejoras de trazado.....	103
Tabla 24. Emisiones contaminantes. Alternativa 2.....	96	Tabla 51. Área ocupada por las actuaciones (ha).....	103
Tabla 25. Puntuación para el criterio “Emisiones de gases de efecto invernadero”.....	97	Tabla 52. Áreas afectadas en la Red Natura 2000 para la alternativa 1.....	104
Tabla 26. Consumo energético medio por vehículo.....	97	Tabla 53. Áreas afectadas en la Reserva de la Biosfera para la alternativa 1.....	104
Tabla 27. Consumos equivalentes en la alternativa 0.....	97	Tabla 54. Áreas afectadas en la Directriz de Protección de Suelo No Urbanizable para la alternativa 1.....	105
		Tabla 55. Áreas afectadas en la Red Natura 2000 para la alternativa 2.....	105

Tabla 56. Áreas afectadas en la Reserva de la Biosfera para la alternativa 2.	106	Tabla 65. Actuaciones propuestas en Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030 con previsible tramitación ambiental.....	109
Tabla 57. Áreas afectadas en la Directriz de Protección de Suelo No Urbanizable para la alternativa 2.	106	Tabla 66. Actuaciones propuestas en Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030 sin necesidad de tramitación ambiental.....	111
Tabla 58. Área ocupada por las actuaciones (ha).	106	Tabla 67 . Afección de las actuaciones.	126
Tabla 59. Puntuación para el subcriterio "Ocupación del suelo en todo el territorio de La Rioja".	106	Tabla 68. Presupuestos para los indicadores AG.....	137
Tabla 60. Puntuación para el subcriterio "Ocupación del suelo en todo el territorio de La Rioja".	106	Tabla 69. Distribución por tipo de vehículo y carburante (2019).	138
Tabla 61. Puntuación para el criterio "Ocupación del suelo".	107	Tabla 70. Cálculo de vehículos equivalentes.....	138
Tabla 62. Resumen de puntuaciones.....	107	Tabla 71. Factores de emisión y cálculo para los indicadores CC3, CC4, CC5 y CC6.	138
Tabla 63. Peso para cada criterio.	107		
Tabla 64. Puntuaciones finales para cada alternativa.	107		

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Evaluación Ambiental Estratégica de planes según normativa aplicable

Durante el periodo de ejecución del Plan Regional de Carreteras de La Rioja, actualmente vigente (2010-2021), la normativa estatal en referencia a la evaluación de efectos ambientales de los planes y programas ha sido derogada por la **Ley 21/2013**.

Es por ello necesaria, la elaboración en el futuro del **Plan Regional de Carreteras de la Rioja (2022-2030)**, de un estudio en el que se lleve a cabo la correspondiente **evaluación ambiental estratégica ordinaria**, que incluya un diagnóstico ambiental, paisajístico y cultural, además del territorial, en un espacio más extenso, que tenga en cuenta la infraestructura verde y los Planes existentes a nivel supramunicipal, apostando por la calidad del entorno y del medio ambiente, la disminución de los consumos energéticos y de la contaminación acústica y el empleo de modos de transporte más eficientes, siendo primordiales las fases de participación pública y ciudadana y la integración de sus determinaciones en las sucesivas fases del Plan.

La Comunidad autónoma de La Rioja en materia de evaluación ambiental estratégica de planes y programas cuenta con la **Ley 6/2017, de 8 de mayo, de protección del medio ambiente**, donde figura en su artículo 16 que *el procedimiento a seguir para la tramitación de la evaluación ambiental estratégica, cuando la competencia corresponda a esta comunidad autónoma, se regirá por lo dispuesto en la normativa estatal básica*.

Posteriormente en 2018, se desarrolló la normativa autonómica citada mediante el **Decreto 29/2018, de 20 de septiembre, por el que se aprueba el reglamento de desarrollo del Título I "Intervención Administrativa" de la Ley 6/2017 de Protección de Medio Ambiente de La Rioja** donde en su artículo 6 indica que además de basarse en la normativa estatal el procedimiento de evaluación ambiental estratégica debe regirse también por este decreto de desarrollo autonómico.

Como **fase inicial** del procedimiento de **evaluación ambiental estratégica ordinaria** se presentó una solicitud de inicio ante el órgano ambiental que fue acompañada del **Documento Inicial Estratégico (DIE)** que, **junto con el Avance del Plan** (artículo 18 de la Ley estatal 21/2013 y artículo 7 de la Ley autonómica 6/2017), permitió el **inicio del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria del Plan** Regional de Carreteras de la Rioja 2022-2030, con el fin de que la Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos de la Rioja, tras periodo de consultas, emitiera el Documento de Alcance (artículo 19.2 Ley 21/2013) para la elaboración del Estudio Ambiental Estratégico (artículo 20 Ley 21/2013).

Como **segunda fase** se ha elaborado el presente **Estudio Ambiental Estratégico** en paralelo a la **Versión inicial del Plan**, y ambos han sido sometidos a información pública y consultas de las Administraciones Públicas afectadas y de las personas interesadas que hubieran sido previamente consultadas de conformidad con los artículos 19, 21 y 22 de la Ley 21/2013.

Tal y como se define en artículo 23, tomando en consideración las alegaciones formuladas en los trámites de información pública y de consultas, se ha modificado el estudio ambiental estratégico, y elaborado la **Propuesta Final del Plan**.

En la **tercera fase**, se ha remitido el **expediente completo al órgano ambiental** según el artículo 24 de la Ley 21/2013, el cual ha sido analizado por el mismo para posteriormente emitir la **Declaración Ambiental Estratégica** (artículo 25 de la Ley 21/2013).

Finalmente, de acuerdo al artículo 26, se ha incorporado el contenido de la Declaración Ambiental Estratégica en el Plan y en el presente Estudio Ambiental, con la finalidad de someter ambos a la adopción o aprobación definitiva del órgano sustantivo.

1.2. Evaluación Ambiental Estratégica del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030

El **objetivo principal del Plan** es contribuir a la adecuada articulación y vertebración de La Rioja, acelerando el proceso de ordenación del territorio y el progreso socioeconómico de sus ciudadanos y procurando que las condiciones de accesibilidad en cada comarca no sean nunca un impedimento al referido proceso.

Mediante la **Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria del Plan Regional de Carreteras de La Rioja** se persigue la incorporación de la variable ambiental desde el principio del proceso, apostando por una movilidad y desarrollo sostenible y analizando la necesidad o no de nuevas infraestructuras de transporte (uso del territorio) en un ámbito más ampliado.

A nivel ambiental, debe destacarse que este nuevo Plan busca favorecer una mejor alineación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030 con especial énfasis en la movilidad sostenible, no solo teniendo en cuenta la relación que existe entre las emisiones generadas por los vehículos de combustión y el cambio climático, sino también la influencia de las infraestructuras de comunicación y transporte sobre la consecución de metas de desarrollo humano y equidad social.

El Plan Regional de Carreteras vigente se corresponde con la actualización aprobada mediante la **Ley 4/2010, de 30 de abril, por la que se revisa y actualiza el Plan Regional de Carreteras de La Rioja**, y que establece un periodo de vigencia hasta el año 2021. Este Plan Regional de Carreteras 2010- 2021 fue sometido al procedimiento de evaluación ambiental estratégica (EAE N° 11/2007), finalizado con la publicación de su correspondiente Memoria Ambiental, cuyo acuerdo fue emitido por el órgano ambiental con fecha 23 de abril de 2009.

El objeto del presente Plan es la revisión de la planificación autonómica en materia de carreteras, estableciendo su alcance para el periodo 2022-2030. De este modo, se pretende analizar la situación actual de la Red de carreteras autonómica, la consecución de objetivos durante el anterior periodo de ejecución y la existencia de nuevas necesidades a satisfacer. Igualmente, pretenden evaluar cuáles son las necesidades de actuación, el volumen total de las inversiones correspondientes y la planificación de las mismas, aplicando criterios de prioridad y de pronóstico de evolución de las necesidades.

Para este nuevo Plan Regional de Carreteras de La Rioja entre 2022-2030, una vez redactado el DIE junto con el Avance del Plan se remite el 22 de enero de 2021 a la Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos (órgano ambiental competente para su aprobación), con el fin de que tras periodo de consultas (artículo 19 Ley 21/2013) pudiera emitir el **Documento de Alcance** donde se establezcan las directrices y consideraciones a tener en cuenta para la redacción del **Estudio Ambiental Estratégico** (artículo 20 Ley 21/2013) y de la **Versión Inicial del Plan** (artículo 21 Ley 21/2013). Ambos documentos dan continuidad al procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria del Plan.

Una vez redactados, se han remitido al órgano sustantivo para someter ambos a información pública y consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas (artículos 21 y 22 de la Ley 21/2013).

Transcurridos los 45 días hábiles establecidos para este proceso, se han incorporado las observaciones y alegaciones recibidas al presente EAE y a la **Propuesta Final del Plan**, para finalmente remitir al órgano ambiental el **expediente completo de evaluación ambiental estratégica**, integrado por (artículo 24 de la Ley 21/2013):

- La propuesta final de plan.
- El estudio ambiental estratégico.
- El resultado de la información pública y de las consultas, incluyendo en su caso las consultas transfronterizas así como su consideración.
- Un documento resumen en el que se describa la integración en la propuesta final del plan de los aspectos ambientales, del estudio ambiental estratégico y de su adecuación al documento de alcance, del resultado de las consultas realizadas y cómo éstas se han tomado en consideración.

Una vez analizado, de acuerdo con el artículo 25 de la Ley 21/2013, el Órgano Ambiental ha emitido la **Declaración Ambiental Estratégica**, formulada por Resolución 328/2022, de 23 de junio, de la Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos, publicada en el Boletín Oficial de La Rioja nº121, de fecha 27 de junio de 2022.

Teniendo en cuenta las consideraciones emitidas en la DAE, se han realizado los cambios oportunos tanto en el presente EAE como en el Plan, con la finalidad de que el Órgano Sustantivo emita la aprobación definitiva del Plan de Carreteras de La Rioja 2022-2030.

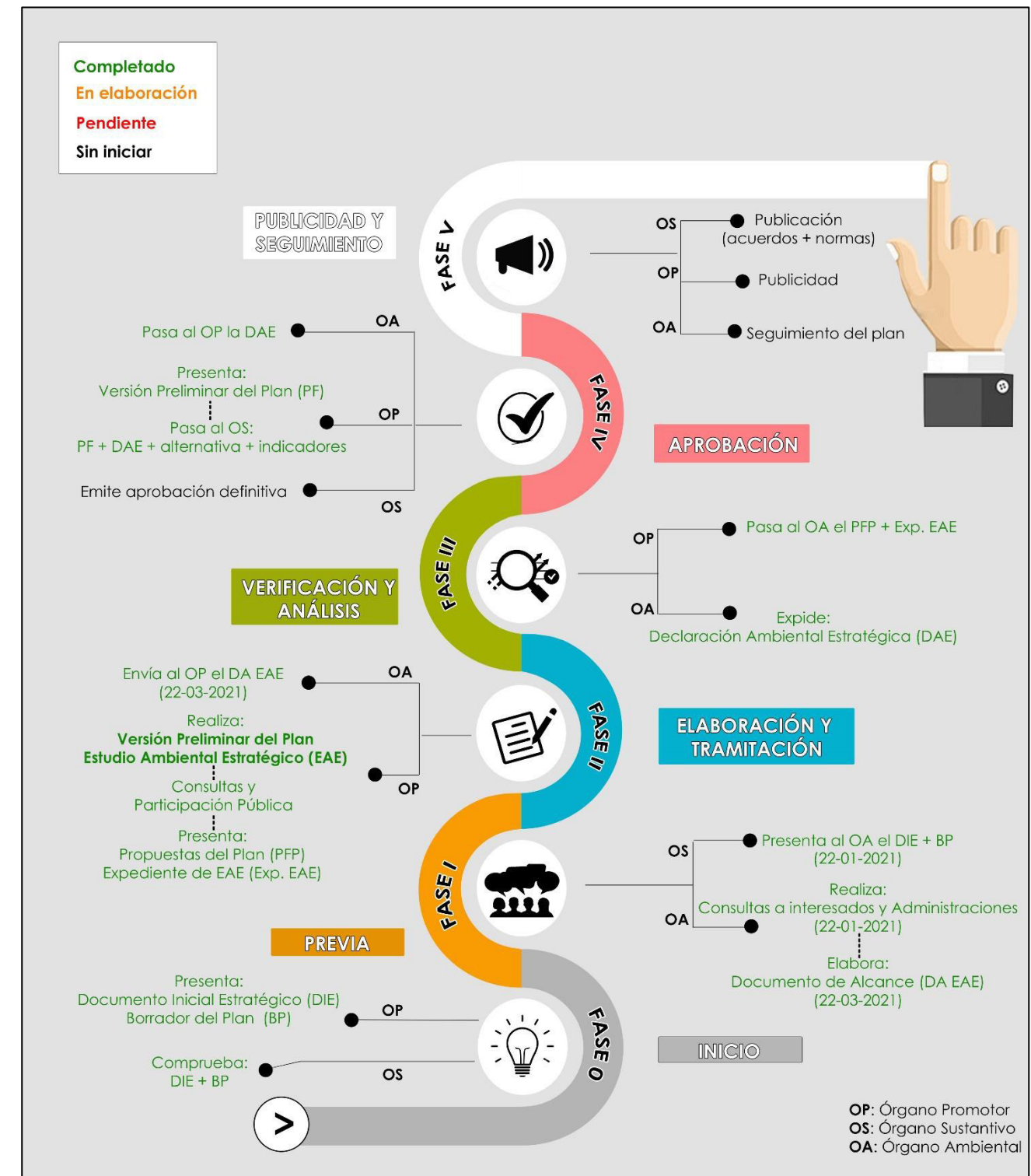


Figura 1. Esquema Evaluación Ambiental Estratégica del Plan Regional de Carreteras de La Rioja.

Fuente: Elaboración propia

1.3. Alcance, objetivos y metodología del Estudio Ambiental Estratégico del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030

El presente **Estudio Ambiental Estratégico** (en adelante, EAE), documento ambiental más ampliado y a mayor detalle que el Documento de Inicial Estratégico (DIE) presentado en una primera fase de la tramitación ambiental iniciada, **constituye un estudio clave** que acompaña a la Versión Preliminar del Plan en la segunda fase de tramitación ambiental y, una vez incorporadas las modificaciones necesarias, formará parte del expediente completo en la tercera fase.

La finalidad de su ejecución es por una parte incorporar todas las consideraciones efectuadas en la Fase de consultas previas (Documento de Alcance) y trasladarlas de una manera paralela al Plan y por otra establecer directrices básicas que sean marco de futuras actuaciones, de una forma coherente y ordenada, teniendo en cuenta sinergias con otras actuaciones, visión que solo se puede tener desde un ámbito más ampliado con Planes a nivel supramunicipal como es el Plan Regional de Carreteras de La Rioja que favorezcan no solo la conexión a nivel de transporte entre municipios sino también la continuidad de infraestructura verde existente.

Con la elaboración del EAE de forma paralela al Plan, se tiene en cuenta en la toma de decisiones y elaboración de propuestas los activos ambientales, culturales y paisajísticos del ámbito sobre el que actúa el Plan, no afectando a la infraestructura verde a nivel supramunicipal sino todo lo contrario, fomentando su puesta en valor y garantizando su preservación.

Tal y como se define en la Ley Estatal de Evaluación Ambiental (**Artículo 20 de Ley 21/2013**) en el EAE se identificarán, describirán y evaluarán los posibles efectos significativos en el medio ambiente de la aplicación del plan o programa, así como unas alternativas razonables técnica y ambientalmente viables, que tengan en cuenta los objetivos y el ámbito de aplicación geográfico del plan o programa.

2. El estudio ambiental estratégico se considerará parte integrante del plan o programa y contendrá, como mínimo, la información contenida en el anexo IV, así como aquella que se considere razonablemente necesaria para asegurar su calidad. A estos efectos, se tendrán en cuenta los siguientes extremos:

a) Los conocimientos y métodos de evaluación existentes.

b) El contenido y nivel de detalle del plan o programa.

c) La fase del proceso de decisión en que se encuentra.

d) La medida en que la evaluación de determinados aspectos necesita ser complementada en otras fases de dicho proceso, para evitar su repetición.

3. Para la elaboración del estudio ambiental estratégico se podrá utilizar la información pertinente disponible que se haya obtenido en la elaboración de los planes y programas promovidos por la misma o por otras Administraciones públicas.

Finalmente se incluye el **contenido mínimo del EAE** (Anexo IV de la Ley 21/2013):

La información que deberá contener el estudio ambiental estratégico previsto en el artículo 20 será, como mínimo, la siguiente:

1. Un esbozo del contenido, objetivos principales del plan o programa y relaciones con otros planes y programas pertinentes;

2. Los aspectos relevantes de la situación actual del medio ambiente y su probable evolución en caso de no aplicación del plan o programa;

3. Las características medioambientales de las zonas que puedan verse afectadas de manera significativa y su evolución teniendo en cuenta el cambio climático esperado en el plazo de vigencia del plan o programa;

4. Cualquier problema medioambiental existente que sea relevante para el plan o programa, incluyendo en particular los problemas relacionados con cualquier zona de especial importancia medioambiental, como las zonas designadas de conformidad con la legislación aplicable sobre espacios naturales y especies protegidas y los espacios protegidos de la Red Natura 2000;

5. Los objetivos de protección medioambiental fijados en los ámbitos internacional, comunitario o nacional que guarden relación con el plan o programa y la manera en que tales objetivos y cualquier aspecto medioambiental se han tenido en cuenta durante su elaboración;

6. Los probables efectos significativos en el medio ambiente, incluidos aspectos como la biodiversidad, la población, la salud humana, la fauna, la flora, la tierra, el agua, el aire, los factores climáticos, su incidencia en el cambio climático, en particular una evaluación adecuada de la huella de carbono asociada al plan o programa, los bienes materiales, el patrimonio cultural, el paisaje y la interrelación entre estos factores. Estos efectos deben comprender los efectos secundarios, acumulativos, sinérgicos, a corto, medio y largo plazo, permanentes y temporales, positivos y negativos;

7. Las medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, compensar cualquier efecto negativo importante en el medio ambiente de la aplicación del plan o programa, incluyendo aquellas para mitigar su incidencia sobre el cambio climático y permitir su adaptación al mismo;

8. Un resumen de los motivos de la selección de las alternativas contempladas y una descripción de la manera en que se realizó la evaluación, incluidas las dificultades, como deficiencias técnicas o falta de conocimientos y experiencia que pudieran haberse encontrado a la hora de recabar la información requerida;

9. Un programa de vigilancia ambiental en el que se describan las medidas previstas para el seguimiento;

10. Un resumen de carácter no técnico de la información facilitada en virtud de los epígrafes precedentes.

El EAE del Plan Regional de Carreteras de La Rioja, se redacta, por tanto, cumpliendo con todas las consideraciones establecidas para el mismo en la legislación aplicable, así como los condicionantes ambientales que se desprenden tanto de las consultas realizadas en fase inicial de

la tramitación, como de las **consideraciones emitidas en Documento de Alcance del 22 de marzo de 2021, donde en el apartado siguiente se extraen los aspectos más relevantes reflejados en el mismo a tener en cuenta en el presente estudio.**

1.4. Justificación del cumplimiento de las consideraciones emitidas en el Documento de Alcance por el órgano ambiental

Seguidamente se analizan todas aquellas consideraciones emitidas por la Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos en el Documento de Alcance, justificando la necesidad o no de su inclusión, así como la forma en que han sido tenidas en cuenta tanto en el presente EAE como en el Plan.

Asimismo, cabe remarcar que como anexo al Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030 se adjuntan los informes remitidos por los distintos organismos como consecuencia del periodo de consultas efectuado como parte de la tramitación ambiental del Plan, donde se establecen los criterios que deberán tenerse en cuenta en la redacción de los proyectos constructivos de las infraestructuras viarias propuestas en el presente Plan.

A. Principios de sostenibilidad ambiental.

El Plan Regional de Carreteras 2022- 2030 deberá elaborarse teniendo en cuenta los criterios ambientales estratégicos que a continuación se describen, adaptándolos en cada caso al nivel de detalle requerido para ese concreto ámbito jerárquico de decisión. En este sentido, en el estudio ambiental estratégico se justificarán qué criterios se han considerado en la elaboración de esta propuesta y cómo se ha hecho, así como cuáles se han desestimado y las razones para tal decisión.

1. Aspectos generales

- El Plan deberá contribuir al desarrollo de un modelo territorial equilibrado, para lo cual se analizará la movilidad desde el punto de vista de la sostenibilidad, evaluando las tendencias del transporte de mercancías y pasajeros por carretera respecto a su consumo energético, volumen de mercancías, intensidad del transporte, reparto modal del sector, etc.

En el presente Plan se ha pretendido contribuir al desarrollo de un modelo territorial equilibrado mediante el análisis del marco territorial de la red de carreteras de La Rioja y la inclusión de criterios territoriales como la accesibilidad a los centros de servicios básicos desde los núcleos de población de La Rioja, en la detección de necesidades de actuación y su priorización. Para el desarrollo del modelo territorial mencionado, también se han tenido en cuenta otros aspectos, como el parque de vehículos o el consumo energético que representa.

En referencia a la sostenibilidad, en el Plan se han considerado criterios de sostenibilidad ambiental, económica y social. Las tendencias del transporte se han considerado en la prognosis de la movilidad en los escenarios futuros del Plan. Respecto al modelo implementado, se ha analizado el escenario en el que no se lleva a cabo ninguna actuación propuesta del Plan, detectándose de esta manera las necesidades futuras de la red en relación

con la intensidad del transporte, reparto modal y, en general, movilidad. Esta información ha servido para diseñar las propuestas de mejora definidas en el Plan.

- Se valorarán los costes ambientales de las actuaciones propuestas, justificando su necesidad. Se incluye en el presente documento apartado específico de viabilidad económica donde se indica que el Gobierno de la Rioja cuenta con un presupuesto asignado en materia de carreteras, conforme al cual han sido definidas las alternativas previamente, y finalmente las propuestas del presente Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030. De esta forma queda asegurada la viabilidad económica del Plan.

Asimismo, tanto en el proceso de formulación de alternativas, como en la selección de las mismas, han sido tenidas en cuenta variables de funcionalidad, accesibilidad, seguridad vial...y además variables ambientales como son el consumo energético, ruido, emisión de gases de efecto invernadero o la ocupación de terrenos.

A través del análisis multicriterio se puntúan las diferentes variables, con el objetivo de comparar los costes ambientales y los efectos nocivos de las actuaciones, con los beneficios que supondrán en términos de accesibilidad, funcionalidad, seguridad vial, etc.

Tal y como se analiza en el apartado de efectos del Plan, las obras que más impacto pueden producir desde un punto de vista ambiental son la construcción de variantes y nuevas carreteras, pero debe remarcar que su construcción tiene, en cualquier caso, ventajas muy superiores a los efectos negativos, puesto que mejoran sustancialmente la accesibilidad a los municipios, y las condiciones de vida en los núcleos urbanos en los que se construye una variante.

Además, los costes ambientales serán reducidos en fase de proyecto constructivo mediante la inclusión de medidas correctoras de impacto ambiental y de integración paisajística que serán determinadas en cada caso en función del tipo de actuación y entorno en el que se encuentre.

- Se primará el acondicionamiento y mejora de las infraestructuras existentes, frente a la construcción de otras nuevas. El Plan, con carácter general, adopta el criterio de primar el acondicionamiento de los corredores existentes, adecuando el trazado en la mayor medida posible a los condicionantes ambientales. La construcción de nuevos trazados se limita a zonas del territorio donde existen problemas de accesibilidad o a la construcción de variantes de población, éstas últimas cuando las características e intensidad de tráfico soportado por las travesías no son compatibles con el correcto funcionamiento de la carretera o con el entorno urbano en el que se ubican.

- Se tendrán en cuenta los impactos inducidos por la creación de nuevas vías de comunicación o mejora de las existentes (formación de nuevos núcleos de población, desarrollo de polígonos industriales, etc.).

Dicho aspecto es importante, y debe coordinarse con el planeamiento municipal mediante el análisis de la incidencia de las infraestructuras de transporte sobre el desarrollo urbano y territorial, teniendo en cuenta las posibilidades y oportunidades de crecimiento, en el marco de una consideración global del conjunto de factores que lo condicionan. No obstante, la mejora de las actuales carreteras no conlleva en principio la formación de nuevos núcleos de población o el desarrollo de nuevas zonas industriales, habida cuenta de que se trata de una red de carreteras muy consolidada y que las mejoras planteadas tienen como objetivo principal la mejora de la seguridad vial y la accesibilidad a los núcleos urbanos más aislados del territorio.

En el presente Plan se han tenido en cuenta estos aspectos y se ha concluido que los impactos negativos relacionados con la creación de nuevos núcleos de población o con el desarrollo de polígonos industriales son de escasa entidad.

- En relación con los diseños de trazados, deberán buscar el ajuste de la carretera al territorio y no al contrario, armonizando los radios de curva, geometrías, etc.

Las actuaciones de mejora propuestas en el Plan priorizan el acondicionamiento de las infraestructuras existentes sobre la construcción de otras nuevas, limitando estas últimas a tramos de carretera, predominantemente de carácter urbano, cuya compatibilidad con el entorno resulta problemática. Además, en fase de redacción de los proyectos constructivos el diseño del trazado deberá llevarse a cabo teniendo en cuenta todas las directrices establecidas en el presente Plan, priorizando el acondicionamiento de los corredores existentes y atendiendo especialmente a la proximidad de espacios sensibles y a la integración paisajística, aspectos sobre los que se deberá incidir desde las fases iniciales del diseño de la carretera, integrándola en el medio en el que se ubica evitándose así impactos significativos.

- En los estudios de alternativas de trazado de los proyectos de desarrollo del Plan se evitarán, en la medida de lo posible, las afecciones a espacios naturales protegidos, áreas de alto valor agrícola, hábitats prioritarios, Montes de Utilidad Pública, cauces fluviales, zonas húmedas y vías pecuarias, entre otros.

En el presente Plan se ha realizado un inventario de los espacios sensibles tanto desde un punto de vista ambiental como paisajístico y cultural, igualmente, en los estudios de alternativas posteriores al Plan, se deberán tener en cuenta la existencia de posibles zonas de exclusión, para evitar o reducir las posibles afecciones a los mismos.

- Además de las alternativas de trazado, en los proyectos se valorarán aspectos como el diseño (trazado elevado, a nivel, en trinchera, túnel, falso túnel, desmonte, etc.), el dimensionado (características y capacidad) o los materiales (origen de los materiales de préstamo, canteras autorizadas, tipo de firme, etc.).

El diseño, el dimensionado o los materiales a emplear son aspectos importantes a la hora de efectuar alternativas de trazado porque pueden incidir en mayores impactos, y derivar en mayor ocupación del territorio, mayor volumen de tierras a gestionar, afección a canteras/préstamos, mayor incidencia visual.....por lo que en fase de estudio de alternativas se deberán penalizar aquellas que impliquen un trazado menos integrado con más movimientos de tierras y no ajustado al territorio, así como aquellos que impliquen un mayor empleo de materiales.

- En el diseño de taludes se evitará romper el perfil de equilibrio de las laderas y se diseñarán sistemas de drenaje adecuados. Así mismo, se deberá prever su posterior tratamiento, revegetando las nuevas formas generadas.

Será en fase de redacción del proyecto constructivo donde se planteará la integración ambiental y paisajística de la carretera proyectada, primando los taludes lo más tendidos posible, con cantos redondeados y revegetando con especies autóctonas para una mayor integración en el entorno donde se ubica.

- Las obras de drenaje deberán asegurar la integridad ecológica de los sistemas afectados, permitiendo además su uso por parte de la fauna. Se instalarán pasos de fauna específicos cuando sea necesario.

Será en fase de redacción del proyecto constructivo donde tomando como base las "Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales" realizadas en 2015 por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, se proyectará cuando esto sea posible, la construcción de nuevas obras de drenaje transversal como pasos de fauna y se velará por la instalación de pasos de fauna específicos, en caso de ser necesario, con el fin de garantizar la permeabilidad de la carretera.

- Se evitarán los rellenos sistemáticos de vaguadas.

En fase de proyecto de construcción se evitará en la medida de lo posible, tal y como ya se ha comentado con anterioridad, la intercepción de la carretera con cursos de agua fluviales tanto permanentes como estacionales, y en caso de ser necesario se proyectarán las obras de paso que sean necesarias de manera que se reduzcan los rellenos y se mantenga libre la vía de intenso desagüe de los cursos fluviales, limitando en la mayor medida posible las afecciones a la zona de flujo preferente.

- Los lugares de depósito de excedentes de tierras y acopios de materiales se seleccionarán con criterios ambientales y no solo por su cercanía a la obra, respetando una distancia adecuada a los cauces. Se revegetarán lo antes posible una vez finalizadas las obras.

En fase de proyecto constructivo o de ejecución de las obras se tendrá en cuenta dicha medida, seleccionando zonas apropiadas para la implantación de acopios materiales temporales, zona de gestión de residuos e instalaciones auxiliares, y destinando los excedentes de tierras únicamente a lugares que cuenten con la autorización ambiental correspondiente para su

empleo como lugar de depósito, y en especial, a la restauración de canteras y vertederos cuando esto sea posible.

- Se establecerán requisitos o condiciones de carácter ambiental a incluir en los Pliegos de Prescripciones Técnicas de las actuaciones del Plan (criterios de “contratación verde”), tales como el reciclado y reutilización de residuos, disminución del consumo de recursos naturales, etc.

Los Pliegos de Cláusulas Administrativas del Gobierno de La Rioja, en materia de carreteras, incorporan desde hace varios años la valoración de criterios de sostenibilidad ambiental en los procedimientos de adjudicación de las obras, primando las medidas tendentes a la disminución y reutilización de los residuos en los procesos constructivos.

- Los proyectos incluirán propuestas de medidas compensatorias de los impactos residuales para los que no sea suficiente con la ejecución de medidas correctoras.

En fase de proyecto constructivo se analizarán todos los impactos, se incluirán las medidas correctoras necesarias y se tomarán medidas compensatorias adicionales en caso de que sea necesario, todo ello en cumplimiento de la normativa ambiental que resulte aplicable.

- Se exigirá el seguimiento y control de los efectos ambientales de las infraestructuras y del cumplimiento de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias establecidas en los programas de vigilancia ambiental de los proyectos.

En fase de proyecto constructivo y ejecución de las obras se exigirá el seguimiento y control de los efectos ambientales de las infraestructuras y del cumplimiento de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias establecidas en los programas de vigilancia ambiental, en cumplimiento de la normativa ambiental que resulte aplicable.

- La ejecución de los proyectos contará con la supervisión de una dirección ambiental de obra.

En fase de proyecto constructivo y ejecución de las obras, se tendrá en cuenta dicha consideración, en cumplimiento de la normativa ambiental que resulte aplicable, recabándose además el asesoramiento y colaboración del personal técnico de la Consejería competente en materia de medio ambiente, cuando esto resulte conveniente, para la mejor integración de las obras.

2. Usos y consumo de suelo.

- En la localización de las actuaciones necesarias para la ejecución de las infraestructuras previstas en el Plan se considerarán las zonas más vocacionales posible para estos usos y de forma coherente con las características del entorno, teniendo en cuenta la capacidad de acogida del medio para cada tipo de actividad.

Dicho análisis se efectuará en fase de estudio informativo o en su defecto en fase de proyecto constructivo, donde tras realizar el análisis de los diferentes condicionantes ambientales,

territoriales y culturales que afectan al ámbito de estudio, teniendo como base el presente Plan, se debe sintetizar la información obtenida para determinar la capacidad de acogida del territorio.

3. Espacios naturales y especies protegidas.

- Se protegerán y preservarán las zonas de mayor valor ecológico o fragilidad.

En el presente Plan se han identificado las zonas de mayor fragilidad y de mayor valor ecológico, efectuando propuestas que sean compatibles con dichas zonas sensibles, no obstante, tal y como se ha comentado en el punto anterior, estos espacios estarán integrados en los condicionantes ambientales y a la hora de evaluar la capacidad de acogida del territorio a la infraestructura tendrán un peso importante para garantizar su preservación.

- Se mantendrá la continuidad de los corredores biológicos, asegurando la permeabilidad de la fauna asociada a los mismos. En este sentido, se considera fundamental el mantenimiento de la naturalidad de las vaguadas.

Para ello, se plantearán medidas de mejora en las actuaciones que así lo requieran, a nivel de:

- Diseño de trazados, evitando en la medida de lo posible la fragmentación de hábitats.
- Minimización de desmontes, taludes y terraplenes, por su efecto barrera.
- Creación y seguimiento de la necesidad y efectividad de los pasos de fauna.

Tal y como ya se indicado en apartados anteriores en fase de diseño de estudio informativo o en fases posteriores de proyecto constructivo se tendrán en cuenta dichos aspectos. En referencia a la fragmentación de hábitats en el presente Plan ya ha sido analizado el efecto barrera de las infraestructuras de transporte actuales y los puntos de conflicto por intercepción con cauces de entidad, y seguidamente en la elaboración de propuestas ha sido tenido en cuenta dicho aspecto para en fases sucesivas no suponer un impacto significativo.

4. Gestión del agua.

- En la medida de lo posible se evitarán los cruces de infraestructuras con cauces fluviales.

En líneas generales el Plan antepone el acondicionamiento de los trazados existentes frente a la construcción de otros nuevos, por lo que las nuevas afecciones a los cursos de agua se reducen considerablemente. En el caso de nuevas carreteras o variantes de población se tendrá en cuenta este aspecto como criterio de valoración de alternativas incluyéndose en la metodología de selección de alternativas.

- Los parques de maquinaria y zonas de acopio de materiales se situarán alejadas de barrancos y cauces de ríos.

En fase de proyecto constructivo o de ejecución de las obras se tendrá en cuenta dicha medida, seleccionando zonas apropiadas para el acopio de materiales, en lugares que cuenten con las autorizaciones ambientales y del Organismo de Cuenca para su empleo como zona de acopio.

5. Contaminación atmosférica, lumínica y acústica.

- Se incorporarán medidas para la reducción de las emisiones de NOx y compuestos orgánicos volátiles (COV) en el transporte rodado y en la distribución de combustibles.

Las propias actuaciones propuestas en el Plan contribuyen a una reducción de las emisiones en el transporte rodado y en la distribución de combustibles puesto que disminuyen las congestiones de tráfico y mejoran la funcionalidad y accesibilidad de la red, entre otros aspectos.

Asimismo, se indica en el apartado de medidas, dentro del bloque de “Protección del medio natural e hídrico y de la calidad del aire” la introducción de mejoras funcionales en las carreteras que disminuyan las congestiones de tráfico, homogenice las velocidades de circulación y mediante la utilización de firmes adecuados.

- Se aplicarán las medidas necesarias para evitar la contaminación lumínica, diferenciando las zonas urbanas de las rurales y de aquellas zonas sensibles.

En fase de proyecto constructivo se tendrá en cuenta dicha consideración, aplicando la normativa sectorial vigente al diseño e implantación de los elementos de iluminación y balizamiento.

- Se desarrollarán e integrarán mapas de ruido que delimiten áreas de afección acústica y permitan el establecimiento de planes de acción.

La competencia para la elaboración y aprobación de los mapas de ruido, así como sus condiciones y plazos de su aprobación y revisión debe llevarse a cabo por la autoridad competente y conforme a la normativa vigente, por lo que su elaboración excede el alcance del Plan. No obstante, el estudio de nuevas carreteras o variantes de población se llevará a cabo teniendo en cuenta las previsiones de contaminación acústica en fase de explotación, para lo que se llevarán a cabo los estudios acústicos necesarios.

- Se fomentarán medidas para la prevención del ruido, como firmes adecuados, limitación de la velocidad en las inmediaciones de zonas sensibles o pantallas acústicas.

El Plan prevé las partidas presupuestarias necesarias para llevar a cabo las medidas paliativas previstas en los Planes de Acción contra el Ruido en los grandes ejes viarios, y las que puedan decidirse en sus futuras revisiones. Igualmente, la construcción de nuevas carreteras, o variantes de población tendrá en cuenta este aspecto en sus estudios informativos y proyectos constructivos, en los que deberá garantizarse el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica.

6. Gestión de residuos y materiales de construcción.

- Se seleccionarán materiales duraderos cuyo proceso productivo implique el menor impacto ambiental posible y que se hallen disponibles en el entorno o sean transportados al menor coste ambiental.

En fase de proyecto constructivo y ejecución de las obras se tendrá en cuenta dicha consideración.

- Se potenciará el uso de materiales reciclables y/o reciclados para las obras de construcción. En fase de proyecto constructivo y ejecución de las obras se tendrá en cuenta dicha consideración.

- Se exigirá que el origen del material de préstamo para rellenos sea de explotaciones mineras debidamente autorizadas.

En fase de ejecución de las obras se tendrá en cuenta dicha consideración.

7. Paisaje.

- En el diseño de las estructuras se tendrán en cuenta criterios ambientales para la minimización de las afecciones paisajísticas.

En fase de proyecto constructivo y ejecución de las obras se tendrá en cuenta la integración paisajística de las estructuras.

- Los proyectos contendrán medidas de restauración vegetal de desmontes y taludes.

En fase de proyecto constructivo y ejecución de las obras se incluirán las medidas necesarias para la restauración vegetal de taludes de desmonte y terraplén, para lo que se recabará el asesoramiento y colaboración de la Dirección General de Biodiversidad

- Los proyectos deberán incluir medidas de restauración de las canteras y reducir el número de vertederos, buscando el acondicionamiento de las tierras sobrantes y gestionando adecuadamente los residuos de construcción y demolición.

El diseño de las carreteras se llevará a cabo procurando alcanzar la mejor compensación de tierras posible, es decir, evitando la existencia de excedentes y reduciendo la necesidad de materiales de aportación, en la mayor medida posible. Además, se procurará la reutilización de los materiales procedentes de demoliciones como materiales constructivos que serán utilizados en las propias obras, para ello se favorecerán las medidas de valorización de los residuos, tales como la fabricación de firmes bituminosos, la fabricación de zahorras y materiales drenantes, o su utilización como rellenos en cimientos y núcleo de terraplén, siempre que esto sea posible.

Los materiales sobrantes y los residuos procedentes de las operaciones de construcción y demolición serán retirados a lugares de vertido que cuenten con las correspondientes autorizaciones favoreciéndose, cuando esto sea posible, su empleo en la restauración de canteras y vertederos.

B. Contenido, amplitud y nivel de detalle del estudio ambiental estratégico.

El estudio ambiental estratégico deberá identificar, describir y evaluar los posibles efectos significativos en el medio ambiente de la aplicación de este Plan, considerando diversas alternativas razonables a los mismos que sean técnica y ambientalmente viables.

Para la elaboración del estudio ambiental estratégico se podrá utilizar la información pertinente disponible que se haya obtenido en la elaboración de los planes y programas promovidos por una Administración pública.

Propuesta de contenido del estudio ambiental estratégico del Plan Regional de Carreteras 2022-2030:

1. Descripción del Plan, especificando sus objetivos y ámbito territorial y funcional, así como su relación e interacciones con otros planes o programas:

- ✓ Identificación del ámbito territorial de actuación.
- ✓ Objetivos principales.
- ✓ Relación con otros planes o programas conexos cuyo contenido pueda afectar o ser afectado significativamente por las determinaciones del Plan (planeamiento urbanístico, Directriz de Protección del Suelo No Urbanizable, planes de transporte estatales, Plan Director de Abastecimiento de La Rioja, Plan Director de Saneamiento y Depuración de La Rioja, Plan Director de Residuos de La Rioja, planes de gestión de especies o espacios protegidos, Plan Forestal de La Rioja, Programa de Desarrollo Rural, etc.).
- ✓ Objetivos de protección ambiental que guardan relación con el Plan y la manera en que se han tenido en cuenta durante su elaboración (VIII Programa de Acción en materia de Medio Ambiente de la Unión Europea, Estrategia Renovada de la Unión Europea para un Desarrollo Sostenible, Estrategia Nacional de Desarrollo Sostenible, Bases para la Estrategia de Desarrollo Sostenible de La Rioja, etc.).
- ✓ En este sentido, se considerarán especialmente los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, aprobada por Resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015.
- ✓ Con el fin de facilitar la fase de información pública, se recomienda aportar cartografía oficial actualizada.

En el apartado 2 del presente estudio se identifica el ámbito de actuación (2.3), los objetivos y criterios principales del Plan (2.1), así como la relación con otros planes y programas (2.4).

Se incluye en el apartado 3 los objetivos de protección ambiental que guardan relación con el Plan, especialmente los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, incorporándose además la relación de los mismos con los indicadores establecidos para el seguimiento del Plan en el apartado 11.

Las imágenes aportadas en el estudio provienen del QGIS donde la cartografía temática ha sido descargada en formato shape de la Infraestructura de Datos Espaciales de La Rioja, siendo por tanto cartografía de carácter oficial que se encuentra actualizada.

2. Descripción de los siguientes factores ambientales del ámbito territorial del Plan y su probable evolución en caso de no aplicarse ("alternativa 0"):

- ✓ Clima: Condiciones climáticas del ámbito territorial objeto del Plan.
- ✓ Confort sonoro: Descripción sucinta del escenario acústico. Mapas de ruido. Determinación de zonas existentes con niveles superiores a los establecidos en la legislación.
- ✓ Calidad del aire: Descripción sucinta de la situación de las emisiones a la atmósfera. Consumo energético existente.
- ✓ Condiciones lumínicas y electromagnéticas: Breve descripción del escenario lumínico y de Radiaciones electromagnéticas.
- ✓ Geología, geomorfología y geotecnia: Breve descripción. Inventario de puntos de interés geológico y paleontológico.
- ✓ Calidad y usos del suelo: Caracterización de los suelos del ámbito de influencia del Plan. Descripción de los aprovechamientos y usos del suelo. Existencia de suelos contaminados o potencialmente contaminados.
- ✓ Hidrología e hidrogeología: Relación de los recursos hídricos, superficiales y subterráneos, existentes en la zona, así como las características y estado de los mismos. Delimitación de las zonas de Dominio Público Hidráulico, inundables, sensibles, vulnerables, de baño u otras protecciones del agua recogidas en la Directiva Marco del Agua. Consumo de agua potable. Volumen de aguas residuales y carga contaminante.
- ✓ Vegetación: Relación concisa de especies, especialmente aquellas amenazadas o protegidas.
- ✓ Fauna: Relación concisa de especies, especialmente aquellas amenazadas o protegidas.
- ✓ Hábitats: Identificación y descripción. Estado y grado de protección. Valoración de las unidades ambientales existentes. Montes de Utilidad Pública.
- ✓ Espacios naturales protegidos: Relación con los espacios naturales de La Rioja catalogados o con protección normativa, como las Áreas de Interés Especial para especies amenazadas o la Red Natura 2000, afectados por el Plan. Áreas de interés para el mantenimiento de su conectividad ecológica. Barreras ecológicas existentes.
- ✓ Paisaje: Valoración de las unidades de paisaje existentes. Determinación de las cuencas visuales relevantes de la zona.
- ✓ Riesgos naturales y tecnológicos: Tipologías, descripción, zonificación y nivel de los riesgos que afectan al espacio considerado, con especial atención sobre las zonas inundables.
- ✓ Socioeconomía: Situación y análisis sociodemográfico del área de influencia del Plan. Infraestructuras existentes.
- ✓ Salud humana: Situación de las poblaciones respecto a los productos químicos, los residuos y la contaminación atmosférica, acústica, lumínica y electromagnética, así como a los riesgos naturales y tecnológicos existentes.

- ✓ Patrimonio cultural: Localización de los elementos de interés histórico- cultural o con algún grado de protección de la zona.
- ✓ Vías pecuarias y otros: Localización de las vías pecuarias, vías verdes, rutas peatonales, carriles- bici o red de senderos (GR, PR, etc.) existentes en el área de actuación que puedan verse afectados.
- ✓ Todos estos aspectos se reflejarán en la correspondiente información cartográfica oficial.

Se incluye apartado específico en el presente estudio “aspectos ambientales y territoriales que pueden ser afectados significativamente y evolución según cambio climático” en el que se describen los factores del medio anteriormente expuestos junto con información cartográfica descargada en formato shape del Infraestructura de Datos Espaciales de La Rioja y tratada en QGIS.

3. Examen de las alternativas consideradas y justificación de la alternativa seleccionada.

- ✓ Descripción de la manera en que se ha llevado a cabo la evaluación ambiental de las distintas alternativas propuestas para el Plan, incluidas las dificultades encontradas para recabar la información requerida.
- ✓ Descripción y motivación de la elección de la alternativa seleccionada o planteamientos considerados en su caso.
- ✓ Descripción de otras alternativas consideradas y los motivos por los cuales no han sido estimadas.
- ✓ Valoración de las distintas alternativas y criterios: Se incluirán aquellos que minimicen el consumo de recursos naturales (agua, suelo, vegetación, paisaje), maximicen los sistemas de prevención de la contaminación y que, en general, reduzcan las alteraciones ambientales, considerando los diferentes elementos integrantes de la actuación en sus distintas etapas de ejecución y los valores ambientales existentes.
- ✓ Se incluirá una relación orientativa en la que se determinen cuáles de las actuaciones previstas en el Plan requerirán someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, sin perjuicio de lo que en su momento y para cada proyecto particular determine la legislación vigente y el órgano ambiental correspondiente.

En el apartado 7 se explican las diferentes alternativas consideradas en este estudio, así como la metodología y los criterios tenidos en cuenta para la comparación entre ellas. Además, se explica detalladamente que valores y consideraciones se han tenido presentes en cada criterio. Finalmente, se justifica la alternativa elegida.

Se incluye en apartado 8 las actuaciones del Plan que previsiblemente impliquen una tramitación ambiental, indicando que de las propuestas efectuadas en el Plan Regional de Carreteras de La Rioja son las duplicaciones de carreteras, variantes, ensanches y mejoras del trazado de la Red autonómica de La Rioja las que previsiblemente impliquen una tramitación

ambiental por ser actuaciones que requieren ocupación de terrenos fuera de la zona urbana de los municipios integrantes del ámbito.

Seguidamente se detalla dentro de este tipo de actuaciones aquellas que previsiblemente requerirán una tramitación ordinaria o simplificada.

4. Identificación y caracterización de los impactos ambientales generados por las distintas acciones del Plan:

- ✓ Calidad del aire: Incidencia y consecuencias en la contaminación atmosférica. Relación con planes y programas estatales y autonómicos para la protección de la atmósfera existentes. Impacto que la nueva movilidad implique sobre el cambio climático. Huella de carbono asociada.
- ✓ Confort sonoro: Incidencia y consecuencias en la contaminación acústica. Zonas de servidumbre acústica y objetivos de calidad definidos.
- ✓ Condiciones lumínicas: Alteraciones del medio nocturno.
- ✓ Condiciones electromagnéticas: Contaminación radioeléctrica.
- ✓ Geología, geomorfología y geotecnia: Afecciones a puntos de interés geológico y paleontológico.
- ✓ Hidrología e hidrogeología: Afecciones y riesgos de contaminación de aguas superficiales y subterráneas. Alteraciones del drenaje natural de los terrenos. Efecto barrera de aguas de escorrentía. Impactos sobre la zona de Dominio Público Hidráulico.
- ✓ Calidad y usos del suelo: Cambios en la productividad y características del suelo. Modificaciones de los usos del suelo. Ocupación del territorio. Creación de canteras y vertederos.
- ✓ Vegetación: Efectos y riesgos sobre la vegetación natural, sobre todo en lo que respecta a la flora amenazada o protegida y terrenos forestales.
- ✓ Fauna: Efectos y riesgos sobre la fauna, sobre todo en lo que respecta a aquella amenazada o protegida: pérdida y fragmentación de hábitats, efecto barrera, atropellos, mejora de la accesibilidad a lugares de cría, molestias por voladuras, etc.
- ✓ Hábitats: Efectos sobre las características y funcionamiento de los ecosistemas existentes en el entorno, haciendo hincapié en corredores ecológicos, como las riberas y cauces fluviales, y en los montes, especialmente en aquellos declarados de utilidad pública.
- ✓ Espacios naturales protegidos: Repercusiones e impactos ambientales sobre la Red Natura 2000 y otras figuras de protección, teniendo en cuenta los objetivos de conservación de dicho espacio conforme a lo dispuesto en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, de Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.
- ✓ Paisaje: Cambios paisajísticos e incidencia visual.
- ✓ Riesgos naturales y tecnológicos: Tipologías, descripción, zonificación y nivel de los riesgos que afectan al espacio considerado, con especial atención sobre las zonas inundables. Repercusiones o riesgos sobre la seguridad y la salud de las personas.

- ✓ Socioeconomía: Efectos y consecuencias inducidos por su ejecución en la población, en la economía y en las infraestructuras.
- ✓ Salud humana: Incidencia sobre las poblaciones respecto a los productos químicos, los residuos y la contaminación atmosférica, acústica, lumínica y electromagnética, así como a los riesgos naturales y tecnológicos existentes.
- ✓ Patrimonio cultural: Afecciones a los valores culturales.
- ✓ Vías pecuarias y otros: Impactos directos sobre las vías pecuarias, vías verdes, red de senderos (GR, PR, etc.).

En apartado 9 del presente estudio se identifican y caracterizan los posibles impactos generados como consecuencia de las actuaciones propuestas en el Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030 concluyendo que son las actuaciones de ejecución de variantes poblacionales y de duplicaciones de calzada las que mayor impacto al medio pueden producir, tanto en fase de construcción como de explotación.

Las actuaciones propuestas consistentes en refuerzos de firme y mejoras de travesía en medio urbano, si bien generarán impactos negativos durante fase constructiva éstos serán temporales, a corto plazo, reversibles y compatibles con el entorno, aunque cabe destacar aquellas actuaciones de refuerzo de firme que se encuentran próximas a los cursos fluviales y a otros espacios de interés, donde se deberán adoptar las medidas cautelares necesarias para evitar su afección. En fase de explotación el impacto será positivo puesto que mejorará la circulación en dichos tramos, así como el ruido asociado al mejorar las condiciones de rodadura de los vehículos.

En referencia a las actuaciones propuestas que impliquen ocupación de terrenos, los ensanches y mejoras de trazado producirán un impacto negativo muy puntual pero compatible con el medio en fase constructiva, siendo en fase de explotación un impacto positivo puesto que contribuye a una mejora de la seguridad vial en el tramo en que se actúe.

Si bien cabe remarcar la existencia de actuaciones de ensanche y mejoras de trazado que se encuentran en espacios de la Red Natura 2000 donde existen numerosos hábitats de interés comunitario, áreas de interés de diversas especies y Montes de Utilidad Pública, además de posibles intercepciones con vías pecuarias...y por tanto se deberán extremar en dichos casos las medidas cautelares y/o correctoras a aplicar.

5. Medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, compensar cualquier efecto negativo sobre el territorio, incidiendo sobre los siguientes aspectos:

- ✓ Contaminación atmosférica y acústica. Disminución de gases de efecto invernadero. Cambio climático.

- ✓ Conservación de los espacios naturales y especies protegidos, montes, riberas y vías pecuarias. Fragmentación de hábitats. Efecto barrera.
- ✓ Conservación del suelo.
- ✓ Impactos paisajísticos, sobre todo en las zonas de montaña.
- ✓ Restauración de los terrenos afectados.
- ✓ Protección y mejora de la salud humana.

Se incluye en el apartado 10 las medidas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, compensar cualquier efecto negativo sobre el territorio incidiendo en los aspectos arriba indicados, centrándose principalmente en las propuestas que implican una ocupación del territorio y que, por tanto, pueden conllevar un impacto negativo al medio, indicando las recomendaciones más significativas para la introducción de criterios de sostenibilidad, todas ellas destinadas a favorecer la integración ambiental de dichas propuestas.

Se establecen las recomendaciones categorizadas en atención a cada uno de los objetivos y criterios ambientales estratégicos definidos en el presente EAE enfocadas y complementadas para las infraestructuras de transporte, incluyendo además las medidas y acciones específicas remitidas en informes por administraciones públicas en el Documento de Alcance o por normativa sectorial aplicable.

6. Programa de vigilancia ambiental donde se definan los parámetros que permitan el seguimiento y la comprobación de su cumplimiento, la detección de los impactos producidos y una propuesta de revisión en caso necesario. Deberá incluir un sistema de indicadores que ayude a la valoración de la integración de los aspectos ambientales en el Plan, tanto en la actualidad como en su fase posterior de seguimiento, según las características recogidas en el apartado C de este Documento de Alcance.

- ✓ Se indicarán los aspectos cuyo análisis detallado debe posponerse a fases posteriores del proceso de planificación o a las evaluaciones de impacto ambiental de los proyectos derivados de este Plan.

Se incluye apartado específico en el presente estudio referente a las medidas previstas para el seguimiento del Plan Regional de Carreteras de la Rioja 2022-2030, donde se incluyen los indicadores de seguimiento del mismo que corresponden con la propuesta efectuada por el órgano ambiental en el Documento de Alcance emitido (ver apartado C del Documento de Alcance).

7. Informe sobre la viabilidad económica de las alternativas y de las medidas dirigidas a prevenir, reducir o paliar los efectos negativos del Plan, así como de su programa de vigilancia ambiental. Se incluye apartado específico en el presente estudio.

8. Resumen no técnico de la información facilitada en virtud de los epígrafes precedentes.

Se incluye apartado específico al final del presente estudio donde se efectúa un resumen no técnico del presente EAE según lo dispuesto en Ley 21/2013

Respecto a las **observaciones recibidas durante la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y público interesado**, en la redacción de Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022- 2030 y de su estudio ambiental estratégico se tendrán en cuenta las siguientes **consideraciones ambientales**:

1. Dirección General de Salud Pública, Consumo y Cuidados: Con fecha 1 de febrero de 2021 recoge los aspectos relativos a la salud humana que deberán tenerse en cuenta:

- ✓ Objetivos del plan y relación con otros planes y programas concernientes a medio ambiente y salud, incluidos los relativos al cambio climático.
- ✓ Situación actual de la población humana afectada por las carreteras, descripción demográfica y sanitaria de dichas poblaciones y su probable evolución.
- ✓ Vulnerabilidad de las poblaciones o grupos de población en cuanto a su estado de salud por exposición a riesgos ambientales. Amenazas actuales y tendencias posibles.
- ✓ Alineamiento con los objetivos ambientales de protección de la salud en los ámbitos internacional, comunitario y nacional.
- ✓ Los probables efectos significativos en la salud humana (secundarios, acumulativos, a corto, medio y largo plazo, permanentes y temporales, positivos y negativos) debidos a los productos químicos, los residuos, la contaminación atmosférica, acústica, lumínica y electromagnética, la contaminación de las aguas y del suelo, el cambio climático y la proliferación de vectores transmisores de enfermedades, así como los riesgos naturales y los accidentes.
- ✓ Las medidas previstas de prevención y protección de la salud humana respecto a la exposición a riesgos originados por factores ambientales que se verán modificados. Especialmente por el ruido, la contaminación atmosférica, la afección a los sistemas de abastecimiento de agua de consumo humano, los accidentes y las inundaciones por el efecto barrera de las carreteras.
- ✓ Evaluación de las opciones más saludables en la selección de las alternativas previstas.
- ✓ Consideración de la salud humana en las medidas de seguimiento de los efectos. En el programa de vigilancia ambiental se podrían incluir los indicadores de salud humana que resulten adecuados a los efectos más significativos, como, por ejemplo, población expuesta a: ruido, contaminantes atmosféricos, suelos contaminados, residuos, productos químicos, agua contaminada (de consumo humano, recreativas, residuales, etc.), riesgos naturales y tecnológicos.

Se incluye un apartado específico en el presente estudio referente a los objetivos del Plan y a la relación con otros planes y programas, además se incorpora un apartado específico referente a la salud humana dentro de los aspectos ambientales y territoriales que pueden ser afectados significativamente y evolución según cambio climático, analizándose posteriormente los efectos del

Plan sobre la salud humana y las medidas a adoptar para finalmente establecer indicadores respecto al bienestar de la población además de otros que directamente también influyen en la salud como son principalmente los referentes al control de la contaminación acústica y lumínica, a la reducción de emisiones y huella de carbono y al control en la ocupación de terrenos, entre otros.

2. Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático, Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno Vasco: Con fecha 11 de febrero de 2021 indica lo siguiente:

La consulta y descarga de la información ambiental necesaria puede realizarse a través de las sedes electrónicas de la Infraestructura de Datos Espaciales de Euskadi (IDE) y del Sistema de Información de la Naturaleza de Euskadi.

En esta fase tan preliminar de la Planificación, en la que aún no se han definido las actuaciones que se desarrollarán en cada uno de los programas definidos, no es posible avanzar en el análisis de impactos. Previsiblemente serán las actuaciones previstas en el Programa de actuaciones para la construcción, acondicionamiento, ensanche y mejora de la red de carreteras autonómica las que, al tener una incidencia territorial, podrían generar afecciones sobre el patrimonio natural.

Centrándonos en el potencial de afección del Plan Regional de Carreteras de la Rioja en la Comunidad Autónoma del País Vasco, se considera conveniente destacar determinadas cuestiones competencia de esta Dirección, de cara a su consideración en posteriores fases en las que se vayan definiendo las actuaciones a desarrollar y se lleve a cabo su análisis ambiental:

- ✓ El límite entre ambas comunidades autónomas es coincidente con dos espacios integrados en la Red Natura 2000: la ZEC/ZEPA Sierras meridionales de Álava y la ZEC Río Ebro. Cualquier actuación en su entorno deberá detectar y, en su caso, valorar la existencia de posibles afecciones apreciables sobre sus objetivos de conservación, de acuerdo con lo establecido en el artículo 46.4 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.
- ✓ Las intervenciones en carreteras limítrofes podrían generar afecciones no solo a la conectividad ecológica en la Rioja, sino que podrían tener un impacto también en los flujos con la Comunidad Autónoma del País Vasco, ya que, en general, la construcción de carreteras supone la creación de nuevas barreras a la conectividad ecológica, cuya entidad depende de cada proyecto concreto.
- ✓ Por otro lado, los acondicionamientos, ensanches y mejoras tienen la capacidad de incrementar y agravar el efecto barrera de la red actual al tiempo que, dependiendo de cómo se diseñen, pueden ser una oportunidad para acometer complementariamente actuaciones de recuperación de la conectividad ecológica en tramos concretos. Se trata a juicio de esta Dirección de una cuestión que requerirá la conveniencia de prestar especial atención en el diseño estratégico de la red de carreteras.
- ✓ De hecho, sería interesante que el Plan Regional de Carreteras de La Rioja incluyera un apartado relativo a esta cuestión, identificando el efecto barrera de las infraestructuras actuales y previstas, y planteando medidas al respecto: construcción de ecoductos en zonas

comprometidas, dotación de pasos de fauna en tramos problemáticos, adaptación de elementos de drenaje en nuevas carreteras y en zonas que son objeto de mejora, etc.

Se ha efectuado un análisis ambiental en todo el ámbito del Plan y conforme al mismo y a las propuestas de actuación se han identificado los impactos previsibles. No obstante, será en fase de proyecto constructivo donde se detallará y aportará más información al respecto, coordinándose cualquier medida a adoptar con el organismo competente con la finalidad de integrar la infraestructura propuesta al entorno y garantizar la preservación de cualquier elemento sensible en el medio que pueda verse afectado.

Asimismo, en el presente estudio, dentro del apartado de conectividad ecológica, se ha analizado las zonas de conflicto por fragmentación de hábitats y: efecto barrera de las infraestructuras lineales, incluyendo la superficie de territorio fragmentado. Es en fase de proyecto constructivo donde en función del tipo de actuación deberán establecerse las medidas de permeabilización territorial necesarias para garantizar el paso de fauna, entre otros...

Finalmente se incluye un apartado de infraestructuras existentes y previstas en el ámbito del presente Plan.

3. Ayuntamiento de Calahorra:

Con fecha 15 de febrero de 2021 informa lo siguiente:

La alineación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030, citada en la justificación del Avance del Plan, se considera fundamental y necesaria.

En tanto no se desarrolle la Versión Inicial del Plan que defina con exactitud las actuaciones previstas y su programación no puede analizarse el impacto ambiental potencial ni la idoneidad del mismo.

A la vista del diagnóstico de la situación actual, del grado de ejecución del Plan vigente y de los principales problemas y necesidades funcionales que presenta la red de carreteras riojana, se considera necesario hacer las siguientes observaciones:

- ✓ Se considera imprescindible realizar un estudio sobre el estado de conservación de la Red, que actualice el disponible del año 2014.
- ✓ Se deberán incluir y coordinar las actuaciones del Plan de acción del Mapa de ruido de carreteras vigente y su previsión para los próximos durante la vigencia del Plan.
- ✓ En los tramos que requieran intervención en el firme y que presenten afecciones derivadas del mapa de ruido plantearse el empleo de capa de rodadura fonoabsorbente.
- ✓ Respecto a la red que discurre por el término municipal de Calahorra se remite al Planes de Movilidad Urbana Sostenible y a la Revisión de su Plan General Municipal.
- ✓ El trazado del Camino Jacobeo de Santiago se deberá determinar de forma coordinada entre los Servicios autonómicos de Patrimonio Histórico y Carreteras, así como su acondicionamiento para garantizar la seguridad necesaria, con el fin de potenciar el Plan turístico y cultural de La Rioja Baja.

Se incluye un anejo específico (*"Conservación de la Red"*) en el Plan sobre un estudio complementario del estado de conservación de la red actual, con objeto de priorizar las actuaciones de reposición en función del estado físico de la calzada, de la regularidad superficial y del número de usuarios (IMD) que soporte cada tramo de carretera.

Las acciones de mejora propuestas están coordinadas con las actuaciones del Plan de acción contra el ruido de La Rioja vigente. Asimismo, para la realización del presente Plan de Carreteras se ha procedido a revisar y considerar el vigente Plan General Municipal, entendiendo que las propuestas son compatibles con los Planes de Movilidad Urbana Sostenible de los diferentes términos municipales

Se incluye en el presente estudio los Planes de Acción contra el Ruido (PAR) de los grandes ejes viarios de La Rioja comprobando que las medidas en materia de infraestructuras de transporte son compatibles con las propuestas de actuación del presente Plan.

Referente a la red de Calahorra y Logroño se incluye lo dispuesto al respecto en el PAR. En el caso de Calahorra alude a la baja afección por lo que no plantean medidas correctoras en la fuente de emisión del ruido, entendiendo que los futuros desarrollos específicos deberán llevarse a cabo ubicando la línea de edificación fuera de la isófona del índice de calidad acústica correspondiente o adoptando las medidas correctoras necesarias. En el caso de Logroño, las medidas previstas incluyen la limitación de la velocidad en la zona residencial y el futuro reasfaltado con pavimento fonoabsorbente en operaciones de mantenimiento futuro.

Por último, las actuaciones que afecten al trazado del Camino Jacobeo de Santiago están fuera del alcance del Plan, aunque se procurará su coordinación entre las Direcciones Generales competentes en materia de Cultura, Biodiversidad e Infraestructuras, de acuerdo con lo previsto en el Plan de Protección del Camino de Santiago. No obstante, será en fase de redacción de proyecto y ejecución de las obras, en las que se determinarán las medidas concretas adoptadas.

4. Ayuntamiento de Villamediana de Iregua:

Con fecha 4 de marzo de 2021 comunica lo siguiente:

- ✓ Estando actualmente en licitación un proyecto de instalación de pantallas acústicas en ciertas zonas del ámbito del suelo urbano de Villamediana de Iregua colindantes con la Carretera autonómica LR-250 a su paso por el municipio, y habiendo puesto de manifiesto el Ayuntamiento la imposibilidad, de conformidad con el Planeamiento vigente, así como con los actuales Planes de Acción contra el ruido de los grandes ejes viarios de La Rioja (Plan Zonal "PZ3 - LR250: Villamediana de Iregua"), de instalar pantallas acústicas de más de 3 metros de altura que mejoren las condiciones acústicas de la población en el entorno de esa vía de comunicación; circunstancia futurible que desde un punto de vista ambiental supondría un impacto negativo tanto en el propio municipio como en sus ciudadanos, y de conformidad con lo establecido en el artículo 8 de la Memoria de los citados Planes de Acción, es imprescindible que entre las actuaciones previstas en el futuro Plan Regional en materia de protección acústica en el espectro inmediato del Suelo Urbano en relación con la LR-250, se contemplen y prioricen

ese tipo de medidas adicionales con menos impacto (pavimentos reductores, gestión del tráfico, reducción de los límites de velocidad, instalación de semáforos, masas arbóreas...) que la instalación de pantallas de 4 y 5 metros de altura.

- ✓ Se considera adecuado y posible en este sentido continuar con una línea de acción más sostenible, como la ya iniciada con la instalación de un radar de control por el órgano sectorial (actualmente en ejecución).
- ✓ Por otra parte, examinada la red de carreteras autonómicas, resulta que, con independencia del resto de vías de comunicación de carácter y titularidad estatal, por el término municipal de Villamediana de Iregua discurren las siguientes: LAR-250, LR-255, LR-259, LR-345 y LR-443.

A este respecto cabe señalar que, dada la situación del municipio dentro del área metropolitana de la ciudad de Logroño y dada su casuística de crecimiento, se produce la particularidad de que una población urbana de 8.693 habitantes conviva directamente con un medio agrario y paisajístico de indudables cualidades y calidad ambiental.

Esa dicotomía entre urbano y rural, ocasiona, dada la disposición de las vías autonómicas de comunicación referidas respecto al suelo urbano, fundamentalmente la LR-250, y con carácter más secundario las LR-255, LR-259 y LR-345, la necesaria convivencia entre ambos “modus vivendi”.

En consecuencia parece aconsejable que el Ayuntamiento de Villamediana proponga que las actuaciones futuras que se planteen en el Plan Regional para dichas carreteras, a mayores de la actual conexión, entre ambos márgenes de la actual variante de la LR-250, en aras de la seguridad vial y de la minimización de riesgos a los viandantes, otra serie de conexiones peatonales en condiciones de seguridad vial óptimas, que ayuden a articular de manera global el casco urbano con el resto del territorio municipal.

Las actuaciones previstas en el futuro Plan Regional que afecten a la protección acústica, dentro del ámbito de la Carretera autonómica LR-250, han sido planteadas siguiendo las recomendaciones del Plan de acción contra el ruido en La Rioja, pero en el que se diseñan las medidas correctoras teniendo en cuenta el nivel de ruido real tras la elaboración de un estudio de detalle más preciso que los realizados en el Plan de Acción contra el ruido. No obstante, se han priorizado las medidas con un menor impacto y se ha procurado limitar la altura de las pantallas cuando esto ha sido posible.

Para la mejora de la conexión de Villamediana y la convivencia entre ambos modos de vida (urbano y rural) en la zona de la variante de la LR-250, se han tenido en cuenta las conexiones peatonales, con el objetivo de potenciarlas, existiendo un proyecto actualmente en licitación que facilita la movilidad ciclo - peatonal.

5. Colegio Oficial de Arquitectos de La Rioja: Con fecha 5 de marzo de 2021 indica lo siguiente:

La alineación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030, citada en la justificación del Avance del Plan, se considera fundamental y necesaria.

En tanto no se desarrolle la Versión Inicial del Plan que defina con exactitud con las actuaciones previstas y su programación no puede analizarse el impacto ambiental potencial ni la idoneidad del mismo.

A la vista del diagnóstico de la situación actual, del grado de ejecución del Plan vigente y de los principales problemas y necesidades funcionales que presenta la red de carreteras riojana, se considera necesario hacer las siguientes observaciones:

- ✓ Se considera imprescindible realizar un estudio sobre el estado de conservación de la Red, que actualice el disponible del año 2014.
- ✓ Se deberán incluir y coordinar las actuaciones del Plan de acción del Mapa de ruido de carreteras vigente y su previsión para los próximos durante la vigencia del Plan.
- ✓ En los tramos que requieran intervención en el firme y que presenten afecciones derivadas del mapa de ruido plantearse el empleo de capa de rodadura fonoabsorbente.
- ✓ Respecto a la red que discurre por los términos municipales de Logroño y Calahorra, se propone la coordinación con sus Planes de Movilidad Urbana Sostenible.
- ✓ El trazado del Camino Jacobeo de Santiago se deberá determinar de forma coordinada entre los Servicios autonómicos de Patrimonio Histórico y Carreteras, así como su acondicionamiento para garantizar la seguridad necesaria, con el fin de potenciar el desarrollo turístico y cultural de La Rioja.

Se incluye un anejo específico (“*Conservación de la Red*”) en el Plan, con objeto de priorizar las actuaciones de reposición en función del estado físico de la calzada, de la regularidad superficial y del número de usuarios (IMD) que soporte cada tramo de carretera.

Las acciones de mejora propuestas están coordinadas con las actuaciones del Plan de acción contra el ruido de La Rioja vigente y los Planes de Movilidad Urbana Sostenible de los diferentes términos municipales.

Se incluye en el presente estudio los Planes de Acción contra el Ruido de los grandes ejes viarios de La Rioja (2ª fase), comprobando que las medidas en materia de infraestructuras de transporte son compatibles con las propuestas de actuación del presente Plan.

Referente a la red de Calahorra y Logroño se incluye lo dispuesto al respecto en los PAR. En el caso de Calahorra alude a la baja afección por lo que no plantean medidas correctoras en la fuente de emisión del ruido, entendiendo que los futuros desarrollos específicos deberán llevarse a cabo ubicando la línea de edificación fuera de la isófona del índice de calidad acústica correspondiente o adoptando las medidas correctoras necesarias. En el caso de Logroño, las medidas previstas incluyen la limitación de la velocidad en la zona residencial y el futuro reasfaltado con pavimento fonoabsorbente en operaciones de mantenimiento futuro.

Por último, las actuaciones que afecten al trazado del Camino Jacobeo de Santiago están fuera del alcance del Plan, aunque se procurará su coordinación entre las Direcciones Generales competentes en materia de Cultura, Biodiversidad e Infraestructuras, de acuerdo con lo previsto en

el Plan de Protección del Camino de Santiago. No obstante, será en fase de redacción de proyecto y ejecución de las obras, en las que se determinarán las medidas concretas adoptadas.

6. Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos: Con fecha 3 de marzo de 2021 informa lo siguiente:

Consideraciones generales:

- ✓ El estudio ambiental estratégico deberá analizar los efectos de la implantación del Plan en cuanto a:
 - a) Consumo de energía y eficiencia energética.
 - b) Consumo de recursos naturales, en particular agua y suelo, sus usos y contaminación.
 - c) Generación de residuos y gestión prevista para los mismos.

El presente estudio analiza los efectos de implantación del Plan para posteriormente definir las medidas y el seguimiento de las mismas que garantice un Plan integrado en el entorno y sostenible con el medio.

Además, en el estudio de alternativas se analiza el consumo energético que conlleva la implantación de cada alternativa, así como la huella de carbono asociada.

En referencia a la generación de residuos y a la gestión prevista para los mismos, tal y como se indica en el presente estudio, los Pliegos de Cláusulas Administrativas del Gobierno de La Rioja, en materia de carreteras, incorporan desde hace varios años la valoración de criterios de sostenibilidad ambiental en los procedimientos de adjudicación de las obras, primando las medidas tendentes a la disminución y reutilización de los residuos en los procesos constructivos.

Es en fase, por tanto, de redacción de los proyectos constructivos en los que se deberá aplicar los principios de ecoeficiencia, utilización sostenible de los recursos naturales y gestión de residuos.

En relación con las actuaciones propuestas es previsible que aquellas actuaciones de construcción de infraestructuras que impliquen mayor ocupación de terreno sean las que mayor volumen de residuos generen y que por tanto haya que gestionar (variantes poblacionales, duplicaciones de calzada y en menor medida ensanches o mejoras de trazado), a diferencia de las actuaciones previstas de refuerzo de firme y de mejoras de travesía donde el volumen será significativamente menor.

Siguiendo las directrices de la política medioambiental del Gobierno de La Rioja, y en aplicación de la legislación vigente europea y estatal en materia de residuos, se fijará como objetivo prioritario la minimización de la generación de residuos durante la ejecución de las obras, aplicando todas las medidas que se estimen oportunas y buscando siempre aquellas opciones en los procedimientos y en la selección de materiales que faciliten su consecución.

Se deberá tener en cuenta las alternativas de diseño y constructivas que permitan una menor generación de residuos y una reutilización en la propia obra, primando el empleo de materiales que provengan de procesos de reciclado y/o reutilización...

Consideraciones en materia de ruido ambiental, contaminación atmosférica y cambio climático:

- a) Tal como apunta el documento inicial, se requiere integrar las medidas contenidas en los Planes de acción contra el ruido dentro del Plan Regional de Carreteras, entendiendo en la integración también la programación y costes asociados, así como los Mapas estratégicos de ruido que afecten a las infraestructuras viarias dentro del alcance del Plan Regional.

La integración se referiría en especial a los planes de acción vigentes. En la actualidad los Planes de acción de grandes ejes viarios del Gobierno de La Rioja fueron aprobados en 2016 (BOR núm. 122, de 24 de octubre de 2016). No obstante, el Plan deberá prever la adopción de las medidas que se dispongan en la revisión, cada cinco años, de los Planes de acción de ruido que afecten a sus infraestructuras.

- b) Dentro del Plan, o en su caso como alternativa en el estudio ambiental estratégico, se valorarán dentro de los criterios de priorización los tramos y medidas con un plan de acción contra el ruido.

- c) En cuanto al contenido del estudio ambiental estratégico se tendrá en cuenta en detalle:

- ✓ Entre los aspectos relevantes, la situación actual de las afecciones acústicas y zonas de servidumbre afectadas por las carreteras según los últimos Mapas estratégicos y no estratégicos aprobados y su probable evolución en el caso de no aplicar las medidas de los Planes de acción contra el ruido.
- ✓ La cuantificación o estudio de las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes (NOx, Partículas) previstos en los tramos de carretera, en función del IMD esperado y tipo de combustible.
- ✓ Las medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida posible, compensar el ruido ambiental.
- ✓ Las medidas previstas para la integración de la bicicleta y otros medios individuales de transporte no motorizados en la proximidad a los núcleos urbanos.
- ✓ La propuesta de medidas de autocontrol de contaminación acústica que se introducirán dentro del programa de vigilancia ambiental.

- d) El estudio ambiental estratégico deberá incluir el cálculo de la huella de carbono asociada al desarrollo de este Plan en comparación con la alternativa 0 o de no actuación, así como un análisis pormenorizado de sus efectos sobre el cambio climático.

En materia de contaminación acústica, en el presente estudio se refleja toda la documentación existente al respecto para el ámbito del Plan, incluyendo los Planes de Acción contra el Ruido (PAR) de los grandes ejes viarios de La Rioja vigentes, las zonas prioritarias de actuación y las medidas propuestas, comprobando a su vez la compatibilidad del presente Plan con lo dispuesto en los PAR.

Además, se priorizan tramos con un plan de acción como es el caso del casco urbano de Arnedo donde el presente Plan propone la ejecución de una variante poblacional (Arnedo Oeste), contemplada a su vez en el PAR como medidas en la planificación.

Se incluye a su vez el control de la contaminación acústica del Plan mediante el establecimiento de los siguientes indicadores de seguimiento establecidos por el órgano ambiental en el Documento de Alcance:

- Variación en los niveles de ruido en espacios urbanos que disponen de mediciones de ruido.
- Medidas de prevención o corrección: longitud (m) de pantallas vegetales y acústicas.
- % de actuaciones previstas en el Plan con medidas para la corrección de impactos acústicos

Finalmente, dentro del apartado de alternativas del presente estudio se incluye la cuantificación o estudio de las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes previstos en los tramos de carretera, en función del número de vehículos por kilómetro recorrido esperado y tipo de combustible. Además, se incluye el cálculo de la huella de carbono asociada al desarrollo del Plan en comparación con la prorrogación del Plan vigente y la alternativa 0, viendo que la primera opción es la más favorecida.

Consideraciones en materia de paisaje:

- ✓ Se analizará el impacto paisajístico y la integración en el paisaje de las nuevas obras previstas y, en la medida de lo posible, de las carreteras existentes. Para ello se deberá tener en cuenta la visión estratégica y no de proyecto de este estudio ambiental, cuya valoración será objeto, en su caso, de su posterior evaluación de impacto ambiental.

Durante las fases de elaboración de los estudios informativos y redacción de proyectos se tendrá en cuenta el impacto visual en la selección de alternativas, y se adoptarán las medidas correctoras y paliativas necesarias para disminuir los impactos en la medida de lo posible. Como norma general, se adoptarán medidas de revegetación de taludes y plantaciones de especies arbustivas y arbóreas, siguiendo las recomendaciones de los técnicos de la Dirección General de Biodiversidad.

7. Dirección General de Biodiversidad: Con fecha 15 de marzo de 2021 informa lo siguiente:

- ✓ Se hace hincapié en tener especial sensibilidad a la hora de priorizar la mejora de aquellos tramos de carretera que dan acceso a núcleos urbanos desde los que la población accede para disfrutar de los espacios que nos aportan valores naturales de interés. Esta priorización es más necesaria aun en las zonas de orografía complicada de la Sierra.

Se han priorizado los tramos de carretera con accesos a los diferentes núcleos urbanos de población que tienen presencia o se hallan próximos a lugares de especial valor natural, en

especial los corredores que conectan con las cabeceras de los valles, en especial los corredores de los ríos Najerilla, el Cidacos y Leza, en los que se registran los mayores problemas de accesibilidad.

- ✓ Asimismo, teniendo en cuenta que en el transcurso del anterior Plan Regional de Carreteras de La Rioja la Red de Itinerarios Verdes ha evolucionado incrementando su extensión, se aporta la información actualizada de la misma:

Denominación	Km
GR 93 Sendero de largo recorrido "Sierras de La Rioja"	190,0
GR 190 Sendero de largo recorrido "Altos Valles Ibéricos"	75,0
Vía Verde Cidacos-Préjano	38,0
Vía Verde Oja-Tirón	38,0
Red Senderos Cebollera	93,0

Camino Verde Alhama	12,0
Vía Romana Iregua	90,0
Sendero Vico	3,0
Sendero del agua en Matute	1,5
Senderos Yuso y Suso	13,0
Senderos Reserva Natural Sotos Alfaro	8,0
Sendero El Rasillo	1,5
Sendero de Valvanera	4,5
Sendero Natural por La Degollada	5,0
Senderos de Árboles Singulares	13,0
Sendero de la Laguna de Hervías	2,0
Senderos de Foncea	19,0
TOTAL	606,5

Se ha actualizado la información en el apartado de vías pecuarias y otros dentro de los aspectos ambientales que pueden verse afectados por el Plan.

C. Indicadores de los objetivos ambientales y principios de sostenibilidad.

En el programa de vigilancia ambiental del estudio ambiental estratégico se aplicarán los indicadores más adecuados según su naturaleza y ámbito de actuación, los cuales servirán como base para la comparación del estado ambiental del ámbito territorial objeto de este Plan antes y después de su implementación.

Se propone la utilización de indicadores oficiales como los desarrollados por el Instituto de Estadística de La Rioja, el Instituto Nacional de Estadística o el EUROSTAT. En este sentido, se

considerarán especialmente los indicadores establecidos para los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, aprobada por Resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015.

Cada indicador deberá definirse especificando su fórmula de cálculo, así como la periodicidad de medición y su unidad de medida.

En todo caso, se recuerda que el cálculo de la huella de carbono es obligatorio para todos los planes y programas sometidos a evaluación ambiental estratégica ordinaria.

Se incluye apartado específico en el presente estudio referente a las medidas previstas para el seguimiento del Plan Regional de Carreteras de la Rioja 2022-2030, donde se incluyen los indicadores de seguimiento del mismo que corresponden con la propuesta efectuada por el órgano ambiental en el Documento de Alcance emitido (ver apartado C del Documento de Alcance).

2. PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030: OBJETIVOS PRINCIPALES, CONTENIDO, ÁMBITO DE APLICACIÓN Y RELACIONES CON OTROS PLANES

2.1. Objetivos y criterios principales establecidos en el Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030

La Red de carreteras de La Rioja constituye una infraestructura esencial para el desempeño de las actividades de relación y transporte de la región. Por ello, debe funcionar como instrumento estratégico de apoyo al proceso de ordenación y desarrollo regional. En consecuencia, el **objetivo principal del Plan** es contribuir a la adecuada articulación y vertebración de La Rioja, acelerando el proceso de ordenación del territorio y el progreso socioeconómico de sus ciudadanos y procurando que las condiciones de accesibilidad en cada comarca no sean nunca un impedimento al referido proceso.

El objetivo principal del Plan puede descomponerse en los siguientes **objetivos generales del Plan**, que lo desarrollan:

- **Eficiencia económica:** Mejorar la accesibilidad y reducir los costes de transporte, lo que favorece la actividad económica y el desarrollo regional.
- **Equidad social:** Aproximando la sociedad rural a la urbana e intentando cambiar la tendencia de la evolución de la población en los últimos lustros.
- **Desarrollo armónico del territorio:** Organizar el espacio físico regional por medio de la malla vial autonómica y corregir la descompensación que existe en La Rioja, en donde tanto la Autopista AP-68 como las carreteras A-12, N-120 y N-232 potencian el Valle del Ebro en sentido Este-Oeste.
- **Uso del territorio:** Mejorar los accesos a todo tipo de áreas para utilizar sus recursos naturales bien en procesos productivos o en descanso y recreo.
- **Calidad de vida:** Favorecer el que los recursos de la población, tales como esfuerzo, tiempo y dinero se desvíen a usos personales más satisfactorios, ocio y disfrute, y reducir los impactos negativos que produce el tráfico y la carretera.
- **Integración nacional:** Mejorar y aumentar el número de puntos de unión con la Red de carreteras del Estado, lo que integra la región en el conjunto territorial nacional.
- **Organización y gestión:** Elaborar un instrumento de gestión que permita a la Administración Regional, ordenar, planificar actuaciones y programar inversiones, es decir, gestionar la totalidad de su Red viaria.
- **Desarrollo sostenible:** Contribuir al desarrollo de un modelo territorial equilibrado donde se analice la movilidad desde el punto de vista de la sostenibilidad, evaluando las tendencias respecto a su consumo energético e incorporando las variables ambientales en el proceso de selección de alternativas.

- **Movilidad sostenible:** Contribuir al fomento y promoción de los modos de transporte sostenibles, en especial la bicicleta, considerando los itinerarios ciclopeatonales en las actuaciones del Plan sobre la red viaria.

2.2. Fases y contenido del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030

El Plan Regional de Carreteras de La Rioja se estructura en las siguientes cuatro fases:

- FASE 1. RECONOCIMIENTO E INVENTARIO DE LA RED
 - 1. RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN
 - 2. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL
 - 3. RECONOCIMIENTO E INVENTARIO DE LA RED
- FASE 2. ANÁLISIS DE LA RED
 - 4. ANÁLISIS DE LA RED ACTUAL
 - 5. MEMORIA RESUMEN Y DOCUMENTO INICIAL
 - 6. ANÁLISIS FINAL DE LA RED
- FASE 3. PROGRAMACIÓN DE ACTUACIONES Y EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA
 - 7. VERSIÓN INICIAL DEL PLAN
 - 8. ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO (EAE)
- FASE 4. DECLARACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA Y PROPUESTA DE PLAN
 - 9. TRAMITACIÓN DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y CONSULTA A AFECTADOS E INTERESADOS
 - 10. EXPEDIENTE DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA
 - 11. VERSIÓN FINAL DEL PLAN

2.2.1. Ámbito, contexto legislativo y objetivos generales del plan

Descripción del ámbito territorial y temporal del Plan, marco legislativo y objetivos generales:

- Presentación del estudio.
- Definición del ámbito de actuación.
- Antecedentes y justificación.
- Alcance temporal
- Objetivos generales del Plan.
- Marco territorial
- Marco legislativo y estratégico
- Grado de ejecución del Plan vigente

2.2.2. Descripción y análisis de la situación actual

Descripción de la situación actual, en el momento de la redacción del plan, en relación con:

- Inventario de la Red de Carreteras: análisis de la sección transversal y conservación de la Red
- Tráfico y niveles de Servicio
- Planeamiento urbanístico y planes de desarrollo
- Seguridad vial
- Travesías y variantes
- Análisis territorial de la Red y de accesibilidad
- Movilidad ciclista

2.2.3. Diagnóstico

Diagnóstico de la situación y funcionalidad de la Red de Carreteras de La Rioja.

- Resumen de problemas funcionales e identificación de necesidades actuales y futuras de la Red.

2.2.4. Programa de actuaciones y programación de inversiones

- Definición de programas de actuación en la Red.
- Programación de inversiones a lo largo del alcance temporal del Plan

2.2.5. Tramitación ambiental

Para la aprobación del Plan se lleva a cabo el procedimiento ordinario de evaluación ambiental estratégica tal y como se ha expuesto previamente en el epígrafe 1.2. *Evaluación Ambiental Estratégica del Plan Regional de Carreteras de la Rioja 2022-2030*. Seguidamente se presenta el cronograma inicial de elaboración del Plan:

TAREA	Meses														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Recopilación de información															
Análisis de la situación actual															
Reconocimiento e inventario de la red															
Análisis de la red actual															
Memoria resumen y documento inicial															
Análisis final de la red															
Versión inicial del plan															
Estudio ambiental y territorial estratégico (EATE)															
Tramitación de información pública y consulta a afectados e interesados															
Expediente de evaluación ambiental estratégica															
Versión final del plan															

Figura 2. Cronograma del Plan.

Fuente: Elaboración propia

2.3. Ámbito territorial establecido para el Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030

El **ámbito de estudio para la redacción del Plan** comprende todas las carreteras de la Red autonómica (que suponen un total de 1.500 km de vía aproximadamente), y de la Red estatal en la Comunidad Autónoma de La Rioja, extendiéndose a las zonas limítrofes que pueden ser significativas desde un punto de vista territorial o tienen una incidencia en la movilidad. Igualmente se toman en consideración otros tipos de vías como caminos de servicio, pistas o viario local que pueden ser útiles para la consecución de los objetivos del Plan.

2.4. Relación del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030 con otros planes y programas

En primer lugar, el Plan Regional de Carreteras puede influenciar o ser influenciado por otros planes y programas, ya sean del sector de las infraestructuras de transporte, o bien por sectores de diferente naturaleza. En el caso de los planes que afectan directamente a la red viaria encontramos que en la actualidad no se contemplan actuaciones de construcción de nuevas vías a la existentes, sino que se apuesta por el acondicionamiento y la modernización de la infraestructura disponible, factor que habrá de ser tenido en cuenta en la actualización del plan. Es necesario que la relación existente entre estos planes y programas se materialice mediante procedimientos legales establecidos con tal efecto, tales como convenios de colaboración, protocolos de actuación o procedimientos de información mutua. En el caso del Plan Regional de Carreteras puede verse afectado por los planes siguientes planes en materia de mejora o ampliación de las **infraestructuras de transporte**:

- Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012-2024.
- Estudios informativos para el tren de alta velocidad en La Rioja.
- Estudio informativo carreteras N-232 y N-124 entre Alfaro y Miranda de Ebro
- Proyectos o estudios informativos recientes de carreteras, variantes, desdoblamientos y nuevos enlaces previstos.
- Estudios de mejoras sobre enlaces de la AP-68. Cabe destacar que el MITMA ha licitado recientemente la redacción del estudio de necesidades de la AP-68 en La Rioja tras su reversión al Estado en 2026.
- Planes de carreteras de las comunidades autónomas limítrofes
- Plan de accesos al área metropolitana de Logroño
- Proyecto de mejora y puesta en valor del itinerario verde “Camino de Santiago Francés” en La Rioja
- Plan Hidrológico Nacional vigente
- Plan Hidrológico del Ebro (CHE).

Además de estos planes pertenecientes al mismo sector, la planificación viaria también se puede ver afectada por planes sectoriales de diferente naturaleza, los cuales regulan actividades que influyen o pueden ser influenciadas por el funcionamiento del sistema viario, ya sea por su vinculación con el transporte de mercancías por carreteras o por la propia movilidad ciudadana. Ejemplo de estos planes son aquellos que regulan los **servicios básicos y actividades económicas** a una escala regional, como son los siguientes:

- Libro Blanco del Transporte.
- Planes de acción contra el ruido de La Rioja.
- Agenda para la Población de La Rioja 2030
- Programa de Desarrollo Rural 2014-2020
- Plan de Desarrollo Industrial de La Rioja 2017/2020
- Inventario y Plan Energético de la Comunidad Autónoma de La Rioja
- Plan Director de las Actividades Mineras de la Comunidad Autónoma de La Rioja
- Plan Director de Transportes de La Rioja.
- Planes de transportes de las comunidades autónomas limítrofes

Asimismo, existen diversos **Planes y programas relacionados con el medio ambiente de La Rioja**:

Medio Natural

- Plan Estratégico de Conservación del Medio Natural-Plan Forestal de La Rioja
- Plan General de Protección contra Incendios de los Sistemas Forestales de La Rioja.
- Plan Director de las Actividades Mineras de la Comunidad Autónoma de La Rioja (PLAMINCAR).
- Plan Hidrológico Nacional (2005)
- Plan Hidrológico del Ebro (CHE) 2021-2027.

- Programa de Desarrollo Rural de La Rioja 2014-2020.
- Plan de Ordenación de los Recursos Piscícolas de La Rioja (plan de salmónidos, propuesta de mejoras de hábitats para la pesca).
- Plan Técnico de la Reserva y los Cotos Sociales de La Rioja (ordenación cinegética).
- Planes de Gestión y Ordenación de los Recursos Naturales de los Espacios Protegidos Red Natura 2000 de: Obarenes-Sierra de Cantabria, Sierra de Alcarama y Valle de Alhama, Peñas de Iregua, Leza y Jubera, Peñas de Arnedillo, Peñalmonte y Peñalsasa, Sierras de Demanda, Urbión, Cebollera y Cameros Sotos y Riberas del Ebro.
- PGORN y PRUG del Parque Natural de la Sierra de Cebollera.
- PGORN de los Sotos del Ebro en Alfaro.
- Normas de protección del Área Natural Singular la Laguna de Hervías, en el término municipal de Hervías.
- Plan de Recuperación del águila azor perdicera.
- Plan de Conservación de los Anfibios de La Rioja.
- Planes de Gestión de determinadas Especies de la Flora y Fauna Silvestre Catalogadas como Amenazadas en la Comunidad Autónoma de La Rioja:
 - Flora: androsela riojana (*Androsace riojana*); loro o laurel de Portugal (*Prunus lusitánica lusitánica*); grosellero de roca (*Ribes petraeum*).
 - Fauna: visón europeo (*Mustela lutreola*); aves esteparias: sisón común (*Tetrax tetrax*), aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), cernícalo primilla (*Falco naumanni*), ganga ortega (*Pterocles orientalis*) y ganga ibérica (*Pterocles alchata*); desmán ibérico (*Galemys pyrenaicus*); alimoche (*Neophron pernopterus*); pezfraile (*Salaria fluviatilis*); perdiz pardilla (*Perdix perdix hispaniensis*); cangrejo de río (*Austropotamobius pallipes*).
- Inventario Español de Zonas Húmedas.
- Plan de Ordenación de las Vías Pecuarias de La Rioja.
- Programa de Desarrollo Rural (PDR) 2014-2020 (FEADER).
- Programa Operativo de La Rioja para el período 2014-2020 (FEDER).
- Estrategia de Desarrollo Sostenible de La Rioja.
- Catálogo de Árboles Singulares de La Rioja.
- Catálogo Regional de especies Amenazadas.

Calidad Ambiental

- Plan Director de Abastecimiento de Agua a Poblaciones de La Rioja (2016-2027).
- Plan Director de Saneamiento y Depuración de la Comunidad Autónoma de La Rioja (2016-2027).
- Plan Energético de la Comunidad Autónoma de La Rioja 2015-2020 y líneas estratégicas política energética 2015-2025.
- Plan Director de Residuos de La Rioja 2016-2026.
- Plan de Mejora de la Calidad del Aire de La Rioja.
- Mapas de ruido y planes de acción de las carreteras de La Rioja.

- Estrategia de Mitigación de Lucha contra el Cambio Climático en La Rioja.
- Plan de Adaptación al Cambio Climático de La Rioja hasta 2030 (en elaboración).

En referencia al **patrimonio cultural**, La Rioja cuenta con diversos planes especiales de protección para la conservación de distintos enclaves de interés cultural o histórico-artístico:

- Plan Especial de Protección del Embalse González Lacasa.
- Plan Especial de Protección de Icnitas de La Rioja.
- Plan Especial de Protección del Camino de Santiago de La Rioja.
- Plan Especial de Protección de los Monasterios de Suso y Yuso.

Finalmente, entre otros planes de **ordenación urbanística y territorial** destacar los siguientes:

- Plan Territorial de Protección Civil de la Comunidad Autónoma de La Rioja (PLATERCAR).
- Estrategia Riojana 2020.
- Planes Generales Municipales.
- Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Logroño-Agoncillo.
- Directriz de Protección del Suelo No Urbanizable de La Rioja (herramienta que sucede al P.E.P.M.A.N.).
- Plan Especial del Alto Oja.

3. OBJETIVOS DE SOSTENIBILIDAD Y PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE FIJADOS SEGÚN U.E/ESTATAL EN RELACIÓN CON EL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030

3.1. Objetivos de sostenibilidad y protección ambiental

Tal y como se indica en el **Documento de Alcance del Plan Regional de Carreteras de La Rioja**, el nuevo Plan busca favorecer una mejor alineación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030 con especial énfasis en la movilidad sostenible, no solo teniendo en cuenta la relación que existe entre las emisiones generadas por los vehículos de combustión y el cambio climático, sino también la influencia de las infraestructuras de comunicación y transporte sobre la consecución de metas de desarrollo humano y equidad social.

Así entre los principales objetivos relacionados con el medio ambiente están el de **“desarrollo sostenible”** contribuyendo al desarrollo de un modelo territorial equilibrado donde se analice la movilidad desde el punto de vista de la sostenibilidad, evaluando las tendencias respecto a su consumo energético e incorporando las variables ambientales en el proceso de selección de alternativas y de **“movilidad sostenible”** contribuyendo al fomento y promoción de los modos de transporte sostenibles, en especial la bicicleta, considerando los itinerarios ciclopeatonales en las actuaciones del Plan sobre la red viaria.

La **Estrategia Española de Desarrollo Sostenible** dentro de sus objetivos, remarcar en relación con el medio ambiente, el uso prudente de los recursos naturales y protección del medio ambiente.

Los objetivos relacionados con el Plan dispuestos en la **Estrategia de Desarrollo Sostenible de La Rioja** son:

- ✓ *Medio Ambiente, Cambio Climático y salud: Conseguir un medio ambiente donde los niveles de contaminantes, incluidos las radiaciones, no ocasionen riesgos para la salud humana, los ecosistemas ni otros seres vivos y prevenir el cambio climático.*
- ✓ *Recursos Naturales y gestión de residuos: Promover el uso eficiente y sostenible de los recursos naturales y la adecuada gestión de los residuos.*

Dentro de los **objetivos de desarrollo sostenible reflejados dentro de la Agenda 2030**, aprobada por Resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015, se considerarán los siguientes objetivos:

- *Objetivo 3. Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades.*
 - 3.6 *De aquí a 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo*
 - 3.9 *De aquí a 2030, reducir considerablemente el número de muertes y enfermedades causadas por productos químicos peligrosos y por la polución y contaminación del aire, el agua y el suelo.*

- *Objetivo 8. Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos.*

8.3 *Promover políticas orientadas al desarrollo que apoyen las actividades productivas, la creación de puestos de trabajo decentes, el emprendimiento, la creatividad y la innovación, y fomentar la formalización y el crecimiento de las microempresas y las pequeñas y medianas empresas, incluso mediante el acceso a servicios financieros*

8.4 *Mejorar progresivamente, de aquí a 2030, la producción y el consumo eficientes de los recursos mundiales y procurar desvincular el crecimiento económico de la degradación del medio ambiente, conforme al Marco Decenal de Programas sobre Modalidades de Consumo y Producción Sostenibles, empezando por los países desarrollados.*

- ✓ *Objetivo 9. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.*

9.1 *Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.*

- ✓ *Objetivo 11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles*

11.2 *De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.*

11.4 *Redoblar los esfuerzos para proteger y salvaguardar el patrimonio cultural y natural del mundo.*

11.7 *De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad*

11.a *Apoyar los vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales fortaleciendo la planificación del desarrollo nacional y regional.*

- ✓ *Objetivo 12. Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles.*

12.2 *De aquí a 2030, lograr la gestión sostenible y el uso eficiente de los recursos naturales.*

12.5 *De aquí a 2030, reducir considerablemente la generación de desechos mediante actividades de prevención, reducción, reciclado y reutilización.*

- ✓ *Objetivo 13. Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.*

- ✓ **Objetivo 15.** *Proteger, restablecer y promover el uso sostenible de los ecosistemas terrestres, gestionar sosteniblemente los bosques, luchar contra la desertificación, detener e invertir la degradación de las tierras y detener la pérdida de biodiversidad*

15.1 De aquí a 2020, asegurar la conservación, el restablecimiento y el uso sostenible de los ecosistemas terrestres y los ecosistemas interiores de agua dulce y sus servicios, en particular los bosques, los humedales, las montañas y las zonas áridas, en consonancia con las obligaciones contraídas en virtud de acuerdos internacionales

15.3 De aquí a 2030, luchar contra la desertificación, rehabilitar las tierras y los suelos degradados, incluidas las tierras afectadas por la desertificación, la sequía y las inundaciones, y procurar lograr un mundo con efecto neutro en la degradación de las tierras.

15.4 De aquí a 2030, asegurar la conservación de los ecosistemas montañosos, incluida su diversidad biológica, a fin de mejorar su capacidad de proporcionar beneficios esenciales para el desarrollo sostenible.

15.5 Adoptar medidas urgentes y significativas para reducir la degradación de los hábitats naturales, detener la pérdida de biodiversidad y, de aquí a 2020, proteger las especies amenazadas y evitar su extinción

15.8 De aquí a 2020, adoptar medidas para prevenir la introducción de especies exóticas invasoras y reducir significativamente sus efectos en los ecosistemas terrestres y acuáticos y controlar o erradicar las especies prioritarias

15.9 De aquí a 2020, integrar los valores de los ecosistemas y la biodiversidad en la planificación, los procesos de desarrollo, las estrategias de reducción de la pobreza y la contabilidad nacionales y locales.

Seguidamente se sintetizan, de acuerdo con los **objetivos de protección ambiental** extraídos de los documentos anteriormente referenciados, una serie de criterios ambientales estratégicos a cumplir por el nuevo Plan Regional de Carreteras de La Rioja:

3.1.1. Utilización racional del suelo

- **Objetivo:** Los crecimientos de infraestructuras de transporte deben producirse según los criterios de generación del menor impacto sobre el territorio y menor afección a valores, recursos o riesgos naturales de relevancia presentes en el territorio.
- **Criterios:** La planificación de infraestructuras de transporte deberá, como mínimo, considerar los siguientes aspectos:
- Se debe evitar la ocupación innecesaria del suelo por las infraestructuras de transporte primando acondicionamiento y mejora de las infraestructuras existentes, frente a la construcción de otras nuevas, por su menor impacto ambiental. En este sentido, se garantizará la protección de los elementos singulares.
 - Las nuevas infraestructuras de transporte, deben proponerse en aquellas zonas del territorio que presenten una mayor capacidad de acogida.
 - En los espacios naturales protegidos sólo se podrán realizar aquellas actuaciones que, siendo compatibles con los valores ambientales de los espacios correspondientes, puedan llevarse a cabo adoptando las medidas correctoras, paliativas o compensatorias necesarias

tras la correspondiente evaluación de las repercusiones ambientales de las infraestructuras.

- Máximo aprovechamiento de las infraestructuras existentes suprimiendo discontinuidades y disfuncionalidades referentes a características de trazado, sección, afirmado y a sus niveles deseables de homogeneidad a lo largo de los itinerarios.
- Reducción al mínimo la ocupación de suelo, seleccionando las zonas más adecuadas para la localización de actuaciones del Plan, minimizando vertidos y contaminación del suelo, evitando actividades que puedan causar erosión, creación de canteras y vertederos, etc.

3.1.2. Protección del medio natural e hídrico y de la calidad del aire

Objetivo: En la planificación de carreteras se debe integrar la protección, conservación y regeneración del medio natural para garantizar el mantenimiento del equilibrio ecológico y minimizando vertidos al agua, evitando cruces y afecciones a cauces hídricos, capa freática, aguas de escorrentía, ramblas, barrancos, etc., así como las afecciones que puedan modificar los niveles de calidad del agua aceptables para la salud humana.

Asimismo, se deberá contribuir a la consecución de un confort sonoro y a la lucha contra el cambio climático, reduciendo las emisiones contaminantes a la atmósfera tanto de contaminantes atmosféricos como de ruido.

- **Criterios:** En la planificación de carreteras se deberá adoptar como mínimo los siguientes aspectos:
- En los suelos que cuentan con alguna figura de protección específica atendiendo a sus valores ambientales, paisajísticos, culturales o económicos, o por la presencia de riesgos naturales e inducidos, deberá garantizarse su preservación.
Lo mismo ocurre con aquellos terrenos que no estando protegidos, alberguen valores naturales, agrológicos, paisajísticos o culturales cuya restauración, conservación o mantenimiento convenga al interés público local, que deberán tenerse en cuenta también para su preservación.
 - Siempre que sea posible, se orientarán los futuros desarrollos de infraestructuras hacia zonas que no linden con espacios que presenten valores y riquezas significativos, evitando además el temido efecto barrera y la pérdida de conexión entre espacios de gran valor.
 - En torno a los cauces, públicos como privados, se deberá tener en cuenta una franja de protección que recoja sus características geomorfológicas y las ecológicas, garantizado de esta forma su función como corredor verde.
 - Introducción de mejoras funcionales en las carreteras que disminuyan las congestiones de tráfico, homogenicen las velocidades de circulación y mediante la utilización de firmes adecuados.

3.1.3. Prevención de riesgos naturales e inducidos

- **Objetivo:** Aquellas zonas que presenten algún riesgo natural de relevancia por los efectos de un incendio, riesgos sísmicos, erosión, riesgo de inundación o de accidente grave en que intervengan sustancias peligrosas, deben respetarse y/o protegerse.

- **Criterios:** Al respecto en la planificación de carreteras se deberá adoptar como mínimo a los siguientes aspectos:
 - Deberá orientar los trazados, siempre que sea posible, a aquellas zonas que no presenten riesgo grave, dejando siempre, fuera del proceso constructivo de las mismas las zonas con vulnerabilidad muy alta y riesgo de erosión muy alto.
 - Cualquier actuación que afecte a masas arbóreas, arbustivas o formaciones vegetales de interés deberá compatibilizar su presencia con el desarrollo previsto.
 - Se identificarán los suelos forestales que hayan sufrido los efectos de un incendio, con el fin de no minorar su protección y de establecer las medidas necesarias, en su caso, para favorecer la regeneración de la cubierta vegetal en el plazo de tiempo más corto posible.
 - A la totalidad de las superficies incendiadas se les aplicará el artículo 50.1 de la *Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes*, que prohíbe el cambio de uso forestal de los terrenos forestales incendiados durante 30 años.

3.1.4. Protección del patrimonio cultural

- **Objetivo:** Protección del patrimonio cultural evitando afecciones a elementos del patrimonio histórico y cultural, así como los bienes culturales, históricos y artísticos.

- **Criterios:**
 - Incorporación de los elementos patrimoniales en los proyectos.
 - Implantación de señalización que permita el disfrute de los valores culturales, patrimoniales y ambientales de la región.

3.1.5. Implementación de las infraestructuras y mejora de la eficiencia energética

- **Objetivo:** La implantación de infraestructuras (de transporte, accesibilidad y movilidad) debe lograr:
 - Atender a las necesidades de desarrollo de La Rioja.
 - Dotar al territorio de vías de comunicación, niveles de dotaciones y equipamientos que incrementen su competitividad.
 - Reducir al mínimo sus posibles efectos ambientales, culturales y territoriales negativos.
 - Establecer condiciones que permitan la equidad territorial y la igualdad de los ciudadanos en el acceso a los bienes y servicios públicos esenciales.
 - Impulsar el desarrollo de las zonas rurales de La Rioja.
 - Minimizar el consumo energético y de combustibles mediante la introducción de mejoras en la red de carreteras que acorten las distancias y tiempos de viaje, y procuren el funcionamiento de los vehículos en un régimen de menor consumo energético.
- **Criterios:**
 - El trazado de reservas de suelo para infraestructuras de transporte será respetuoso con el medio natural y cultural, y deberá trazarse por corredores de infraestructuras ya existentes y en su defecto, deberá tratar de agrupar las reservas de las distintas infraestructuras en un mismo pasillo, con el fin de producir el menor impacto sobre el territorio.

3.1.6. Eficiencia de la movilidad urbana y fomento del transporte público

- **Objetivo:** La planificación en el transporte dispondrá de los medios adecuados que favorezcan la eficiencia de la movilidad urbana, tanto peatonal y en bicicleta como motorizada. Estudiará alternativas que fomenten el empleo de un transporte público que disuada de otros medios de transporte privados.
- **Criterio:** Propuesta de recorridos peatonales o no motorizados, separados del tránsito rodado y seguros, que permitan la conexión interurbana y el acceso a los equipamientos y dotaciones que conformen la ordenación estructural y urbanística en los ámbitos donde la intensidad del tráfico motorizado así lo requiera.

3.1.7. Protección del paisaje

- **Objetivo:** Mejorar la incorporación al paisaje de las carreteras autonómicas, tanto en las áreas rurales como en las urbanas, reduciendo los impactos negativos de la intrusión visual, minimizando el impacto sobre el paisaje y adoptando las medidas necesarias.

En todas las etapas de elaboración del plan han de considerarse los siguientes objetivos:

- Delimitar las áreas paisajísticas, ambientales y culturales de mayor valor a escala municipal y urbana, identificando los paisajes de mayor valor y de las conexiones entre ellos.
- Orientar el crecimiento de infraestructuras sostenible de forma compatible con la protección de los paisajes de mayor valor.
- Proteger y poner en valor los paisajes de mayor valor ecológico, cultural y visual.
- Favorecer el uso, acceso y disfrute público del patrimonio natural paisajístico, aumentando la amenidad de la red de carreteras y muy en especial de las carreteras de montaña mediante un adecuado tratamiento de márgenes, áreas de descanso, miradores, etc. que realce su utilización turística.
- Preservar el carácter visual del municipio estableciendo criterios y directrices para la mejora visual de los accesos a los núcleos urbanos y para la protección de las vistas hacia los paisajes de mayor valor.
- **Criterios:**
 - Compatibilidad de los nuevos desarrollos con la infraestructura verde del territorio. La localización e implantación de nuevas carreteras en el territorio estará limitada por la conservación de la infraestructura verde, definida con carácter previo a cualquier propuesta.
 - Adecuación de los nuevos crecimientos en materia de demandas reales de la población, debiéndose ajustar al umbral de sostenibilidad, desarrollando estrategias que acoten el crecimiento urbano, preservando la identidad del lugar y conciliando, en todo caso, los nuevos desarrollos con la Infraestructura Verde del territorio.
 - Crecimiento racional y sostenible. La planificación deberá definirse bajo los criterios de generación del menor impacto sobre el territorio y el paisaje y menor afección a valores, recursos o riesgos de relevancia.

- Preservación de la singularidad paisajística y la identidad visual del lugar. Se deberá preservar y potenciar la calidad de los distintos paisajes y de su percepción visual, manteniendo el carácter de los mismos.
- Favorecer la movilidad sostenible y el acceso y disfrute de los paisajes de mayor valor contribuyendo a la consecución de esta movilidad, planificándola de manera conjunta con los usos en el territorio, tendiendo a la reducción del modelo disperso, del consumo de recursos próximos, de la huella ecológica y de las emisiones de CO₂, e incrementando la participación del transporte público y del no motorizado. La potenciación de la movilidad sostenible debe ir aparejada de la mejora de la accesibilidad, funcional y visual, a los paisajes de mayor valor.

3.1.8. Sostenibilidad social, protección del medio humano, calidad de vida y equidad social.

- Objetivo: Generación de empleos directos e indirectos, potenciando las zonas del medio rural, reduciendo en los núcleos el impacto ambiental causado por el tráfico de paso.
- Criterio: Tratamiento adecuado de las travesías de población y en su caso la construcción de variantes que darán lugar a una reducción de la contaminación acústica y atmosférica, de la siniestralidad y accidentalidad, de los tiempos de viaje dedicados al transporte, costes, etc.

3.1.9. Fomento de la participación institucional y pública.

- Objetivo: Fomento en las etapas correspondientes del Plan de la participación institucional y pública en las decisiones relativas a un desarrollo sostenible.
- Criterio: Fomento de la incorporación de los ciudadanos, empresas y de los agentes sociales en la toma de decisiones del Plan.

3.1.10. Ecoeficiencia, utilización sostenible de recursos naturales y Gestión de residuos.

- Objetivo: Uso sostenible de los recursos naturales en los proyectos, así como una correcta gestión de residuos.
- Criterio: Fomento del uso materiales reciclados y reutilizados, minimizando el uso de materiales tóxicos y sustancias peligrosas, la producción de residuos destinados a la eliminación definitiva y de residuos peligrosos. Gestión adecuada de los residuos.

3.2. Evaluación del cumplimiento de los objetivos de sostenibilidad y protección ambiental

Se incluyen en este apartado para cada uno de los objetivos de sostenibilidad y protección ambiental establecidos en el Documento de Alcance, los aspectos que determina el órgano ambiental que deben de incorporarse al presente estudio incluyendo de qué forma ha sido realizada, así como también aquellos objetivos mencionados en el apartado anterior que guardan relación con el plan y la forma que han sido tenidos en cuenta en el presente Plan.

3.2.1. Utilización racional del suelo

En el presente Plan, con carácter general, adopta el criterio de primar el acondicionamiento de los corredores existentes, adecuando el trazado en la mayor medida posible a los condicionantes ambientales.

La construcción de nuevos trazados se limita a zonas del territorio dónde existen problemas de accesibilidad o a la construcción de variantes de población, éstas últimas cuando las características e intensidad de tráfico soportado por las travesías no es compatible con el correcto funcionamiento de la carretera o con el entorno urbano en el que se ubican.

Remarcar en este caso la construcción de variantes poblacionales tiene, en cualquier caso, ventajas muy superiores a los efectos negativos, puesto que mejoran sustancialmente la accesibilidad a los municipios, y las condiciones de vida en los núcleos urbanos en los que se construye una variante.

En fase de proyecto constructivo se adoptarán criterios de diseño que minimicen la ocupación de terrenos, adoptando las medidas cautelares que sean necesarias para garantizar una ocupación estricta del suelo y de afección mínima a terrenos adyacentes (balizamientos de seguridad, control accesos a la obra, control en la ubicación de instalaciones auxiliares...).

3.2.2. Protección del medio natural e hídrico y de la calidad del aire

En el apartado de aspectos ambientales significativos del presente estudio se recogen todas las figuras ambientales de protección que se encuentran en el ámbito del Plan, incluyendo los cauces de relevancia existentes en el ámbito, y los valores catalogados asociados (hábitats, terrenos forestales...).

Esta caracterización del medio natural se ha efectuado de manera previa a la selección de alternativas y a la posterior definición de propuestas de actuación, integrando el medio natural e hídrico en fases iniciales del proceso con el fin de que las propuestas finalmente definidas sean compatibles con el medio dentro de que además deben cumplir con una serie de criterios funcionales, de seguridad vial...

De este modo, las propuestas que implican una mayor ocupación del territorio se ubican en la mitad norte del ámbito del Plan, donde el relieve es menos abrupto y el entorno se encuentra más antropizado por su proximidad a núcleos poblacionales, a diferencia de la mitad sur del ámbito, donde dominan los terrenos montañosos y con una gran superficie de suelos con algún tipo de régimen de protección ambiental donde se plantean soluciones más blandas de mejoras de trazado en tramos puntuales o refuerzos de firme.

En referencia a la calidad del aire, las variantes poblacionales que son las soluciones de nuevo trazado que se proponen en el plan y que a priori suponen un mayor impacto al medio, su finalidad es la de descongestionar la zona urbana, disminuyendo las emisiones que afectan a la población residente en dichas zonas, por lo que contribuyen a una mejora de la calidad del aire. En el resto

de actuaciones propuestas, puesto que se efectúan sobre infraestructuras existentes, no se prevé una incidencia significativa sobre este factor.

3.2.3. Prevención de riesgos naturales e inducidos

Tal y como se indica en el apartado de efectos posibles del presente Plan, las propuestas de infraestructuras de transporte que impliquen mayor ocupación de suelo son las que pueden generar una afección a los riesgos naturales existentes en el territorio.

En primer lugar, las variantes de población propuestas, al ser infraestructuras de nuevo trazado pueden contribuir negativamente a los riesgos de erosión, contaminación de suelo, incendios, inundación. No obstante, la mayor afección está relacionada con el riesgo de inundación en las proximidades de los cauces que interceptan.

Estos cauces están catalogados como Áreas de Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPSis) según el Plan Territorial de Protección Civil de La Rioja (PLATERCAR) por lo que deberá estudiarse en los respectivos proyectos de construcción y establecer las medidas adecuadas y las soluciones de diseño más idóneas que cumplan con lo exigido en la normativa aplicable no contribuyendo al aumento de dicho riesgo.

3.2.4. Protección del patrimonio cultural

En el apartado de aspectos ambientales significativos del presente estudio se incluyen los espacios de elevado valor cultural (BIC, yacimientos...), incluyendo posteriormente en el apartado de impactos la reducida afección a los elementos patrimoniales catalogados de las propuestas de actuación del Plan, siempre que se adopten medidas correctoras y de seguimiento adecuadas. Debe señalarse, la afección al Camino de Santiago Francés debida a la construcción de la variante de Santo Domingo de la Calzada, por lo que tal y como indica el Ayuntamiento de Calahorra en el informe emitido el 15/02/2021, la elaboración del proyecto constructivo se ha llevado a cabo mediante la colaboración de los Servicios autonómicos de Patrimonio Histórico y Carreteras, así como su acondicionamiento para garantizar la seguridad necesaria.

3.2.5. Implementación de las infraestructuras y mejora de la eficiencia energética

En la programación de inversiones para este Plan prima la conservación y mejora de las infraestructuras ya existentes, frente a la creación de obra nueva, reduciendo así los posibles efectos ambientales y territoriales que pueda causar una mayor ocupación del territorio.

Mejorando estas infraestructuras también se reduce el consumo energético y la emisión de gases de efecto invernadero gracias a diversos factores. Por una parte, se produce una conducción más eficiente al permitirse una velocidad más constante. Por otra parte, se fomenta la sustitución de los vehículos ligeros por el uso de la bicicleta, nula en emisiones, al incorporarse itinerarios ciclistas.

Además, se han incorporado variables ambientales como la ocupación del suelo, la emisión de gases de efecto invernadero o el consumo energético en el proceso de selección de alternativas.

3.2.6. Eficiencia de la movilidad urbana y fomento del transporte público

Uno de los objetivos de este Plan es fomentar la movilidad sostenible, contribuyendo al fomento y promoción de los modos de transporte menos contaminantes, en especial la bicicleta. Por ello se han considerado itinerarios ciclistas interurbanos en las actuaciones del Plan sobre la red viaria.

Además, en diversas poblaciones, se ha propuesto la introducción de variantes, reduciendo así el número de vehículos que discurren por las travesías favoreciendo los desplazamientos peatonales en condiciones de seguridad, lo cual redundará en una movilidad más sostenible en los núcleos urbanos. Así mismo, se plantea el acondicionamiento y mejora de numerosas travesías.

Por otra parte, se ha fomentado el aumento de la accesibilidad a los equipamientos y funcionalidad de la Red, lo que implicará una reducción en los tiempos de recorrido. Esto se traduce también en un ahorro de tiempo para los trayectos en transporte público, haciéndolo más atractivo para los usuarios y fomentando la movilidad sostenible.

3.2.7. Protección del paisaje

En el apartado de aspectos ambientales significativos del presente estudio se incluye una caracterización paisajística del ámbito del Plan a partir del “Estudio y Cartografía del Paisaje” realizado por el Gobierno de La Rioja, para posteriormente analizar los impactos sobre dicho factor, en donde se concluye que las actuaciones propuestas de mejora de travesías en entornos urbanos y de refuerzo de firme no producirán ningún tipo de incidencia sobre el paisaje, siendo las actuaciones que impliquen una ocupación del territorio las que pueden producir un impacto al mismo, produciendo un mayor impacto aquellas infraestructuras viarias propuestas de nuevo trazado, como es el caso de las variantes, y las duplicaciones de calzada.

En menor medida también existen una incidencia paisajística derivada de los ensanches y mejoras de trazado, no obstante, puesto que se actúa sobre tramos muy consolidados, estas actuaciones pueden ser compatibles con el entorno.

En los proyectos constructivos de las citadas actuaciones se deberán establecer las medidas correctoras y de integración paisajística que sean necesarias en coordinación con el organismo competente en materia de Biodiversidad, con el fin de integrar en el entorno las infraestructuras proyectadas, especialmente en el caso de las variantes poblacionales y las duplicaciones de calzada.

3.2.8. Sostenibilidad social, protección del medio humano, calidad de vida y equidad social.

Las propuestas de actuación definidas para el presente Plan contribuyen a una mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, en especial a la sociedad rural, al mejorar la funcionalidad, la accesibilidad a los equipamientos y a las conexiones con la Red de Carreteras del Estado. Por otra parte, también se mejoran las travesías y se realizan actuaciones de seguridad vial, reduciéndose la accidentalidad y descongestionando zonas saturadas de tráfico en núcleos urbanos siempre

integrando los criterios ambientales y fomentando la participación pública desde fases iniciales del Plan.

3.2.9. Fomento de la participación institucional y pública.

La propia tramitación del presente Plan lleva consigo la participación pública en varias fases del proceso, desde el inicio del mismo hasta fases más avanzadas del Plan, integrando las consideraciones derivadas de dichas participaciones.

Como parte de la evaluación estratégica ordinaria del Plan, la Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos, una vez recibido el Documento Inicial Estratégico y el borrador del Plan (22 de enero de 2021), emite la resolución por la que se aprueba el Documento de Alcance para la elaboración del presente Estudio Ambiental Estratégico.

Para la redacción de este último documento, el órgano ambiental citado ha identificado como interesadas y ha consultado a una serie de Administraciones y organizaciones, haciéndolas partícipes por tanto del Plan.

Asimismo, una vez elaborado el presente estudio, junto con la versión inicial del Plan, se ha sometido a información pública y consultas durante 45 días hábiles, permitiendo a Administraciones y organizaciones ser partícipes, nuevamente, en la realización del Plan.

3.2.10. Ecoeficiencia, utilización sostenible de recursos naturales y Gestión de residuos.

Tal y como se ha comentado con anterioridad, los Pliegos de Cláusulas Administrativas del Gobierno de La Rioja, en materia de carreteras, incorporan desde hace varios años la valoración de criterios de sostenibilidad ambiental en los procedimientos de adjudicación de las obras, primando las medidas tendentes a la disminución y reutilización de los residuos en los procesos constructivos.

Es en fase, por tanto, de redacción de los proyectos constructivos en los que se deberá aplicar los principios de ecoeficiencia, utilización sostenible de los recursos naturales y gestión de residuos.

Siguiendo las directrices de la política medioambiental del Gobierno de La Rioja, y en aplicación de la legislación vigente europea y estatal en materia de residuos, se fijará como objetivo prioritario la minimización de la generación de residuos durante la ejecución de las obras, aplicando todas las medidas que se estimen oportunas y buscando siempre aquellas opciones en los procedimientos y en la selección de materiales que faciliten su consecución.

Se deberá tener en cuenta las alternativas de diseño y constructivas que permitan una menor generación de residuos y una reutilización en la propia obra, primando el empleo de materiales que provengan de procesos de reciclado y/o reutilización.

4. DIAGNÓSTICO ACTUAL

4.1. Modelo territorial-movilidad y modelo ambiental

La morfología de La Rioja se encuentra muy diferenciada en dos grandes zonas: Valle y Sierra. Esta diferencia también resulta notable en relación a la movilidad y al modelo territorial y ambiental, ya que mientras la zona de Valle recoge las vías con mayor volumen de tráfico, capacidad y volumen de inversión (zonas más degradadas y con mayor crecimiento urbanístico), las carreteras correspondientes a la zona de Sierra (rurales) se caracterizan por su baja presencia de tráfico, capacidad y volumen de inversión asociado (zonas más preservadas y con menor crecimiento urbanístico).

Diagnóstico actual del modelo territorial

El Plan Estratégico de La Rioja 2020 realiza un diagnóstico actual del modelo territorial de La Rioja en los siguientes términos:

En los últimos años, el espacio dedicado en el territorio a superficies artificiales –espacios urbanos, industriales o de infraestructuras– ha crecido significativamente, tanto a nivel nacional como autonómico. El caso de La Rioja no es una excepción, y su crecimiento ha venido acompañado de un incremento en las superficies artificiales en detrimento de los espacios agrícolas y forestales.

Es el tejido urbano de tipo continuo (la ciudad compacta), el que más hectáreas ocupa, seguido por las infraestructuras, y de las zonas industriales.

La Comunidad Autónoma riojana destaca en superficie protegida, remarcar en este sentido la aprobación en 2019 de la Directriz de Protección de Suelo No Urbanizable de La Rioja, la cual pretende establecer las medidas necesarias para asegurar la protección, conservación, catalogación y mejora de los espacios naturales, el paisaje y el medio físico rural desde un punto de vista urbanístico y territorial.

Diagnóstico actual del modelo movilidad

El Plan Estratégico de La Rioja 2020 realiza un diagnóstico actual del modelo de movilidad de La Rioja los siguientes términos:

La Rioja se posiciona como un área estratégica intermedia en las comunicaciones del cuadrante centro-norte peninsular, así como polo central del Eje del Ebro, prácticamente a la misma distancia de Bilbao que de Zaragoza.

Los principales ejes de articulación de La Rioja corresponden a la autopista AP-68 y la N-232, que vinculan los principales núcleos del Valle del Ebro riojano (Haro, Calahorra y Alfaro) con la capital riojana, donde además se localizan las principales áreas industriales. La A-12 también constituye un eje viario esencial para las relaciones de La Rioja con el País Vasco, Navarra y el Valle del Duero.

La región aún requiere grandes inversiones en infraestructuras, especialmente en los siguientes puntos críticos:

- La Autovía del Camino o A-12 es una infraestructura esencial para la conexión de La Rioja con Navarra y con las comunidades del Noroeste peninsular
- La Autovía del Ebro o A-68, a excepción de los tramos navarros, es una de las autovías menos desarrolladas del país. Su alternativa, la autopista AP-68, está pendiente de la construcción de una serie de enlaces de conexión que facilite la vertebración del territorio regional.
- La autovía de circunvalación LO-20 discurre por el corredor de la N-232, al sur de Logroño.
- La ejecución de la Autovía Medinaceli-Tudela (A-15).

El transporte ferroviario es deficitario, tanto el de viajeros por el carácter obsoleto de las infraestructuras, como el de mercancías por la falta de impulso de los grandes corredores y la intermodalidad.

Diagnóstico actual del modelo ambiental

Tal y como se indica en el Plan Forestal de La Rioja, los principales **problemas del medio natural riojano** pueden integrarse en dos categorías:

- Los **originados por causas principalmente antrópicas**. Estos actúan principalmente sobre la biodiversidad específica y de hábitats. Su efecto final es la disminución de la biodiversidad en sus distintas manifestaciones: extinción de especies, disminución de poblaciones, modificación de equilibrios entre ellas, simplificación de las comunidades, etc.
- Por otra parte, existen otra serie de procesos de **tipo más general y de origen natural, si bien agravados por causas antrópicas**, que afectan al medio y que por su amplio espectro de acción y sus manifestaciones concretas suponen un evidente riesgo de degradación: se trata de los **procesos erosivos**, que afectan a la conservación del suelo fértil como principal recurso del medio natural; los **incendios forestales y las plagas y enfermedades forestales** que suponen amenazas graves para la conservación de la naturaleza en su conjunto; y **la presión turístico-recreativa y la tendencia de cambio climático global**, por sus imprevisibles efectos sobre el resto de los factores, en caso de confirmarse.

El Gobierno de La Rioja ha venido desarrollando diversos planes y acciones enmarcados en una estrategia común de sostenibilidad medioambiental a nivel regional. Especial importancia tienen la Estrategia Regional Frente al Cambio Climático 2008-2012 y el Plan de Eficiencia Energética, procesos que buscan una adecuación y sostenibilidad del sistema productivo y el consumo de la región en el futuro, tanto a corto como a medio plazo. También resulta determinante la Estrategia de Desarrollo Sostenible de La Rioja, un ambicioso plan que busca que La Rioja establezca su propia estrategia de desarrollo para estar a la vanguardia de las iniciativas modernas y establecer las directrices para hacer una región ecológicamente sana.

Destacar a su vez, la ya mencionada Directriz de Protección de Suelo No Urbanizable de La Rioja donde se identifican aquellas zonas, que, por su idoneidad actual o potencial para la explotación

forestal, agrícola o ganadera, o que, por su riqueza paisajística, ecológica o cultural, deban ser objeto de especial protección, y ser preservadas frente al proceso urbanizador. Debe señalarse, que, aunque de acuerdo con lo expuesto en la memoria de la Directriz, **se han excluido de su ámbito las previsiones de los planes hidrológicos de cuenca, las carreteras del Estado y de la Comunidad Autónoma de La Rioja, cuando sean obras declaradas de interés general**, la Directriz aporta una valiosísima guía de referencia para la integración ambiental de las actuaciones en materia de infraestructuras.

La calidad del aire (atmosférica y acústica) por la influencia del tráfico, la hidrología y red de itinerarios verdes como vectores de conexión y corredores biológicos entre espacios, los hábitats y espacios protegidos (especialmente los espacios Red Natura 2000) y flora y fauna asociada así como los terrenos forestales sobre los que se debe evitar su fragmentación, el paisaje sobre el que se debe preservar su calidad visual y sus recursos ambientales, culturales y paisajísticos y el patrimonio cultural existente como elementos que merecen su puesta en valor, son los factores del medio más representativos a tener en cuenta que pueden verse afectados con la aplicación del Plan.

Además, deben de tenerse en cuenta los riesgos existentes en la actualidad en el ámbito del Plan Regional de Carreteras de La Rioja referentes a la desertización, a la erosión, a la contaminación del suelo y al riesgo de inundación.

En referencia a la **calidad ambiental**, en la región de La Rioja la calidad del aire presenta en general unos niveles buenos, pero existe riesgo de superación de los valores límite y objetivo de partículas PM10, sobre todo en zonas rurales que presentan una mayor suspensión de partículas, y de ozono, en días calurosos y soleados por transformación de óxidos de nitrógenos y compuestos orgánicos volátiles en ozono.

En el diagnóstico de la situación acústica efectuado por el Gobierno de La Rioja, indica que ésta se caracteriza por tener un ambiente sonoro tranquilo que hay que preservar, por lo que es prioritario llevar a cabo una labor de prevención en la implantación de infraestructuras y de ordenación del suelo. En algunas de las situaciones de carreteras y ferrocarril estudiadas con detalle, tanto futuras como existentes, se percibe un posible conflicto con niveles superiores a 60 dB(A).

Según estudio efectuado en la Aglomeración de Logroño la fuente acústica que genera mayor afección es el tráfico viario, seguido del ferroviario y de la industria.

En referencia a la **hidrología**, La Rioja se incluye dentro de la Cuenca del Ebro. En el sector occidental (Rioja Alta) destacan los ríos Tirón, Oja, Najerilla e Iregua, que aportan el 80% de los recursos de La Rioja, mientras que el sector oriental (Rioja Baja) aporta el restante 20%, distribuido en los ríos Leza, Jubera, Cidacos y Alhama-Linares.

La **Red de Itinerarios Verdes** de La Rioja comprende numerosos senderos, caminos rurales, pistas forestales e itinerarios verdes que discurren por el territorio de La Rioja. Conviene además señalar la existencia de una extensa Red de vías pecuarias.

La Rioja, por su diversidad climatológica y territorial con zonas de elevada altimetría en la sierra, así como un amplio valle, asociado el río Ebro además de zonas esteparias o humedales, tal y como se comprueba en el Inventario Nacional de Hábitat, cuenta con una **gran variedad ambiental y con numerosos enclaves naturales**.

Las **unidades de mayor calidad paisajística** se localizan en la montaña y, en concreto, en la Sierra de la Demanda, Sierra de San Lorenzo, Sierra de Camero Nuevo y Sierra de la Hez. Las unidades de paisaje que configuran el valle del Ebro y las zonas bajas de los ríos Oja e Iregua son las tres grandes **áreas más frágiles visualmente** en la Comunidad riojana, con un gradiente claro, de menos a más frágiles, desde la sierra al valle (asociado al grado de antropización existente), donde se intercalan unidades de fragilidad media-alta en la sierra y media en el valle.

El Plan Forestal de La Rioja evidencia que los **usos forestales** representan casi el 60% de la superficie regional en La Rioja. Entre los terrenos forestales cabe remarcar los Montes de Utilidad Pública, los cuales ocupan una amplia superficie del ámbito del Plan, extendiéndose por toda la zona sur del ámbito coincidiendo con todo el conjunto de sierras existentes.

Respecto al **patrimonio cultural**, además del riquísimo registro fósil mesozoico, La Rioja posee importantes yacimientos paleontológicos de otras épocas, tanto anteriores como posteriores a la era de los dinosaurios. Asimismo, cabe señalar la existencia de cinco rutas histórico-culturales entre las que se encuentra el Camino de Santiago.

El **riesgo de desertización** no está considerado como un problema excesivamente grave en esta región. En referencia a los **riesgos de erosión** y en consecuencia a las pérdidas de suelo en la Comunidad Autónoma de La Rioja, las cuencas altas de ríos como el Cidacos y Alhama, con importantes pendientes y escasa vegetación, hace que sean las zonas con mayores problemas de erosión

En lo que respecta al **riesgo de contaminación del suelo**, las zonas más conflictivas están localizadas en Nájera, Autol, Logroño (Varea), Agoncillo (El Sequero), Santo Domingo (Acequia Merino) y Santurde (Acequia Depuradora).

Los **riesgos de inundación** en el ámbito corresponden principalmente a la cuenca del Ebro y sus afluentes,

Finalmente destacar la **problemática del efecto barrera**. La acumulación de efectos barrera provoca la fragmentación del territorio en piezas aisladas y que pueden resultar poco viables debido a sus dimensiones desde un punto de vista ecológico, visual y/o funcional.

Frente al efecto barrera de las infraestructuras lineales, los conectores ecológicos de carácter fluvial constituyen los vectores fundamentales para el mantenimiento de la continuidad de los espacios naturales y, las intersecciones de estos con el trazado de las infraestructuras lineales, en los puntos de máxima relevancia para dicha continuidad. Por este motivo lo que es necesario establecer estrategias y medidas que garanticen la misma en estos puntos críticos y minimicen el efecto barrera.

En este sentido, en el ámbito de estudio, las infraestructuras viarias AP-68 Autopista Bilbao-Zaragoza, la carretera N-232 y la línea del Ferrocarril, por cuanto seccionan, desconectan y fragmentan el territorio, generan un efecto barrera en toda la zona norte de La Rioja, e interceptan numerosos ríos que discurren desde las sierras existentes en la parte Sur de La Rioja hacia el norte, destacando de oeste a este el río Ebro, río Oja, río Najerilla, río Iregua, río Ireza y río Cidacos.

No obstante, cabe remarcar que los espacios más sensibles se localizan, tal y como ya se ha comentado en la zona Sur de montaña.

5. ASPECTOS AMBIENTALES Y TERRITORIALES QUE PUEDEN SER AFECTADOS SIGNIFICATIVAMENTE Y EVOLUCIÓN SEGUN CAMBIO CLIMÁTICO

5.1. Descripción general ámbito geográfico

El marco territorial de aplicación del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030 es la Comunidad Autónoma de La Rioja, que se sitúa al norte de la Península Ibérica, en el interior. Desde el punto de vista de organización territorial, La Rioja limita al este con la Comunidad Autónoma de Aragón (provincia de Zaragoza), al norte con el País Vasco (provincia de Álava) y Navarra; y al sur y al oeste con Castilla y León (provincias de Soria y Burgos).

Se compone de una única provincia, la cual se encuentra organizada en 174 municipios. Dado que no cuenta con una división oficial de comarcas y aunque en la actualidad existen 18 mancomunidades en la Comunidad Autónoma de La Rioja, la división territorial más usada establece tres zonas delimitadas por el río Ebro (Rioja Alta, Media y Baja) las cuales coinciden con los partidos judiciales de Haro, Calahorra y Logroño y sus municipios quedan agrupados según la clasificación tradicional compuesta por nueve partidos judiciales (Haro, Santo Domingo de la Calzada, Logroño, Torrecilla en Cameros, Calahorra, Arnedo, Alfaro y Cervera del Río Alhama).

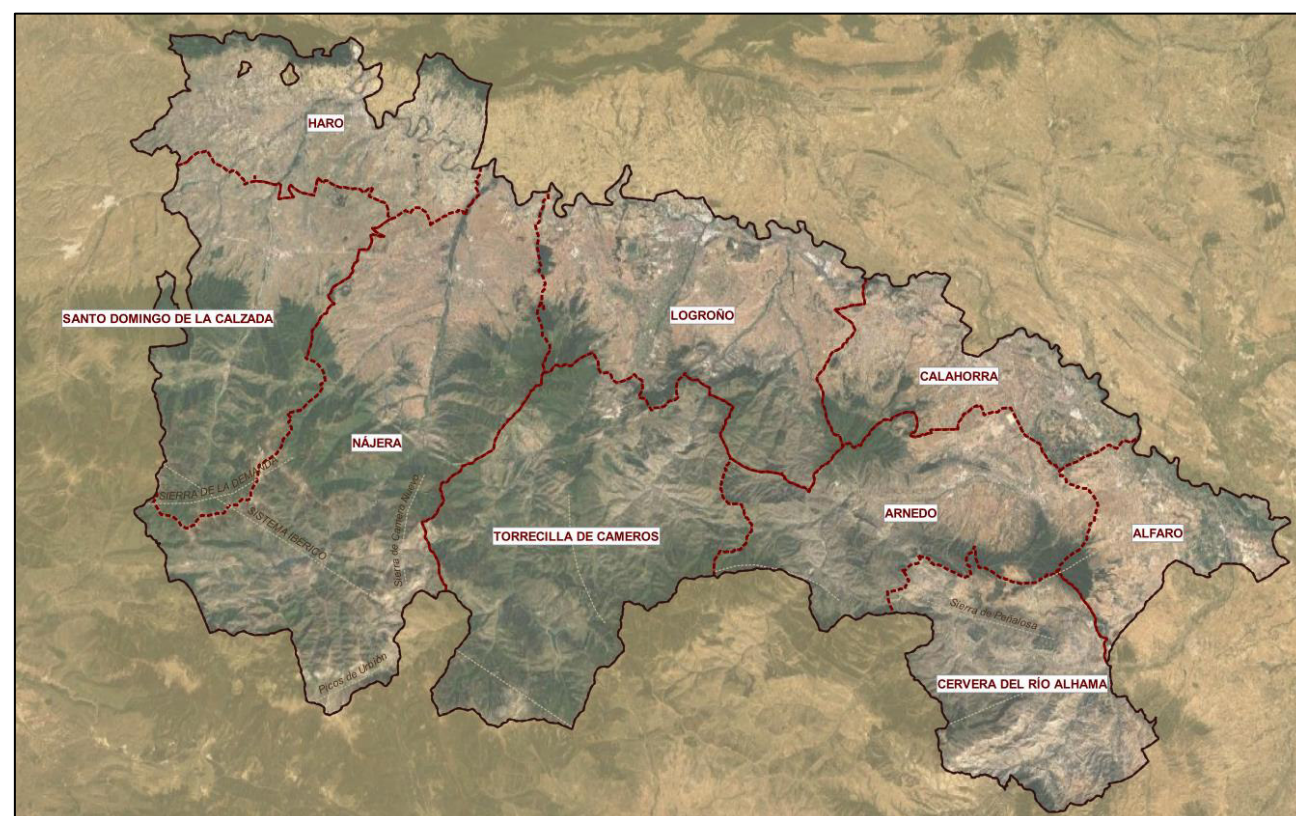


Figura 3. Ámbito geográfico Plan Regional de Carreteras de La Rioja

Fuente: Elaboración propia

La Comunidad Autónoma de La Rioja se encuentra localizada en el Valle medio del Ebro y queda delimitada por las montañas del Sistema Ibérico en el Sur y los Montes Obarenes y la Sierra de Cantabria al Norte. El río Ebro a su vez materializa la mayor parte de la frontera con Álava y Navarra.

El río Ebro discurre por el límite norte de la región en una longitud de 120 km, siendo este sinuoso y rápido a su paso por La Rioja debido a la variación de altitud entre sus extremos. Al Sur del río Ebro se extiende la Cordillera Ibérica de forma paralela a este con altitudes en cumbre de entre 1.000 y 2.000 metros y de ella parten siete afluentes (Oja-Tirón, Najerilla, Iregua, Jubera, Leza, Cidacos y Alhama-Linares) que conforman geográficamente La Rioja en siete valles paralelos de Oeste a Este.

5.2. Aspectos medioambientales y paisajísticos

5.2.1. Clima

El clima predominante en La Rioja es de tipo mediterráneo continentalizado, sin embargo, la situación geográfica de la región y la variedad de su relieve influyen en tres zonas climáticas distintas.

- En el valle del Ebro el clima es mediterráneo continentalizado, con temperaturas moderadas y elevadas precipitaciones debido a la influencia de las masas de aire húmedas del mar.
- En los extremos del Sistema Ibérico se caracteriza por presentar un clima más continental con temperaturas extremas caracterizadas por inviernos fríos y veranos muy calurosos. Las precipitaciones son escasas y predominan en primavera y en otoño.
- En las zonas de mayor altitud el clima de montaña, con temperaturas muy bajas en invierno y suaves en verano. En este clima las precipitaciones son más abundantes y aumentan con la altitud, en los puntos más altos en forma de nieve.

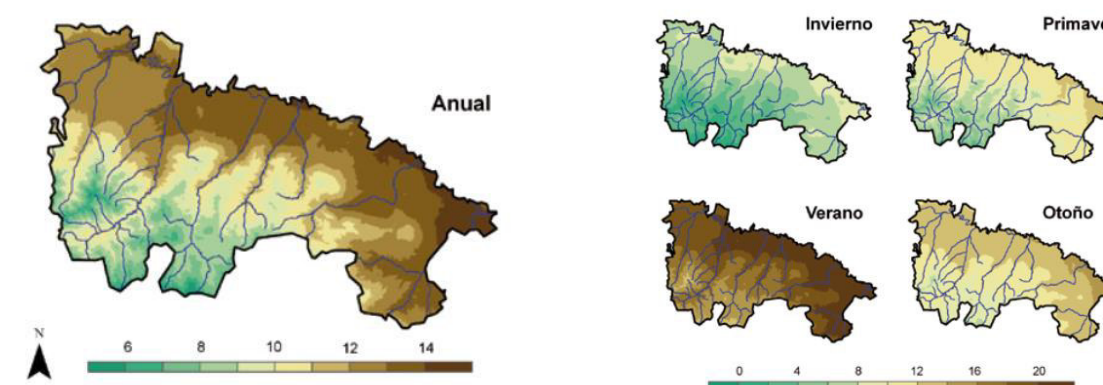


Figura 4. Distribución espacial de los valores de temperatura media anual y estacional en La Rioja (datos en °C)

Fuente: Características espaciales del clima en La Rioja modelizadas a partir de sistemas de información geográfica y técnicas de regresión espacial. DIALNET

5.2.2. Calidad ambiental

En este apartado se detalla la **calidad del aire-contaminación atmosférica** (a partir de datos de estaciones de medida existentes e informes emitidos...) y el consumo energético existente, así como la **contaminación acústica** (detección de las fuentes principales de ruido), siendo en el caso del transporte a través de la consulta de MER (Mapas Estratégicos de Ruido) de las carreteras que atraviesan el ámbito, de estudios acústicos de PGOU o de PAM (Planes Acústicos Municipales) de los diferentes municipios que integran el Plan. Determinación de zonas existentes con niveles acústicos superiores a los establecidos en la legislación.

Conforme al informe emitido por el Ayuntamiento de Calahorra el 15/02/2021, se recomienda incluir y coordinar las actuaciones del Plan de acción del Mapa de ruido de carreteras vigente y su previsión para los próximos durante la vigencia del Plan.

Según lo dispuesto en informe emitido por la Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos, se deberá incluir la situación actual de las afecciones acústicas y zonas de servidumbre afectadas por las carreteras según los últimos Mapas estratégicos y no estratégicos aprobados y su probable evolución en el caso de no aplicar las medidas de los Planes de acción contra el ruido.

Contaminación atmosférica

La calidad del aire, en cuanto a contaminantes atmosféricos, se analiza en dos aspectos:

- En primer lugar, en relación a las concentraciones de contaminantes existentes medidas por la Red de Medición de la Calidad del Aire de La Rioja, que nos ofrece la imagen del medio atmosférico en La Rioja, y
- En segundo lugar, en relación a la participación o cuota de responsabilidad del transporte, en cuanto a las emisiones a la atmósfera que produce y su relación con las emisiones de otros sectores, diferenciando entre el transporte por carretera (objeto del Plan), y el resto de modos de transporte.

En la **región de La Rioja la calidad del aire presenta en general unos niveles buenos**, pero existe riesgo de superación de los **valores límite y objetivo de partículas PM₁₀**, sobre todo en zonas rurales que presentan una mayor suspensión de partículas, y de ozono, en días calurosos y soleados por transformación de óxidos de nitrógenos y compuestos orgánicos volátiles en ozono.

La principal aglomeración urbana que existe en la Comunidad Autónoma de La Rioja, es la de su capital, Logroño. En torno a Logroño existían municipios como Lardero o Villamediana de Iregua, que han ido creciendo hasta duplicar su población en seis años. Se han convertido en municipios integrantes de una Red urbana más compleja como es la de Logroño, Lardero y parte del núcleo de Villamediana.

Conforme a lo expuesto, para evaluar la calidad del aire en la Rioja se divide el territorio en dos zonas, por una parte, la zona más densamente poblada que da lugar al área metropolitana de Logroño, que abarca los términos municipales de Logroño y Lardero (zona ES1704) y, por otra

parte, el resto del territorio conocido como zona ES1705 La Rioja para la evaluación de la calidad del aire.

La vigilancia de la Calidad del Aire de la Rioja se realiza mediante una Red de Medición de la Calidad del Aire de La Rioja constituida por 6 estaciones. Dos situadas en Logroño (estación de La Cigüeña y estación meteorológica de Prado viejo), de carácter urbano, y las 4 restantes ubicadas en zona rural, en Alfaro, Arrúbal, Pradejón y Galilea. Todas las estaciones recogen mediciones de los siguientes contaminantes: SO₂, NO_x, CO y PM₁₀. Además, se miden concentraciones de O₃ y PM_{2,5} en todas las estaciones en zona rural a excepción de Alfaro, y concentraciones de O₃ y de benceno, tolueno y xileno en la estación urbana de La Cigüeña en Logroño. La ubicación de las estaciones pretende representar el estado de la atmósfera en una zona urbana, en lo que a inmisiones se refiere, así como en la zona de influencia de las centrales térmicas de ciclo combinado situadas en Castejón y Arrúbal.

Estación	Coordenadas geográficas		Coordenadas UTM Huso 30 N	
			X (m)	Y (m)
Alfaro	1° 44' 37" W	42° 10' 33" N	603757,42	4670074,84
Arrúbal	2° 14' 22" W	42° 26' 24" N	562549,84	4698893,15
Galilea	2° 13' 54" W	42° 20' 29" N	563286,15	4687974,38
La Cigüeña	2° 25' 40" W	42° 27' 50" N	547044,00	4701446,00
Pradejón	2° 03' 33" W	42° 20' 24" N	577499,13	4687948,00

Tabla 1. Situación estaciones de la Red de medición de calidad del aire en La Rioja

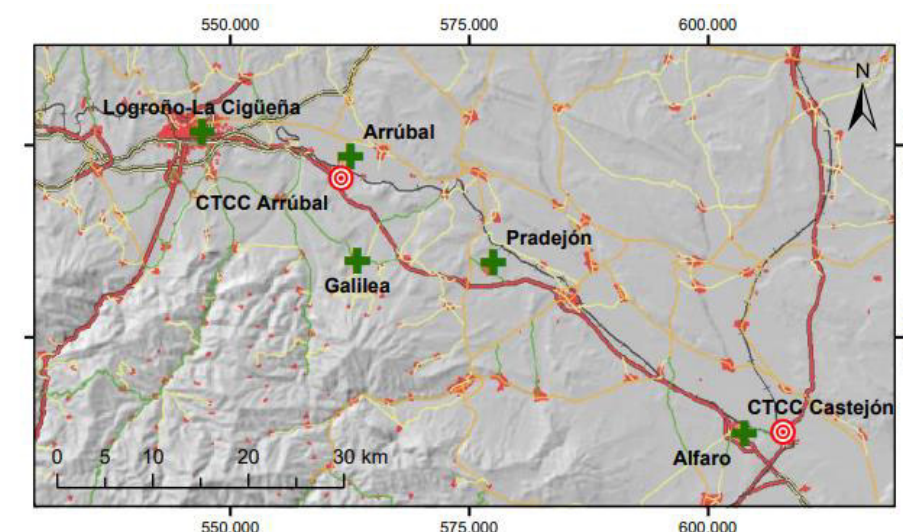


Figura 5. Situación de las estaciones de la Red de medición de calidad del aire en La Rioja

En **Informe Anual de la Calidad del Aire en La Rioja (2020)** se incluye una sinopsis de las pautas y tendencias en las dos zonas evaluadas en La Rioja: la urbana (ES1704) y la rural (ES1705):

Las **emisiones de SO₂** no superan los valores límites diarios ni horarios tanto en la zona urbana como en rural para protección de la salud, encontrándonos en una situación muy buena según el Índice Nacional de Calidad de Aire. Respecto a la protección de la vegetación nos encontramos en ambas zonas con una situación muy buena con unos valores muy por debajo del valor límite y de los umbrales tanto superior como inferior (2,3 µg/m³).

Las **emisiones de NO_x** no superan los valores límites diarios ni horarios para protección de la salud, tanto en la zona urbana como en la rural.

Según el Índice Nacional de Calidad de Aire nos encontramos en una situación buena (95%) o razonablemente buena (5%) en la zona urbana. En la zona rural nos encontramos por completo en una situación muy buena (100%)

Respecto a la protección de la vegetación nos encontramos en ambas zonas con una situación muy buena con unos valores muy por debajo del valor límite y de los umbrales tanto superior como inferior.

Las **emisiones de CO** no llegan a superar ni el valor límite, ni los umbrales superior o inferior establecidos para la protección de la salud, encontrándonos en una muy buena situación respecto al mismo.

En **cuanto al ozono**, para la zona urbana no hubo superación del Valor Límite Diario establecido para la protección de la salud, el máximo octo horario ha sido de 111 µg/m³ y el percentil 93,20 (correspondiente al valor 26º más alto) fue de 93 µg/m³. En la zona rural ha habido 2 superaciones del VLD (tabla 6), el máximo octo horario fue de 134 µg/m³ y el percentil 93,20 (correspondiente al valor 26º más alto) fue de 107 µg/m³. Se observa una disminución en cuanto al número de días en los que se supera el valor límite diario de 120 µg/m³.

Además, existen dos objetivos del ozono para la protección de la vegetación, el primero es el valor objetivo de un AOT40¹⁰ de 18000 µg/m³ h, que es un valor acumulado de mayo a julio (la temporada de mayor crecimiento de la vegetación) de promedio en un periodo de 5 años y que no llegamos a sobrepasar este umbral a lo largo de las medias de cinco años y que además lleva una tendencia descendente. También existe un objetivo a largo plazo de un AOT40 de 6000 µg/m³ h, calculado únicamente con los datos de mayo a julio del año. Este umbral a largo plazo sí que ha sido superado en los últimos años.

En relación a las **fuentes de emisión**, los datos disponibles más actuales se reflejan en el **último informe emitido por el servicio de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos del Gobierno de La Rioja en el año 2020**:

El Sistema Nacional de Inventario regionalizado de emisiones cifra las emisiones de 2017 de La Rioja en 5141 toneladas de óxidos de nitrógeno (NO_x), 4821 toneladas de compuestos orgánicos volátiles no metálicos (COVNM), 495 toneladas de óxidos de azufre (SO_x), 3146 toneladas de amoníaco (NH₃) y 866 toneladas de material particulado (PM_{2.5}).

Las **emisiones de NO_x** en 2018 registraron un descenso respecto al año anterior (-5,6%). La principal fuente de emisión sigue siendo el transporte (37%), seguido de las quemaduras agrícolas y

restos forestales (12,7%) y la combustión en calderas y similares para uso residencial, comercial o sanitario. Las emisiones de la industria son un 10,8% en tanto que las procedentes de la generación de energía eléctrica como la central de ciclo combinado de Arrúbal suponen el 4% de las emisiones totales. El considerable descenso en emisiones en el transporte (-12,1%) supuso una reducción en este sector de 252 toneladas que compensó la ligera subida de emisiones en otros sectores como el residencial e industrial

Las **emisiones de COVNM** en 2018 aumentaron un +5,0% a nivel regional. Las emisiones de COVNM están fundamentalmente dominadas por el uso de disolventes (43% del global de las emisiones), donde este grupo de actividades experimentó un aumento de sus emisiones del + 6%. Además, se estiman subidas de las emisiones debidas al consumo de combustibles en los sectores industriales (+2,3%) y agricultura (+9,6%).

Las **emisiones de SO_x** en 2018 se redujeron ligeramente un 1,2 %. Este incremento se debe principalmente al aumento con respecto al año anterior por el consumo de carbón y del resto de combustibles fósiles en el sector industrial y uso residencial o comercial.

Las **emisiones de NH₃** en 2018 generadas en un 96,3% por las actividades agrícolas, se incrementaron un 2,3 % a nivel regional respecto al año anterior. Esto se debió fundamentalmente al incremento en las emisiones debidas al uso de fertilizantes nitrogenados inorgánicos (incluye la fertilización con urea) y sobre todo a la aplicación de purines en el campo. En el resto de actividades se registraron niveles similares a los del año anterior.

Las **emisiones de PM_{2,5}** en 2018 se redujeron ligeramente (en un 0,9 %), al compensarse las disminuciones registradas en los sectores de la generación eléctrica y el transporte con los aumentos en las emisiones debidas a la combustión en los sectores Residencial, Comercial, Institucional y en las industrias manufactureras y de la construcción, ligados a un aumento en el consumo de biomasa en dichos procesos de combustión.

En cuanto a la evolución temporal de las emisiones, tal y como se observa en la siguiente gráfica extraída del informe, desde el año 2000, las emisiones de los principales contaminantes atmosféricos han experimentado notables disminuciones a lo largo de la serie, destacando las emisiones de NO_x.

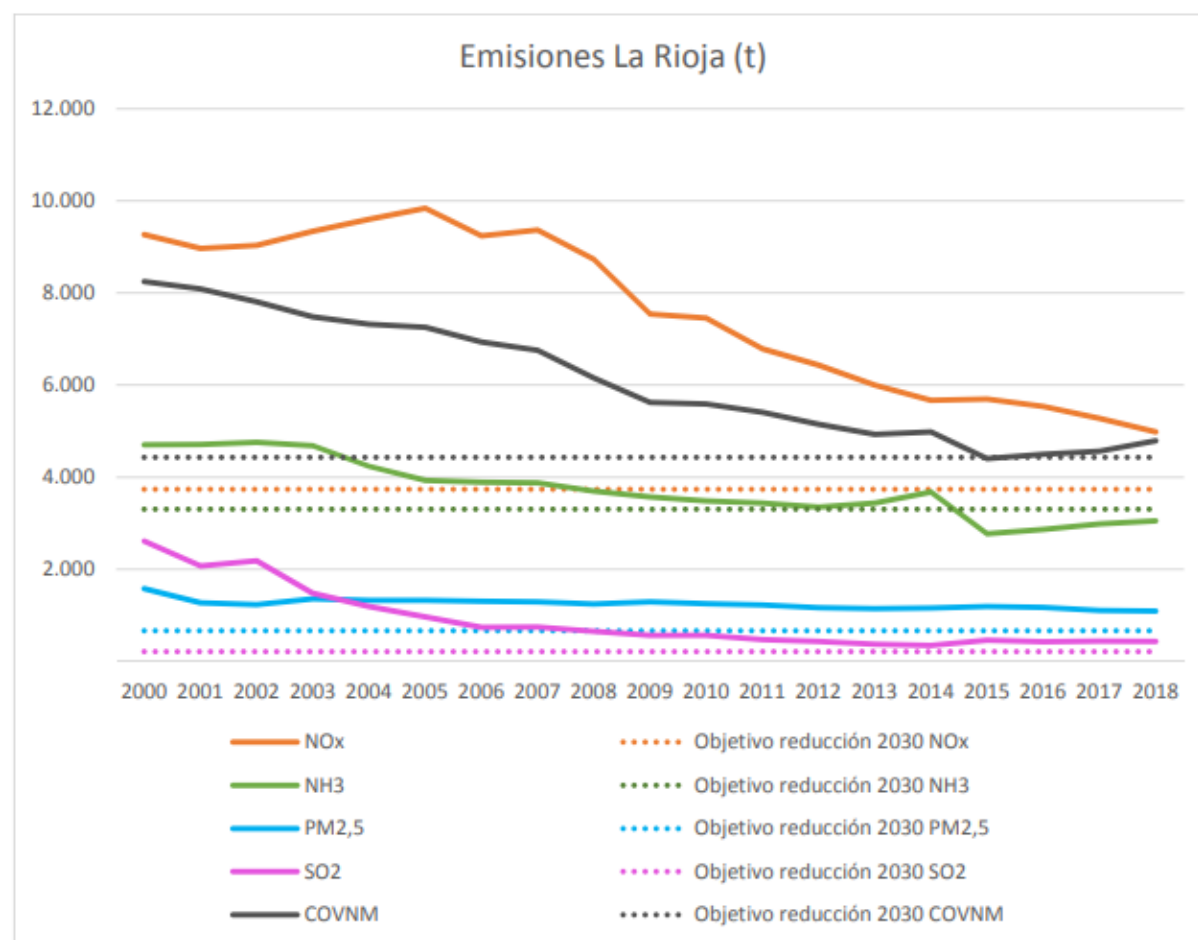


Figura 6. Evolución relativa de las emisiones de SO_x, NO_x COVNM, NH₃ y PM_{2,5}. Tomando como referencia el primer año de la serie (1990 para los primeros y 2000 para PM_{2,5}).

Fuente: Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (2020).

La Rioja está en una situación buena de cumplimiento de los valores límite y objetivos marcados por normativa aplicable, al mismo tiempo que respeta las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud en dióxido de nitrógeno (NO₂) y dióxido de azufre (SO₂), así como en situaciones prologadas en partículas PM_{2,5} y PM₁₀.

Consumo energético

El sector energético es uno de los más problemáticos en este tipo de emisiones, ya que el principal gas de invernadero (CO₂) se produce mayoritariamente en la combustión.

El ahorro y la eficiencia energética en el ámbito del Plan es un pilar fundamental, en tanto que disminuye la dependencia, equilibra la balanza energética y facilita el cumplimiento de los compromisos de Kioto favoreciendo directamente hacia una economía baja en carbono y una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero emitidas a la atmósfera.

Los diferentes modos de transporte se caracterizan por ser grandes consumidores de energía, siendo uno de los subsectores que más contribuye al deterioro ambiental.

Por tanto, la política de transportes debe orientarse en la línea de considerar estas restricciones, favoreciendo el transporte público como modo más eficiente desde el punto de vista energético, debiendo además facilitar el Plan Regional de Carreteras el uso del transporte colectivo, adecuando la Red de Carreteras a las características de los vehículos.

En España, el Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, ha acordado remitir a la Comisión Europea el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030.

Las medidas contempladas en el plan permitirán alcanzar los siguientes objetivos en 2030:

- ✓ 23% de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) respecto a 1990.
- ✓ 42% de renovables en el uso final de la energía. Cifra que duplica el 20% del año 2020.
- ✓ 39,5% de mejora de eficiencia energética en la próxima década.
- ✓ 74% de presencia de energías renovables en el sector eléctrico, en coherencia con una trayectoria hacia un sector eléctrico 100% renovable en 2050.

En el ámbito autonómico, corresponde al Plan Energético de la Comunidad Autónoma de La Rioja 2015-2020 y líneas estratégicas de política energética 2015-2025. Además se encuentra en proceso de elaboración, el Plan Regional de Adaptación al Cambio Climático (2023-2030).

De los últimos datos que se disponen del *Estudio Previo y definición de diferentes líneas estratégicas como base de un futuro Plan Estratégico de La Rioja* se muestra a continuación la evolución del consumo de energía final (CEF) por sectores en La Rioja entre los años 1991 y 2013, expresado el mismo en ktep.

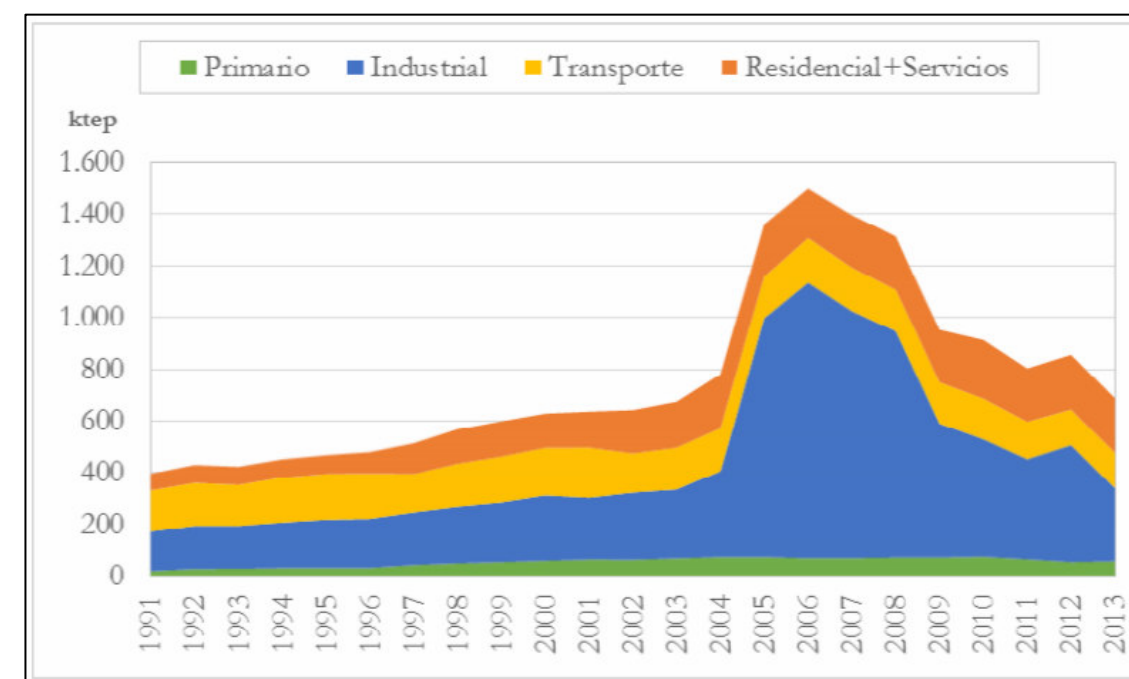


Figura 7. Evolución del CEF desglosado por sectores y su comparación en La Rioja, en ktep (1991-2013).

Fuente: Estudio Previo y definición de diferentes líneas estratégicas como base de un futuro Plan Estratégico de La Rioja.

El consumo del Sector Transporte entre 1991 y 2013 disminuye un 11,72 %, siendo el sector que más porcentaje de energía consume en 1991, ocupando el segundo puesto entre los años 1992 y 2001, y el tercer puesto entre los años 2002 y 2013. El año en el que alcanzó su máxima participación en el consumo de energía final fue en 1991 con el 39,6 % y el mínimo en 2006 con el 11,4 %.

Además, en dicho estudio se prevén cinco líneas prioritarias generales que deben ser desarrolladas en el futuro, así como dos líneas transversales que se poyan en las principales.

- ✓ L1. Infraestructuras energéticas, “smart grids”, “smart cities” y generación distribuida.
- ✓ L2. Ahorro y eficiencia energética.
- ✓ L3. La energía como elemento de competitividad.
- ✓ L4. Energías renovables.
- ✓ L5. Sociedad y energía.

En referencia a las medidas relacionadas con el transporte se indica el transporte y movilidad eficiente y los vehículos ecológicos, eléctricos e híbridos.

Contaminación acústica

En el diagnóstico de la situación acústica efectuado por el Gobierno de La Rioja, indica que ésta se caracteriza por tener un ambiente sonoro tranquilo que hay que preservar, por lo que es prioritario llevar a cabo una labor de prevención en la implantación de infraestructuras y de ordenación del suelo. En algunas de las situaciones de carreteras y ferrocarril estudiadas con detalle, tanto futuras como existentes, se percibe un posible conflicto con niveles superiores a 60 dB(A).

Además, en referencia al ruido ocasionado por infraestructuras lineales, la Rioja dispone de **Mapas Estratégicos de Ruido de los Grandes Ejes Viarios** efectuados en fases (2013 y 2017).

En la **segunda fase (año 2013)** se analiza la huella acústica de las siguientes carreteras de titularidad estatal: N-232, A-13, AP-68, LO-20, N-111, N-120, N-124.

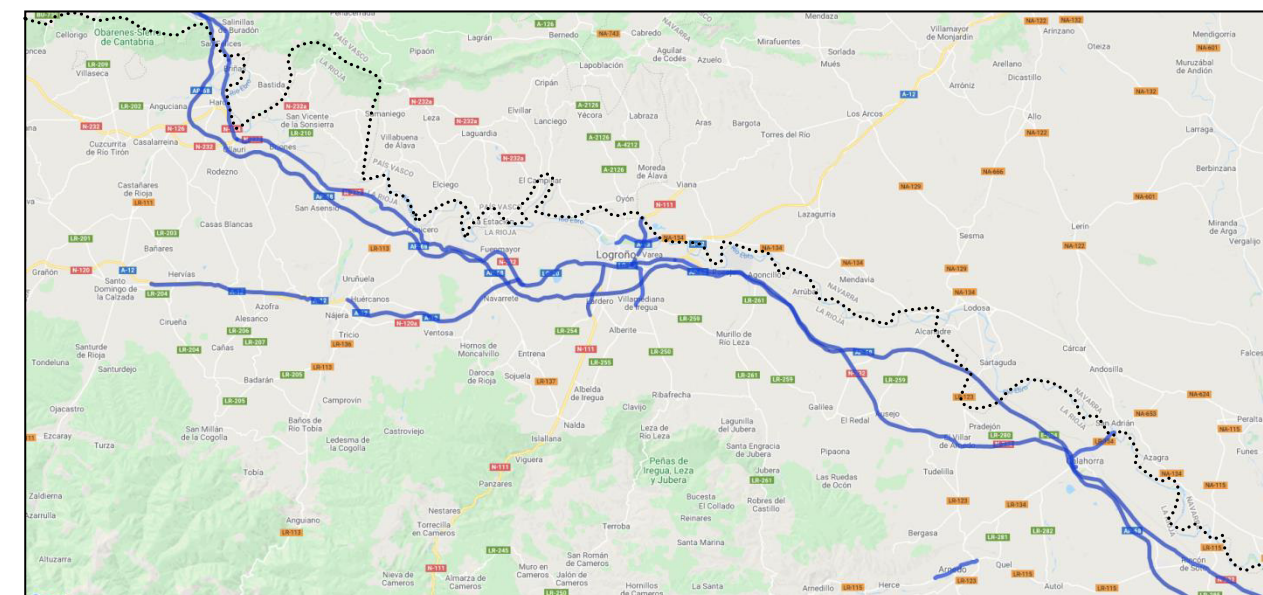


Figura 8. Tramos de carreteras en La Rioja analizadas acústicamente en 2013.

Fuente: Mapas Estratégicos Ruido de la Red de Carreteras del Estado. Segunda Fase. (octubre 2013)

En la **UME de la Carretera estatal N-232a** su paso por La Rioja desde Alfaro hasta Logroño se detectan las siguientes zonas de conflicto acústico:

- En Alfaro desde el PK 333,15 hasta el PK 339,54 donde se plantea la colocación de pavimento fonoabsorbente desde el inicio hasta el PK 334,66.
- En Rincón del Soto desde PK 345,53 hasta el PK 350,01 donde se plantea la colocación de pavimento fonoabsorbente entre PK 346,79 y 348,28 y la ejecución de actuaciones complejas entre PK 347,47 y 348,30.
- En Aldeanueva del Ebro entre los PK 349,49 y 353,81 donde no se plantea ningún tipo de actuación.
- En Calahorra entre PK 357,25 y 362,99 donde se plantea colocación de pavimento fonoabsorbente desde el inicio hasta PK 359,23 y barrera acústica en margen derecho entre PK 362,46 y 362,76.
- En Pradejón entre los PK 364,3 y 369,07 donde no se plantea ningún tipo de actuación.
- En Villar de Arnedo entre los PK 368,7 y 373,41 donde se plantea colocación de barrera acústica en margen derecho entre PK 371,21 y 372,10 y actuaciones complejas entre PK 371,76 y 372,91.
- En Ausejo desde el PK 375,57 hasta el PK 382,62 donde no se plantea ningún tipo de actuación.
- En Galilea desde el PK 384,51 hasta el PK 386,70 donde no se plantea ningún tipo de actuación.
- En Arrúbal en margen derecho de la carretera N-232 entre los PK 390,91 y 391,01 donde no se plantea ningún tipo de actuación.
- En Agoncillo existen tres zonas de conflicto acústico: desde PK 390,99 hasta PK 394,71, desde PK 394,9 hasta PK 395,33 y desde PK 398,37 hasta 399,09 (donde se plantean actuaciones complejas).
- En Alcanadre entre los PK 395,15 y 397,06 del margen derecho de la N-232 donde no se plantea ningún tipo de actuación.
- En Logroño desde PK 399,08 hasta 402,81, planteando actuaciones complejas en margen izquierdo de la N-232 entre PK 399,08 hasta 399,42.



En la **UME de la Carretera estatal N-232a** su paso por La Rioja desde Briones hasta Torremontalbo se detectan las siguientes zonas de conflicto acústico:

- En Fuenmayor entre los PK 419,65 y 424,65 donde se plantean actuaciones complejas entre PK 419,89 y 420,3 y PK 428,45 429,56, colocación de pavimento fonoabsorbente entre PK 420,69 y 420,77, entre PK 420,9 y 421,04 y barreras acústicas entre PK 428,25 y 429,08.
- En Cenicero entre los PK 427,64 y 429,04, donde se plantea la colocación de barreras acústicas en margen derecho entre los PK 428,25 y 429,08 y actuaciones complejas en margen izquierdo entre PK 428,45 y 429,56.
- En Torremontalbo entre los PK 432,64 y 432,86 donde se plantean actuaciones complejas.
- En Briones entre los PK 436,98 y 442,82 donde se plantean actuaciones complejas entre 442,14 y PK 442,82.
- En Gimileo donde se plantea la colocación de barrera acústica en margen derecho de la carretera entre los PK 445,93 y 446,21



En referencia a la **carretera estatal A-13** a su paso por Logroño, identifica zonas de conflicto acústico entre PK 0,73 y 4,98, entre las que propone posibles actuaciones en las zonas comprendidas entre PK 1,21 y 1,71 en margen derecho y entre PK 1,54 y 2,33 donde se plantea la colocación de barreras acústicas y entre PK 1,69 y 2,06 en margen derecho donde se plantea la colocación de pavimento fonoabsorbente.



Respecto a la **carretera de peaje AP-68**, la afección de la huella sonora a su paso por La Rioja, no se encuentran zonas excesivamente expuestas, entendiendo como tales las determinadas por proximidad del eje de la carretera a núcleos urbanos, por tipología de edificación en zona urbana y por número de habitantes afectados.

La **carretera LO-20**, autovía de circunvalación que discurre por el corredor de la N-232 al sur de Logroño, identifica al igual que la estatal, A-13, desde su inicio hasta el PK 12,41 zonas con conflicto acústico donde se establecen diferentes propuestas de actuación desde colocación de pavimento fonoabsorbente (PF) entre PK 0,21 y 1,6, PK 5,42 y 6,73 y PK 6,3 y 6,56, pasando por barreras acústicas (BA) entre PK 6,7 y 7,28 en margen izquierdo de la autovía, hasta en algunas zonas la ejecución de actuaciones



complejas (AC) como son los tramos entre PK 3,34 y 5,32 en ambos márgenes y entre PK 5,42 y 7,32 en margen derecho.

En la **carretera N-111**, la cual discurre desde Lardero hacia el sur del núcleo urbano de Logroño, identifica también numerosas zonas de conflicto acústico entre PK 319,58 y 324,09, aunque no proponen ningún tipo de actuación.



En la **carretera N-120**, al oeste de Logroño, a su paso por los municipios de Alesanco, Azofra, Bañares, Hervías, Hormilla, Nájera, se identifica zonas de conflicto acústico en los tres últimos municipios entre PK 27,04 y 40,08, no proponiendo ningún tipo de actuación.

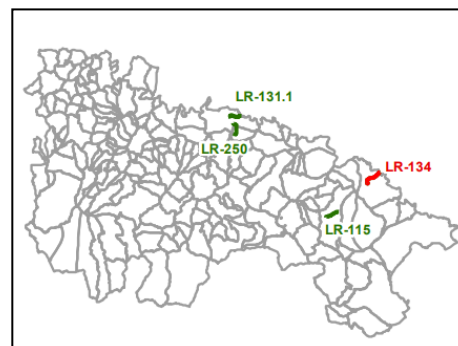


En la **carretera N-124**, al noroeste de Logroño a su paso por los municipios de Briñas, Gimileo, Haro, Labastida/Bastida, Ollauri, identifica zonas de conflicto acústico en Haro (entre PK 39,65 y 43,2) y Briñas (entre PK 44,27 y 45,47), proponiéndose únicamente en Haro actuaciones consistentes en colocación de pavimento fonoabsorbente entre PK 40,03 y 41,61 y entre PK 43,14 y 43,41 y la instalación de barreras acústicas en margen izquierdo entre PK 41,93 y 42,55.



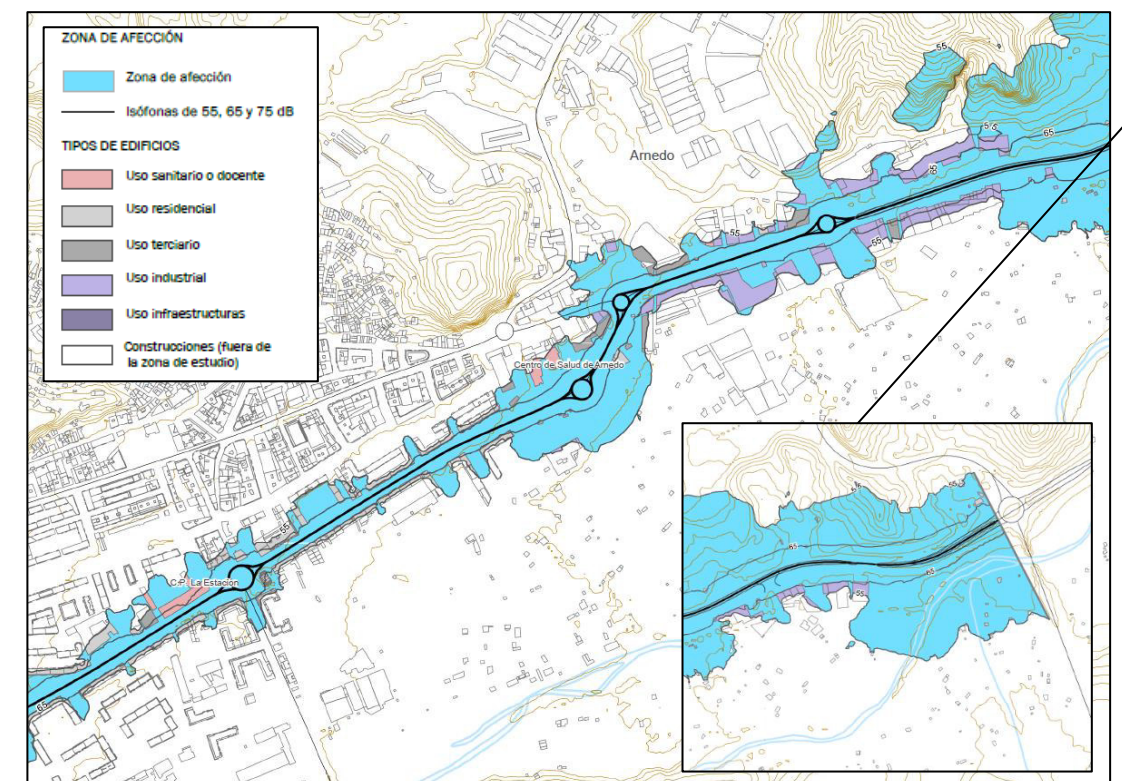
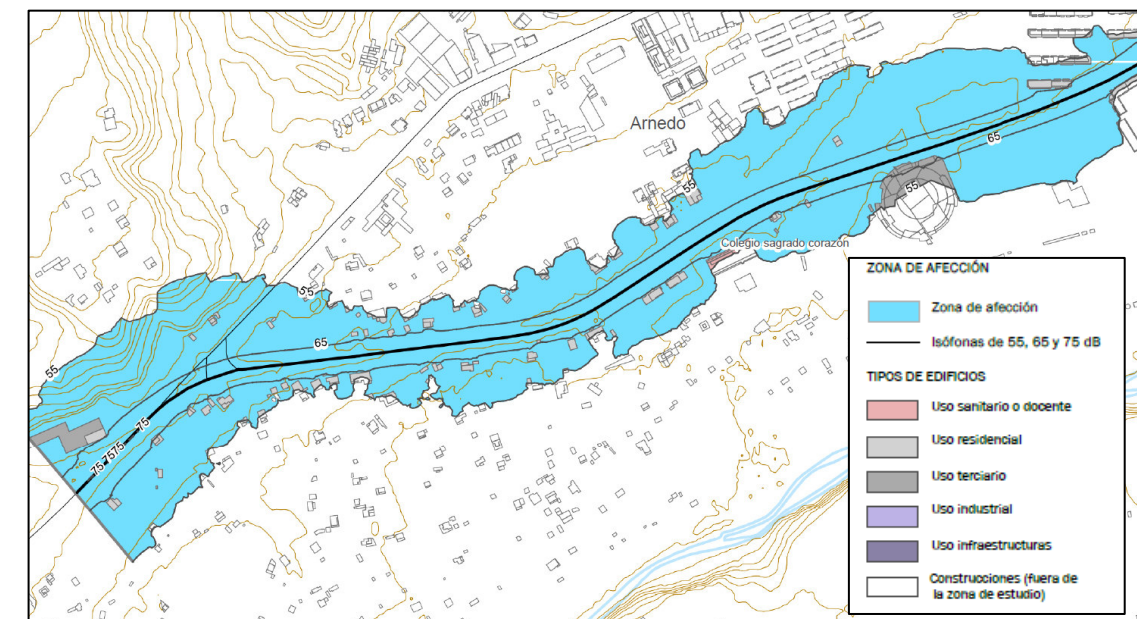
Además, en esta **segunda fase se analizan las siguientes carreteras cuya titularidad corresponde a la Comunidad Autónoma de la Rioja:**

Tramo	P.K. Inicio	P.K. Final	Longitud (m)	Denominación
LR-115	23+00060	26+00970	3.940	Arnedo LR-122
LR-131.1	0+00000	3+00800	3.820	Logroño (Puente de Piedra – L.P. Navarra)
LR-134	11+00250	16+00860	5.570	Calahorra – L.P. Navarra
LR-250	0+00000	4+00150	4.160	Logroño LR-551 Villamediana
TOTAL = 17.490 metros				

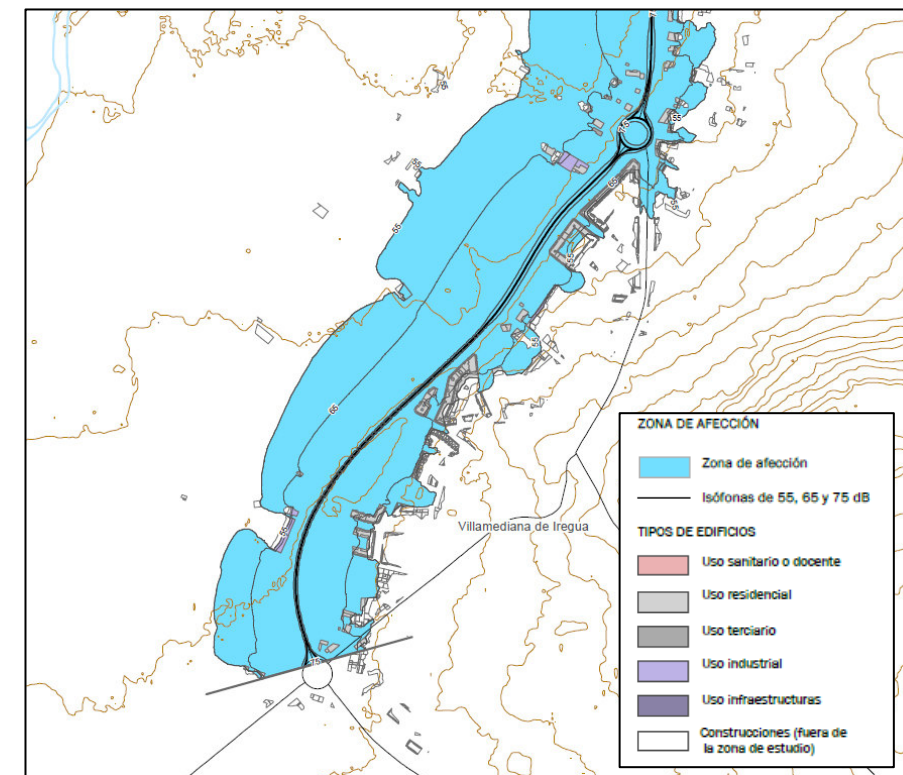
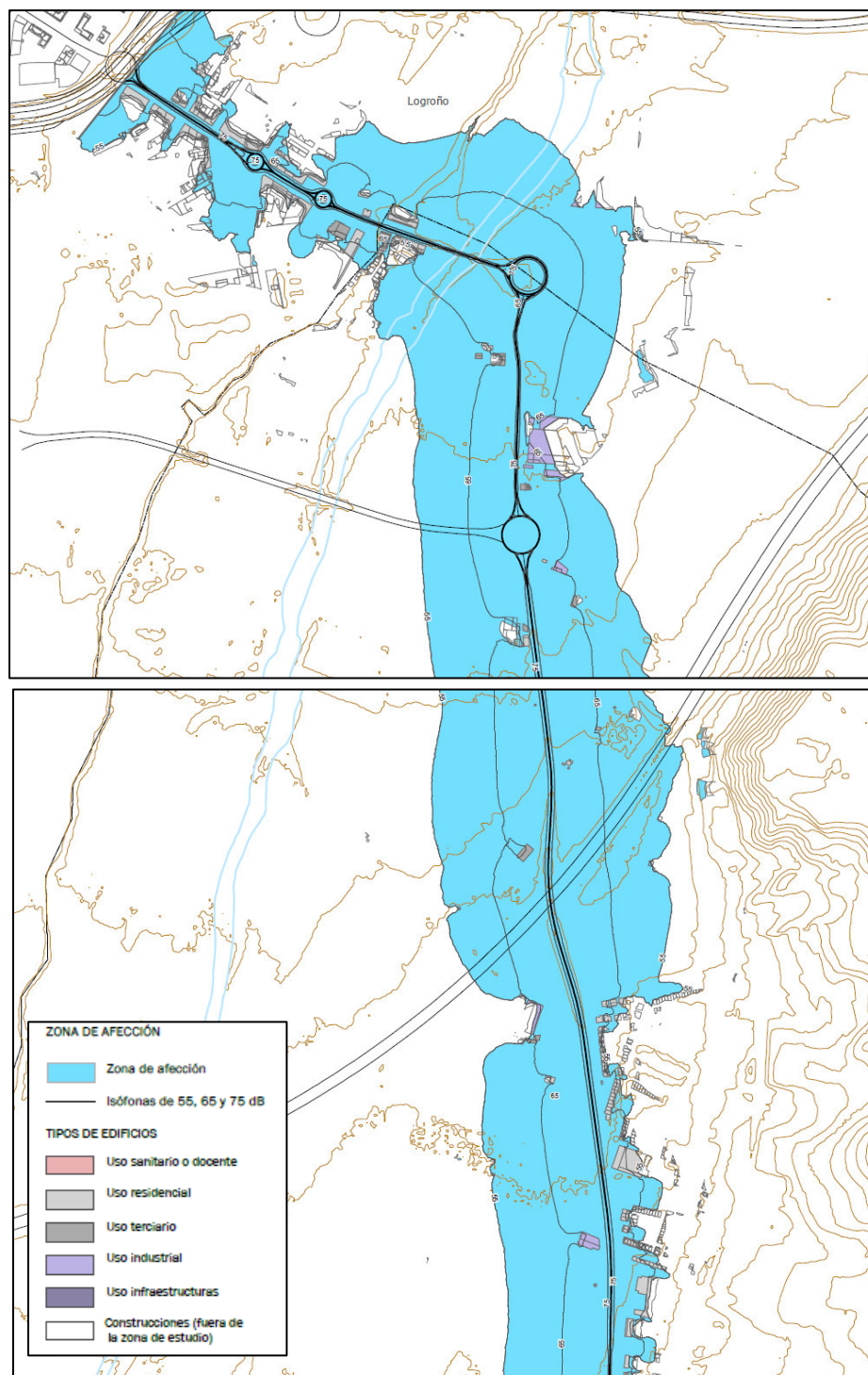


De los mapas de zonas de conflicto acústico analizados se observa lo siguiente:

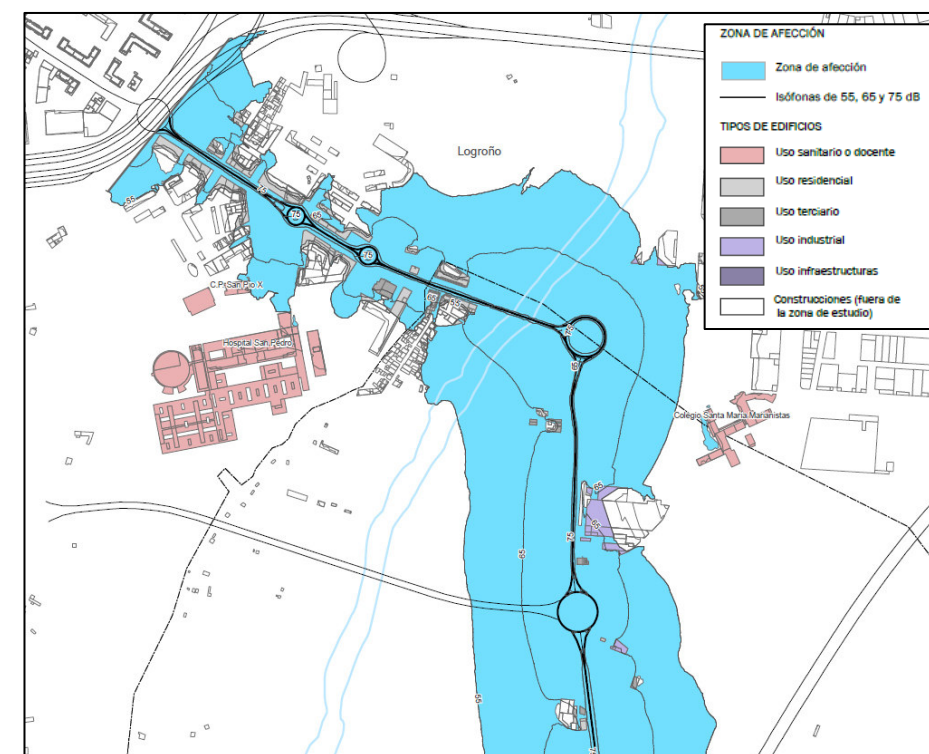
- En la **carretera LR-115** existen edificaciones residenciales y de otros usos afectadas acústicamente a su paso por Arnedo.

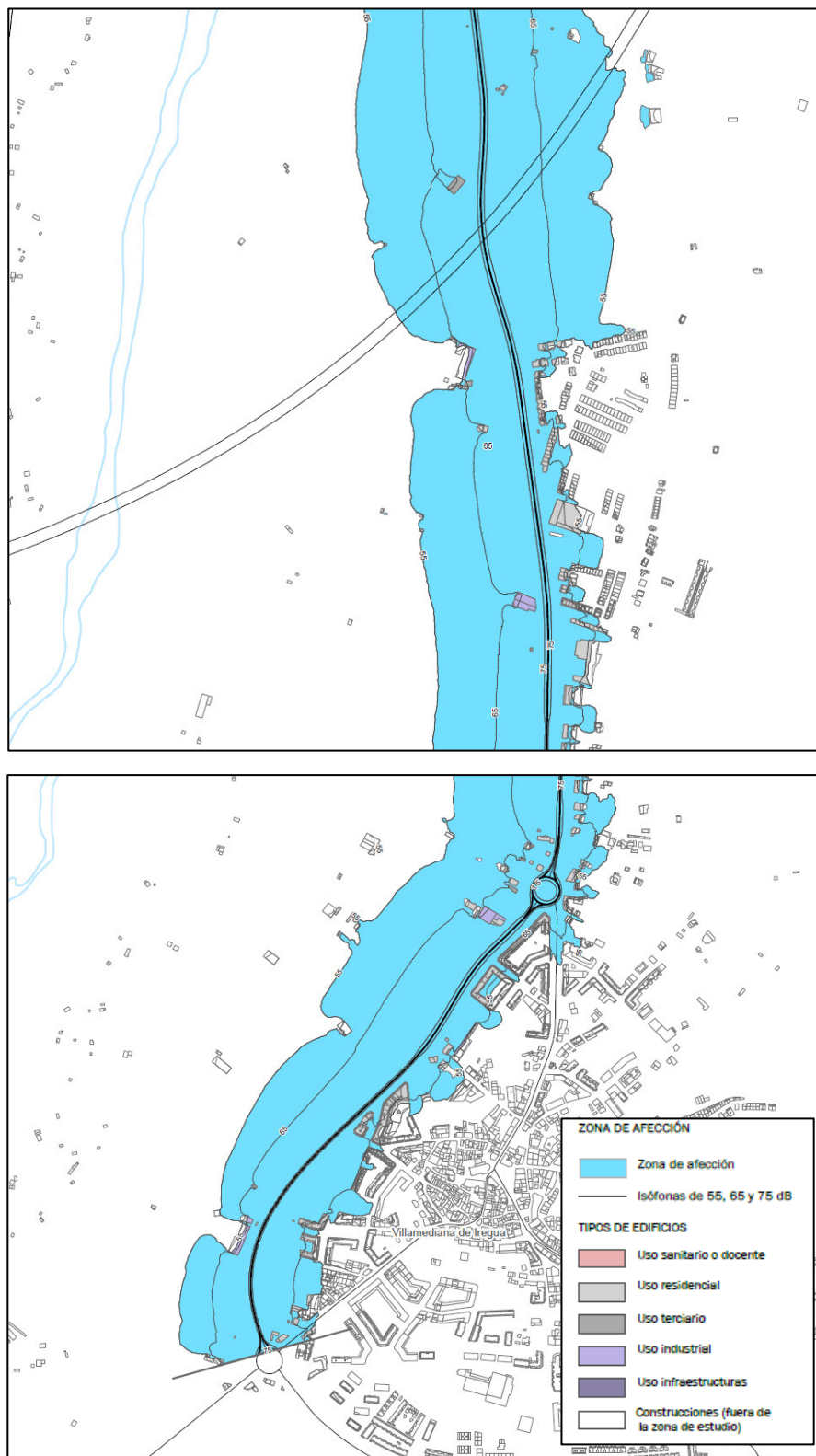


- En la **carretera LR-131.1** existen edificaciones de otros usos afectadas acústicamente a su paso por Logroño.



- En la **carretera LR-250** existen edificaciones residenciales, sanitarias y de otros usos afectadas acústicamente a su paso por Logroño y edificaciones residenciales y de otros usos afectadas en Villamediana de Iregua.





En estos documentos no se establecen propuestas de actuación para las citadas carreteras, pero posteriormente se aprobaron los **Planes de Acción contra el ruido de los grandes ejes viarios de La Rioja** (Resolución 1044/2016-BOR N°122), que se centran en tratar de reducir el número de

personas afectadas en las localidades de **Arnedo, Villamediana de Iregua y Logroño**, donde se registran los mayores problemas y se proponen una serie de medidas correctoras.

A la hora de plantear las soluciones correctoras, por tanto, se propone actuar sobre las zonas que se han catalogado con una prioridad alta, ya que son las que mayor número de personas expuestas y sensibilidad acústica poseen.

Las zonas catalogadas con esta prioridad de actuación son las que se describen a continuación.

- Zona de Incompatibilidad AR2LR250: Zona Residencial del casco urbano de Arnedo.
- Zona de Incompatibilidad LO1LR250: Barrio de la Estrella de Logroño.
- Zona de Incompatibilidad LO2LR250: Hospital San Pedro de Logroño.
- Zona de Incompatibilidad VM1LR250: Zona residencial junto al Barrio de la Estrella Villamediana de Iregua.
- Zona de Incompatibilidad VM4LR250: Zona residencial, Urbanización de Villamediana de Iregua.
- Zona de Incompatibilidad VM5LR250: Casco urbano Villamediana de Iregua.

Teniendo en cuenta estas Zonas de Incompatibilidad y su ubicación, es posible realizar actuaciones o soluciones correctoras que agrupen a más de una Zona de Incompatibilidad. De esta manera se proponen **tres Planes Zonales**, con el fin de reducir la afección sonora de todas las zonas de incompatibilidades de prioridad alta:

- **PZ1-LR115: Casco Urbano Arnedo.** Este Plan Zonal recoge las acciones correctoras que reducirán la afección de las zonas de incompatibilidad AR1LR115 (Centro de salud “Puerta de Arnedo”), AR2LR115 (Casco Urbano), AR3LR115 (Centro de Educación La Estación) y AR4LR115 (Colegio “Sagrado Corazón de Jesús”).

La acción correctora propuesta consiste en la reducción de la velocidad de circulación del tráfico rodado en el tramo de la vía que discurre en el entorno de las zonas de incompatibilidad. Se propone una reducción de la velocidad máxima permitida a 40 km/h entre los PK 23+260 y 25+460.

Con el fin de asegurar un correcto cumplimiento de las limitaciones de la velocidad de circulación, se recomienda la colocación de elementos reductores de velocidad, tales como construcción de glorietas y de elementos de control de velocidad tales como instalación de radares, vigilancia por las autoridades competentes, instalación de paneles de advertencia de velocidad detectada mediante radar, etc...

- **PZ2- LR250: Barrio de la Estrella (Logroño).** Este Plan Zonal recoge las acciones correctoras que influirán en la afección de las zonas de incompatibilidad LO1LR250 (Zona residencial del Barrio de la Estrella), LO2LR250 (Hospital San Pedro de Logroño), VM1LR250 (Zona residencial junto al barrio de la Estrella, en la localidad de Villamediana de Iregua).

Se propone la señalización para el desvío del tráfico ligero con dirección a Zaragoza, por el polígono de La Portalada, tal y como se viene realizando con el tráfico pesado. Otra acción

correctora que se propone es utilizar asfalto especial fonoreductor que absorba parte del ruido generado en la LO1LR250.

- **PZ3 - LR250: Villamediana de Iregua.** Este Plan Zonal recoge las acciones correctoras que influirán en la afección de las Zonas de Incompatibilidad VM4LR250 (Urbanizaciones) y VM5LR250 (Casco Urbano). La propuesta de actuación correctora para este plan tiene dos aspectos diferentes. Por un lado, se propone la colocación de una pantalla de 3 metros de altura en el entorno del tramo de vía que discurre a modo de ronda junto al casco urbano de Villamediana de Iregua

Por otro lado, con el fin de reducir el nivel sonoro de emisión de la vía y teniendo en cuenta que la viabilidad de la colocación de una pantalla acústica en el entorno de la zona de incompatibilidad VM4LR250 es reducida, se propone como medida adicional la reducción de la velocidad real de circulación en el tramo que discurre por las dos zonas de incompatibilidades. Con el fin de asegurar un correcto cumplimiento de las limitaciones de la velocidad de circulación, se recomienda la colocación de elementos de control de velocidad tales como instalación de radares, vigilancia por las autoridades competentes, instalación de paneles de advertencia de velocidad detectada mediante radar, etc ...

En lo que se refiere a la implementación de las medidas contempladas en los distintos Planes Zonales, en el tramo LR115 del casco urbano de Arnedo, se han llevado a cabo la mayor parte de las acciones propuestas puesto que se han construido dos glorietas e instalado paneles de velocidad, en el tramo LR250 en el barrio de la Estrella (Logroño) se ha puesto en funcionamiento el desvío para el tráfico pesado, y el firme se ha renovado pero no es fonoabsorbente por problemas constructivos aunque se ha procurado controlar de manera más efectiva la velocidad, y finalmente en el tramo LR250 en Villamediana de Iregua la Dirección General de Tráfico ha instalado un elemento de control de velocidad y se ha adjudicado una primera fase de pantallas acústicas que se terminará este año, quedando una segunda fase que no se está ejecutado todavía.

En la **tercera fase (año 2017)** se vuelve a analizar la huella acústica de las carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma de la Rioja, anteriormente analizadas en fase 2:

Tramo	P.K. Inicio	P.K. Final	Longitud (m)	Denominación
LR-115	23+00060	26+00970	9.940	Arnedo LR-122
LR-131.1	0+00000	3+00800	3.820	Logroño (Puente de Piedra - L.P. Navarra)
LR-134	12+00570	16+00860	4.340	Calahorra- L.P. Navarra
LR-250	0+00000	4+00150	4.160	Logroño LR-551 Villamediana
TOTAL: 17.490 metros				

El total de edificios sensibles que presentan niveles sonoros por encima de los valores límite para los tres indicadores de ruido ambiental, son 2 en la UME LR-115 localizado en Arnedo, el colegio Sagrado Corazón y Colegio Público la Estación.

La **Aglomeración de Logroño** por ser la capital de La Rioja y la más poblada ha sido estudiada acústicamente en agosto de 2014 elaborando un mapa de ruidos y un Plan de Acción, donde se concluye lo siguiente:

- El 35,77 % de la población está se encuentra afectada durante el día y la tarde por un nivel acústico por encima de los objetivos de calidad acústica.
- El 9,25 % de la población está se encuentra afectada durante la noche por un nivel acústico por encima de los objetivos de calidad acústica
- **La fuente acústica que genera mayor afección es el tráfico viario, seguido del ferroviario y de la industria.**
- En cuanto a la afección producida por las fuentes viarias se ha obtenido que las carreteras aportan solo el 5,22 % de la afección total en los periodos día y tarde y un 21,19 % de dicha afección en el periodo nocturno.
- La zona de mayor nivel de conflicto es Madre de Dios – San José – Universidad, seguido por el barrio de los Lirios.

A partir de la elaboración de los Mapas Estratégicos de Ruido (Tercera Fase) de la red de carreteras autonómica de La Rioja que registran un volumen de tráfico de más de tres millones de vehículos al año (ver tabla siguiente) se redactan los **Planes de acción contra el ruido (PAR) de los grandes ejes viarios de La Rioja Fase III (noviembre 2021)**, siendo los tramos de carretera autonómica estudiados los siguientes:

Tramo P.K.	Inicio P.K.	Final	Longitud (m)
LR-115	23+00060	26+00970	3.940
LR-131	1 0+00000	3+00800	3.820
LR-134	11+00250	16+00860	5.570
LR-250	0+00000	4+00150	4.160

En el Plan de acción contra el ruido de los Grandes Ejes Viarios de La Rioja – 2ª Fase según la Directiva 2002/49/CE se priorizaron las zonas de actuación en función del número de las afecciones y los niveles de ruido.

Los sectores de territorio con un uso predominante del suelo residencial, sanitario, docente o cultural fueron clasificados con una prioridad alta, en tanto que el resto de sectores afectados (industrial, terciario o recreativo) se consideró con una **priorización baja**. En base a lo anterior se consideró una **priorización alta** para llevar a cabo actuaciones definiendo **tres Planes Zonales**.

Las **zonas de priorización alta** son:

ID	Municipio	Descripción	Expuestos (hab) Lden>5 5dB	Afectados	Tipo	Medidas
LR-115	Arnedo	AR2LR250 Zona residencial del casco urbano	1254	123	Residencial	Limitar la velocidad de circulación a 40 km/h
						Construcción de glorieta como elemento inductor a reducción de velocidad.
						Colocación de elementos de control y paneles de aviso de velocidad
LR-250	Logroño	LO1LR250 Barrio de La Estrella	1293	355	Residencial	Desviación adicional de tráfico ligero con dirección a Zaragoza, por el polígono de La Portalada
LR-250	Villamediana de Iregua	VM1LR250 Zona residencial junto al barrio de la Estrella	1458	401	Residencial	Colocación de asfalto especial fonoreductor
						Colocación de dos tramos de pantalla acústica en el arcén. (626 m y 342 m)
						Limitar la velocidad de circulación
						Colocación de elementos de control y paneles de aviso de velocidad

Las **zonas de baja prioridad** son:

National Road ID	Municipio	Descripción	Expuestos (hab) Lden>5 5dB	Afectados	Tipo	Medidas
LR-134	Calahorra		45	6	Residencial	No se establecen medidas
LR-131	Logroño		85	8	Residencial	No se establecen medidas

LR 134 Calahorra

En los mapas estratégicos de la fase IV se estudiará con mayor detalle el alcance de la afección.

Por ello y dada la baja afección tal como muestran los mapas de ruido de la fase III, no se contemplan medidas correctoras en la fuente de ruido. No obstante, a efectos de planificación urbanística se considera necesario que la línea de edificación se encuentre fuera de la isófona del índice de calidad acústica.

Una vez que se desarrolle urbanísticamente la zona respetando la distancia que garantice la calidad acústica, se recomienda adoptar medidas de control de la velocidad del tramo.

LR 131 Logroño.

En los mapas estratégicos de la fase IV se estudiará con mayor detalle el alcance de la afección.

Por otra parte, las medidas previstas para la zona de afección serían en su caso la limitación de la

velocidad en la zona residencial de Logroño a 30 km/h y reasfaltado fonoabsorbente según la programación de las operaciones de mantenimiento.

En este caso el objetivo que se plantea a largo plazo de acuerdo al Plan de acción de la UE: "Hacia una contaminación cero del aire, el agua y el suelo", plantea como objetivo reducir en un 30% el número de personas con molestias crónicas debidas al ruido del transporte hasta 2030 a tal fin se plantean las siguientes líneas de actuación:

1. Disponer de un mayor conocimiento del estado acústico del territorio de la Comunidad Autónoma de La Rioja, en especial en las proximidades de las infraestructuras de tráfico rodado.
2. Medidas de prevención en la planificación de infraestructuras, ordenación del territorio y planes de movilidad sostenible
3. Seguimiento y evaluación de la integración de los objetivos y medidas de lucha contra el ruido en la planificación sectorial.
4. Información y sensibilización contra el ruido, tanto a través de las redes sociales e internet como en el territorio afectado.

De las **medidas de planificación** incluidas se destacan las siguientes:

- Para lograr unos objetivos de mayor ambición como contaminación cero, los planes de acción contra el ruido deben integrarse en los planes de movilidad urbana sostenible e intensificar el uso de una movilidad apoyada en el transporte colectivo, y de menor emisión como vehículos eléctricos, así como una movilidad más activa como la bici.
- Los planes de carreteras juegan un papel fundamental en la lucha contra el ruido, los cuales deben contemplar la ejecución y programación de las medidas de reducción de los niveles de ruido, así como alternativas que reduzcan los niveles de ruido.
- Entre las medidas a medio largo plazo que se observan en los planes de carretera autonómicos de La Rioja y nacionales que afectan a los tramos objeto del plan de ruido están:
 - Variante Arnedo (LR-123 y LR 115) 2ª fase. Con la culminación de la rotonda sur, que contaría con el segundo cruce por la zona de Ribero para enlazar con el Alto Cidacos permitiría alejar el tráfico hacia el alto Cidacos del centro urbano de Arnedo.
 - Nuevo enlace de la AP-68 con la LR-250, en el p.k. 17+750 (p.k. 131,3 de la AP-68), que permitirá además la conexión con el Hospital San Pedro y con el polígono Industrial La Portalada, así como con la zona este de Logroño a través del viario existente. También existe la posibilidad futura de que el tramo de LR-443 a su paso por el barrio de la Estrella deje de tener un carácter de carretera para incorporarse al entramado viario de la ciudad de Logroño.

Seguidamente se muestra la previsión presupuestaria de las actuaciones (incluido impuestos) que ha sido incluida en los Planes de Acción citados:

Ref	Plan Zonal	Municipio	Descripción Medida	Presupuesto	Re s
1	PZ1-LR115	Arnedo	Reposición con asfalto fonoreductor PK 23+260 - PK 25+460	512.701,20 €	(1) (2)
2	PZ2-LR250	Logroño (Barrio La Estrella)	Reposición con asfalto fonoreductor PK 0+000- PK 0+787	183.407,20 €	(1) (2)
3	PZ3-LR250	Villamediana Iregua	de Protección acústica junto a carretera LR-250 Fase 1: P.K.: 1+900 - 2+800	424.277,03 €	(1)
4	PZ3-LR250	Villamediana Iregua	de Protección acústica junto a carretera LR-250 Fase 2: PK 2+800 a PK 3+900	539.193,96 €	(1)
5	PZ3-LR250	Villamediana Iregua	de Reposición con asfalto fonoreductor PK2+180- PK 4+220	522.023,04 €	(1) (2)
PRESUPUESTO				2.181.602,43 €	
(1) Actuaciones a llevar a cabo por la Dirección General de Infraestructuras. (2) La reposición con asfalto fonoreductor contempla el fresado y reposición de M. B.C, incluido un riego de adherencia en capa de 5 cm, y en una capa de pavimento fonoabsorbente en capa de 3 cm.					

El seguimiento del plan de acción será llevado con carácter anual desde la Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos, el cual recabará la información de los siguientes indicadores:

Ref	Indicador	Determinación	Periodicidad
IO1	Grado de ejecución	Porcentaje de ejecución de las seis medidas presupuestadas	Anual
IO2	Inversión	Gasto presupuestario ejecutado referido a las medidas previstas en el plan	Anual
IO3	Tráfico	IMD en cada uno de los tramos dentro del alcance del plan	Anual
IO4	Reducción de la población afectada.	Porcentaje de reducción de la población afectada tras la ejecución de las medidas presupuestadas y las previstas a largo plazo	Anual

5.2.3. Condiciones lumínicas y electromagnéticas

Tal y como se observa en la siguiente imagen, la mayor contaminación lumínica y electromagnética sucede en torno a los núcleos urbanos donde ya existe iluminación propia municipal, por lo que la influencia del presente Plan va a ser mínima, si bien en las actuaciones propuestas en el mismo deberán tener en cuenta las condiciones lumínicas existentes y la normativa de eficiencia energética para afectar lo menos posible e incluso mejorar, en el caso de actuación sobre infraestructuras existentes, las condiciones lumínicas.

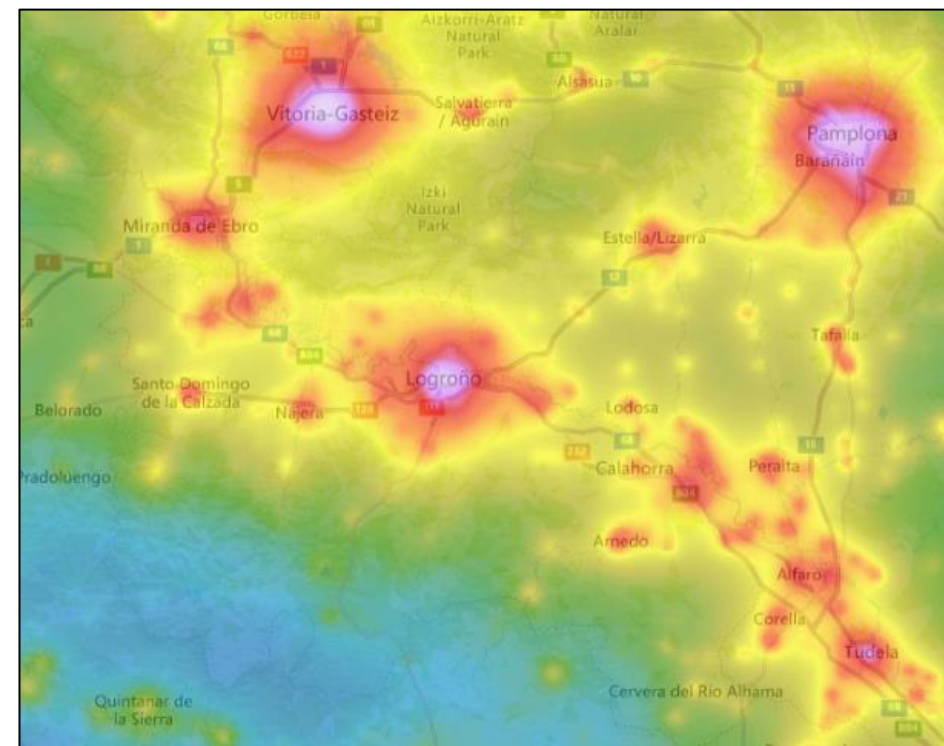


Figura 9. Contaminación lumínica en La Rioja
Fuente: Agrupación Astronómica de La Rioja

5.2.4. Relieve

Tal y como se describe en el “Inventario de Recursos Geológico Mineros de Carácter Singular de la Comunidad Autónoma de La Rioja” en La Rioja existe un acusado contraste entre el relieve de la mitad septentrional y la mitad meridional de la Comunidad, cada una de ellas integradas en diferentes unidades morfoestructurales de la Península Ibérica: la Depresión del Ebro y el Sistema Ibérico, respectivamente. Este contraste se ve agrandado por el encajamiento del río Ebro y de sus afluentes, que, junto con la existencia de grandes accidentes tectónicos, hacen que el contacto entre las dos unidades antes citadas se realice mediante escarpes de gran desarrollo vertical.

Aunque posee rasgos morfológicos comunes, el sector montañoso meridional no es nada homogéneo. Estos rasgos comunes se pueden resumir en la presencia de valles estrechos, dominados por laderas muy pendientes y separados por suaves y monótonas divisorias; por otra parte, las líneas de cumbres carecen de relieves enérgicos y contrastados, salvo allí donde -muy localmente- la acción de los glaciares cuaternarios ha generado circos de paredes más escarpadas.

En general, se puede apreciar una disminución suave de la altitud hacia el Norte, desde las divisorias meridionales y también hacia el Este, de tal manera que en la Sierra de la Demanda (San Lorenzo, 2.265 m) se localizan los relieves más elevados, manteniéndose parecido nivel en la Sierra de Cebollera (2.142 m) pero disminuyendo claramente en la sierra de Cameros Viejo (Canto Hincado, 1.761 m), ya al Este del Puerto de Piqueras, en la Sierra de Hayedo de Santiago, Peña Isasa (1.456 m), Sierra de Alcarama y Sierra de las Cabezas (Monnegro, 1.187 m). La litología y la tectónica presentan igualmente una gran heterogeneidad.

La llanura riojana desciende suavemente de altitud de Oeste a Este, casi siempre con altitudes por debajo de 600 m, excepto en las proximidades del contacto con el Sistema Ibérico.

El relieve actual de La Rioja es el resultado de una larga y compleja evolución geológica, durante la cual se configuran tres de las más importantes unidades morfoestructurales de la Península Ibérica: el Sistema Ibérico, la Depresión del Ebro y los Pirineos.

Las tres unidades se hallan estrechamente interrelacionadas. De hecho, la elevación del Sistema Ibérico y de los Pirineos, junto con la de la Cordillera Costero-Catalana, es contemporánea de la formación de la Depresión del Ebro, que precisamente queda definida como cuenca cerrada por el levantamiento de las tres cadenas citadas. A la vez, la erosión de estas últimas contribuye al relleno de la Depresión, donde se depositan los sedimentos correlativos a la erosión de las montañas circundantes.

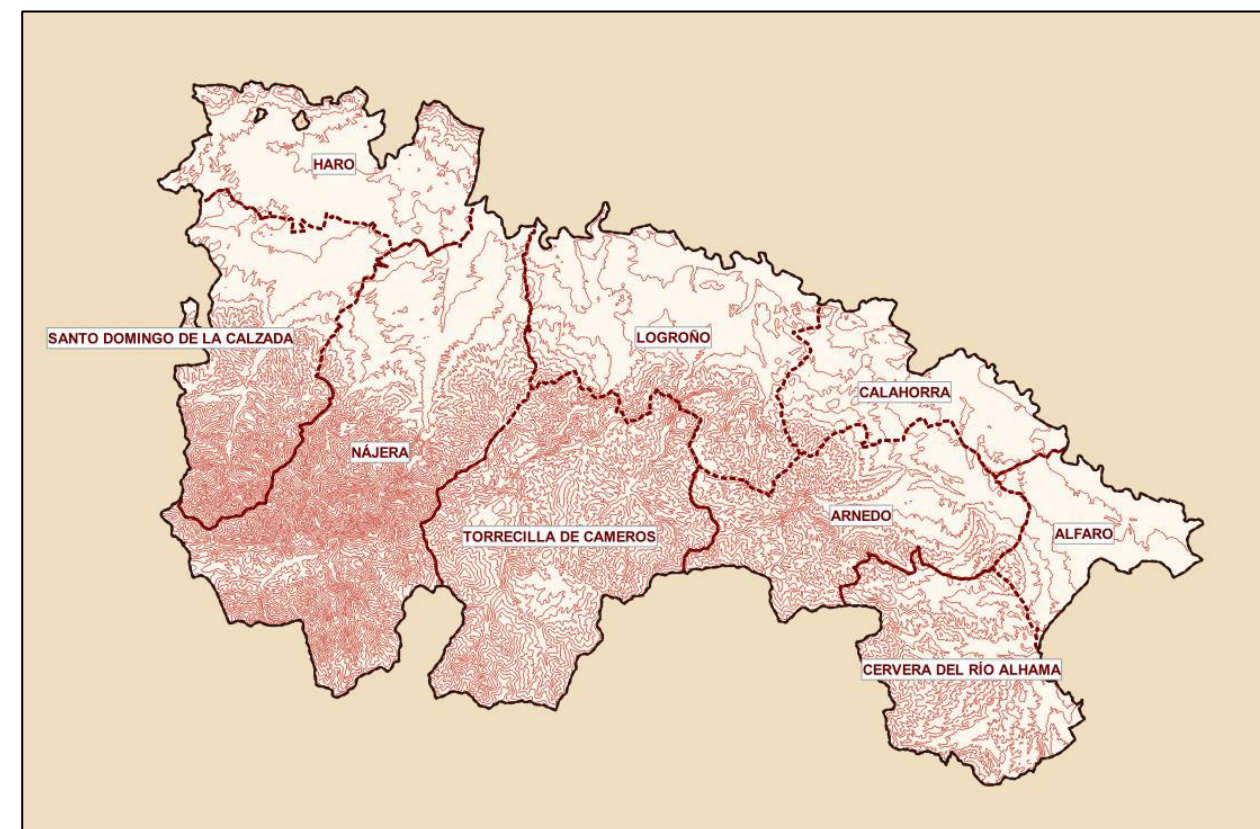


Figura 10. Altimetría en La Rioja

Fuente: Elaboración propia

5.2.5. Geología, geomorfología y geotecnia

La forma geológica de la Comunidad Autónoma de La Rioja queda definida de forma predominante por areniscas, lutitas y calizas, con presencia de cuarcitas y pizarras en algunas zonas localizadas, de margas y yesos en otras o de conglomerados y brechas en las restantes.

Respecto a la geología presente en las zonas de piedemonte, cabe destacar que estas suelen ir asociadas a materiales duros (conglomerados y calizas) dando lugar a roquedos. Y en las sierras Ibéricas, a parte de los materiales nombrados anteriormente, encontramos algunas pizarras, cuarcitas, brechas, vulcanitas, las cuales marcan su diferencia geológica.

Por otro lado, en las zonas de Valle, cabe destacar que en la ribera derecha predominan los conglomerados, areniscas, lutitas, calizas, margas y yesos. La ribera izquierda, a la altura de San Vicente de la Sonsierra, está constituida por calizas cenomanenses, con inclusión de calizas y margas senonenses.

En la Sierra de la Demanda se encuentran los materiales más antiguos, pertenecientes al Precámbrico que afloran en su borde noreste en el anticlinal de Anguiano (areniscas y esquistos). En el área central los materiales precámbricos están bajo los restos de otras eras, fundamentalmente del Paleozoico (cuarcitas y pizarras del Cámbrico). Al sur afloran conglomerados, areniscas, pizarras y esquistos del Carbonífero. Cabe señalar una pequeña faja de materiales triásicos en los bordes oeste, norte, sur llegando al Urbión y adentrándose en los Cameros.

El Jurásico aparece en La Rioja como un frente carbonatado a modo de cordón. Este cordón recorre el borde Norte entre la Sierra de la Demanda y los Cameros, siendo Torrecilla el centro neurálgico del mismo, continuando hacia Urbión. Torrecilla en Cameros exhibe el mayor espesor de este frente.

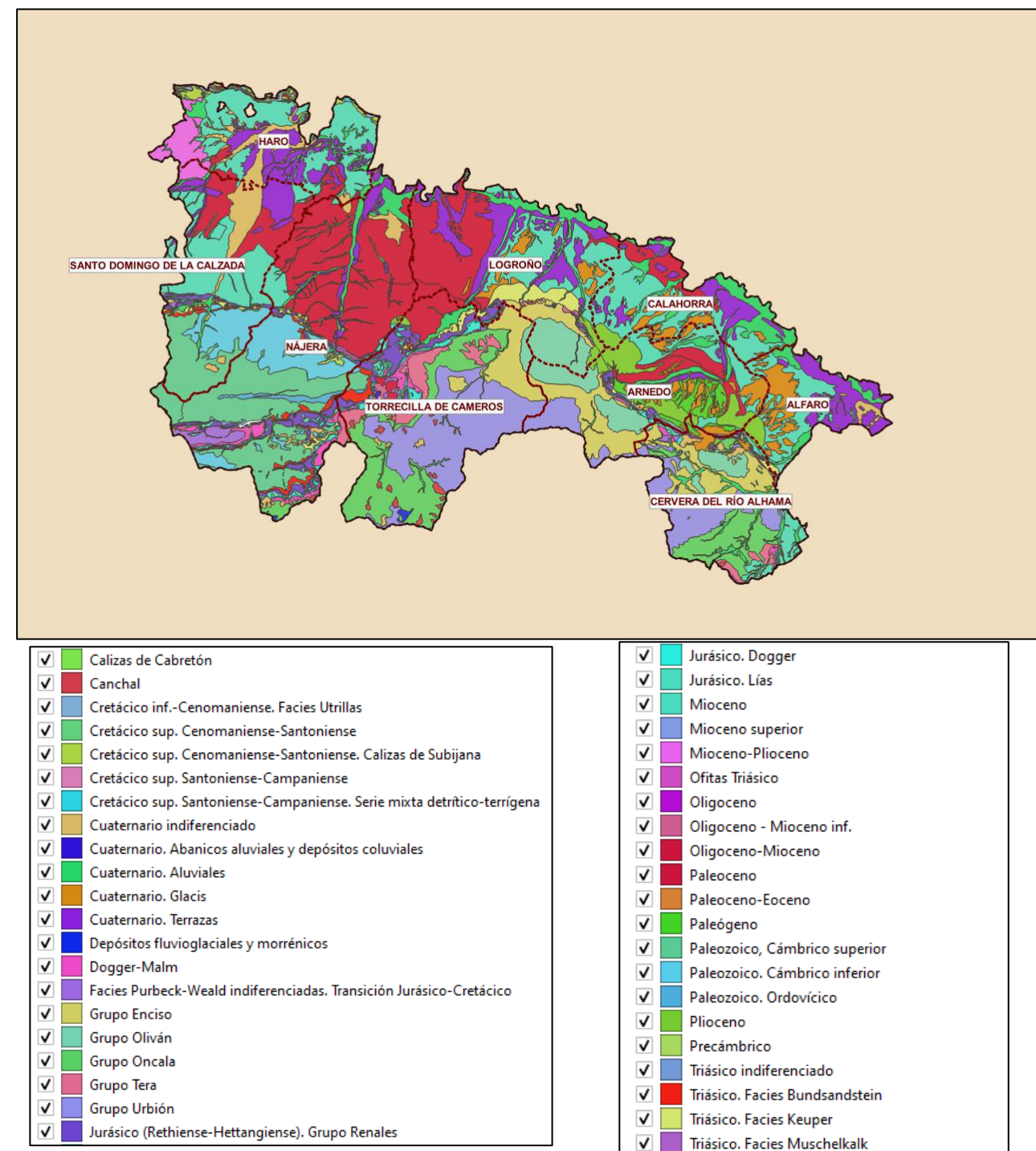


Figura 11. Geología en La Rioja

Fuente: Elaboración propia

En cuanto a las características geotécnicas presentes en La Rioja, cabe señalar que se identifican zonas con alta capacidad de carga, con capacidades medias de carga y asentamientos diferenciales y con capacidad baja. Estos últimos terrenos con baja capacidad de carga se deben a la fuerte presencia de yesos en algunas áreas, pudiendo producir asentamientos bruscos por disolución de estos.

5.2.6. Calidad del suelo

Suelos contaminados o potencialmente contaminados

En 2015 se aprobó un nuevo Programa de Actuación en las zonas vulnerables a la contaminación producida por nitratos procedentes de fuentes agrarias en la Comunidad Autónoma de La Rioja, a través del Decreto 10/2015, de 24 de abril.

En 2019, se publicó el Decreto 127/2019, de 12 de noviembre, por el que se declaran las zonas vulnerables a la contaminación producida por nitratos procedentes de fuentes agrarias y se aprueba el programa de actuación en la Comunidad Autónoma de La Rioja.

El Decreto 22/2021, de 10 de marzo, modifica el decreto por el que se declaran las zonas vulnerables a la contaminación producida por nitratos procedentes de fuentes agrarias y se aprueba el programa de actuación en la Comunidad Autónoma de La Rioja.

La Rioja tenía cinco zonas vulnerables en 2019, a las que se han sumado cinco nuevas áreas en marzo de 2021:

- Zona 1. Masa de agua subterránea del aluvial del Oja, que comprende dos sectores: el área del arroyo Zamaca, y el sector de descarga de la masa de agua subterránea, albergando el área comprendida entre Cuzcurrita, Casalarreina y Haro.
- Zona 2. Un área del Glacis de Aldeanueva de Ebro.
- Zona 3. Masa de agua subterránea del aluvial bajo del Najerilla en la zona de la margen izquierda del mismo, albergando el área desde Uruñuela hasta Torremontalbo.
- Zona 4. Masa de agua subterránea del aluvial del Tirón y agua superficial del río Reláchigo desde el límite de la Comunidad Autónoma de La Rioja con Castilla y León hasta su desembocadura en el río Tirón.
- Zona 5. Masa de agua subterránea del aluvial del Ebro en Mendavia y aluviales bajos del Leza, Jubera y Linares.
- Zona 6. Masa de agua subterránea aluvial de La Rioja-Mendavia.
- Zona 7. Zona vulnerable "Rioja Media".
- Zona 8. Masa de agua subterránea aluvial del Ebro-Aragón: Lodosa-Tudela.
- Zona 9. Masa de agua subterránea Detrítico de Arnedo.
- Zona 10. Masa de agua subterránea Añavieja-Valdegutur.



Figura 12. Zonas vulnerables a nitratos

Fuente: Elaboración propia

Todas las parcelas o recintos que estén situados, en su totalidad o en parte, dentro de las zonas declaradas como vulnerables, deben cumplir las normas especificadas en el Programa de Actuación, aprobado por el Decreto 22/2021, así como las indicadas en el Código de Buenas Prácticas Agrarias de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

5.2.7. Terrenos forestales

En referencia a los **usos forestales**, tal y como se indica en el **Cuarto Inventario Forestal Nacional**, la comunidad autónoma de La Rioja tiene una extensión total superior al medio millón de hectáreas, de las cuales casi el 62% corresponden al uso forestal, porcentaje superior en siete puntos a la media estatal.

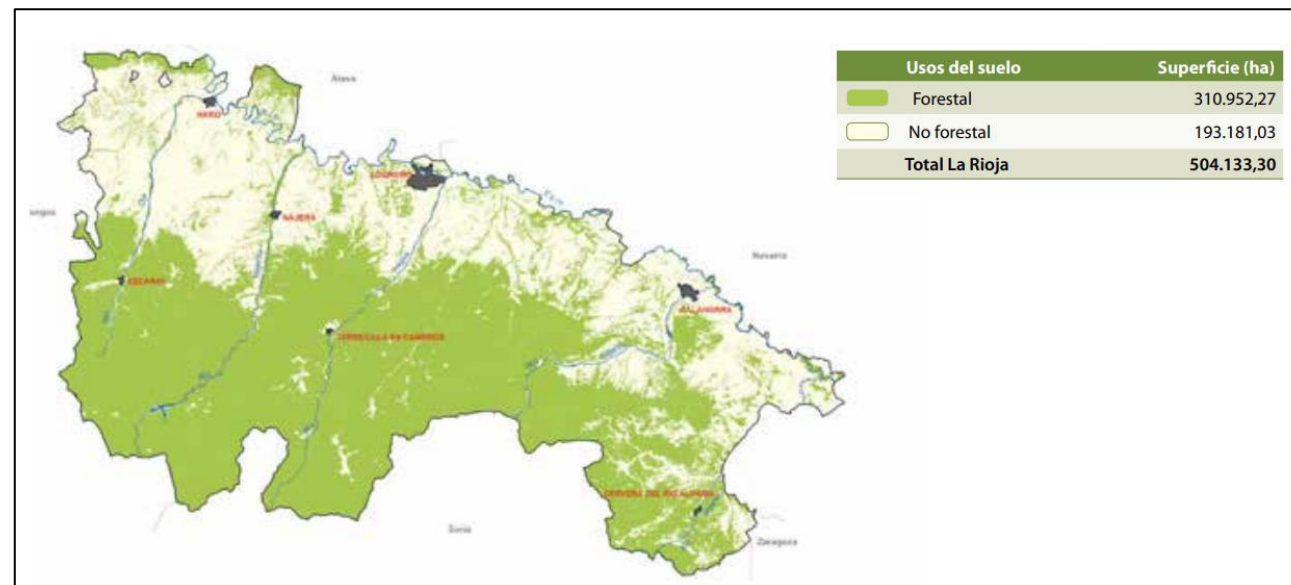


Figura 13. Distribución de la superficie por usos del suelo en La Rioja

Fuente: Cuarto Inventario Forestal Nacional La Rioja (Madrid 2013)

En La Rioja existen casi 311.000 hectáreas de superficie forestal, que se divide en dos grandes grupos, arbolada y desarbolada.

En esta comunidad la superficie arbolada supone el 57% del total forestal, y está dividida a su vez en los siguientes conceptos: monte arbolado denso (masas con F.c.c. igual o mayor al 20%), que representa el 89% del total arbolado, monte arbolado ralo (F.c.c. entre 10 y 19%) y monte arbolado temporalmente sin cobertura, que agrupa aquellas superficies de talas o incendios sin arbolado en el momento de realización del MFE25, pero que previsiblemente volverán a estar pobladas en un breve espacio de tiempo.

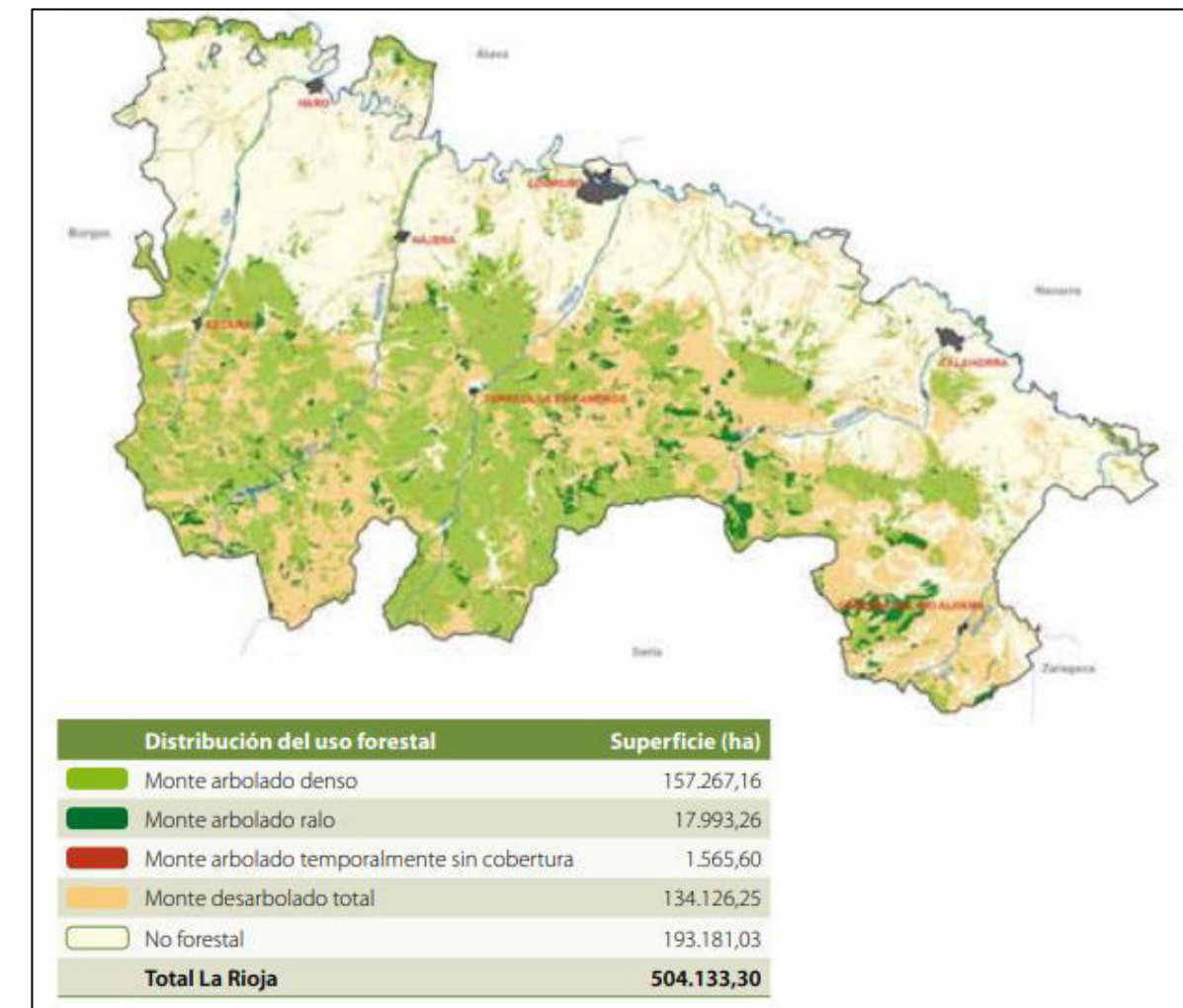


Figura 14. Distribución del uso forestal en La Rioja

Fuente: Cuarto Inventario Forestal Nacional La Rioja (Madrid 2013)

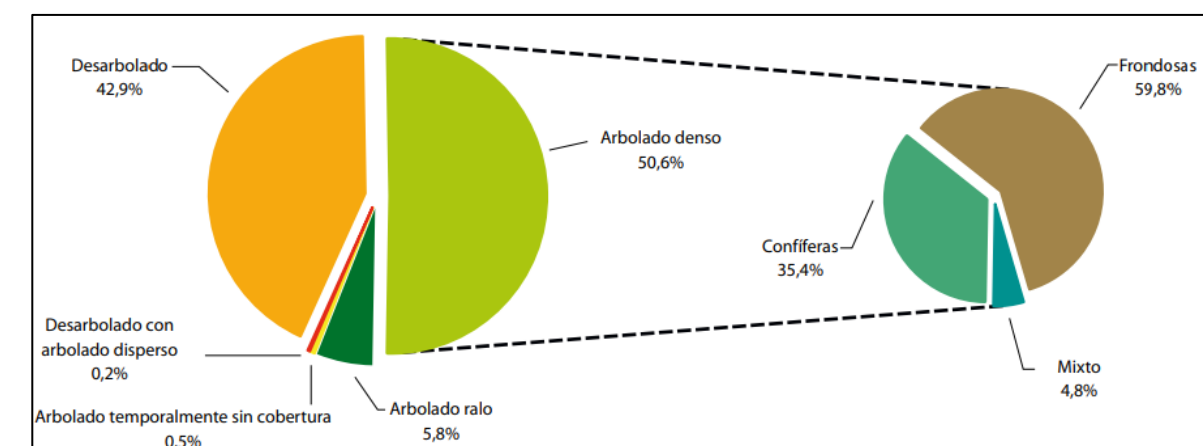


Figura 15. Distribución de superficie por usos suelo y tipo de bosque del monte arbolado en La Rioja

Fuente: Cuarto Inventario Forestal Nacional La Rioja (Madrid 2013)

Respecto a los **usos no forestales**, destaca el uso agrícola que ocupa el 35% de la superficie autonómica, frente al 42% de media estatal; el 3% de superficie restante se reparte entre la superficie de uso artificial y la ocupada por agua.

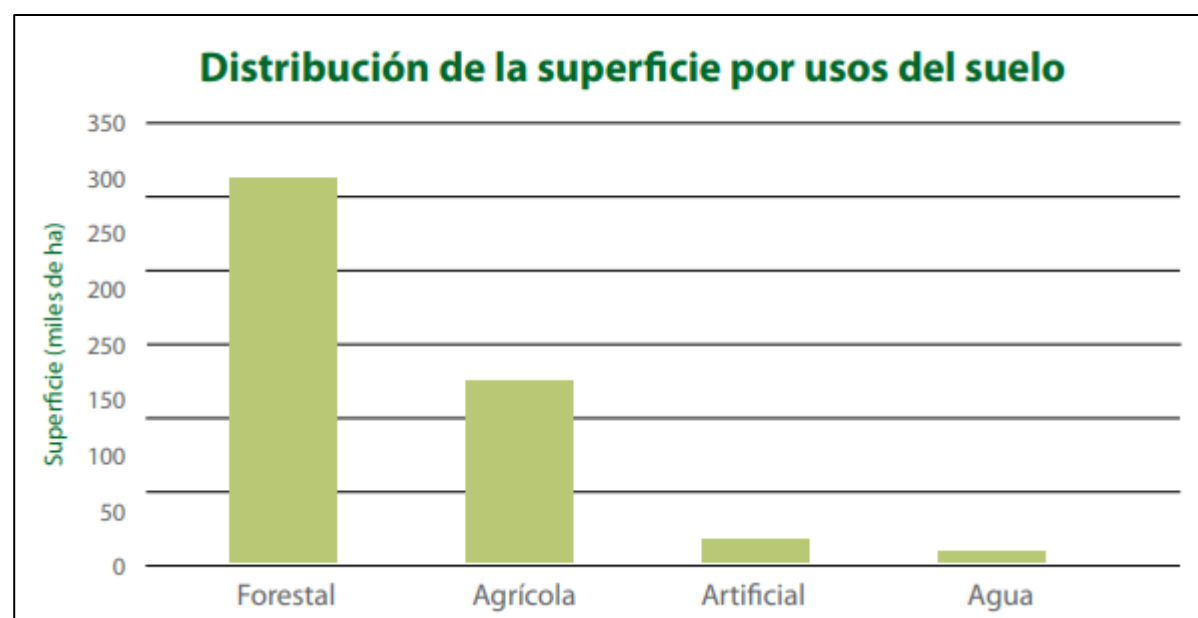


Figura 16. Distribución de la superficie por usos del suelo en La Rioja

Fuente: Cuarto Inventario Forestal Nacional La Rioja (Madrid 2013)

5.2.8. Hidrología e hidrogeología

DESCRIPCIÓN DE LA RED FLUVIAL

La Comunidad Autónoma de La Rioja tiene una superficie de 5.045 km², distribuidos geográficamente en tres áreas, Rioja Alta, Rioja Media y Rioja Baja, subdivididas a su vez en zona de sierra y zona de valle. Casi la totalidad de su territorio se localiza en la cuenca del Ebro, excepto una pequeña parte del barranco de la Soledad en Canales de la Sierra que vierte a la cuenca del Duero.

La red fluvial de La Rioja se organiza en función de su nivel de base, el río Ebro, y hacia él se dirigen todos los ríos riojanos. En general, todos los cursos fluviales tienen un recorrido muy similar en cuanto a longitud, siendo el río Leza con sus 45 km el que presenta un trayecto más corto y el río Najerilla con sus aproximadamente 100 km, el más largo. Todos ellos presentan un desnivel muy acusado, ya que las sierras presentan desniveles por encima de los 1.600 m y el Ebro discurre entre 400 y 500 m, lo que origina la formación de estrechos y profundos valles, característicos del paisaje serrano. De esta manera el espacio intercuencas es ocupado por sierras alineadas en sentido Norte- Sur y con altitudes similares entre ellas y de menor entidad que las estribaciones montañosas del Sur.

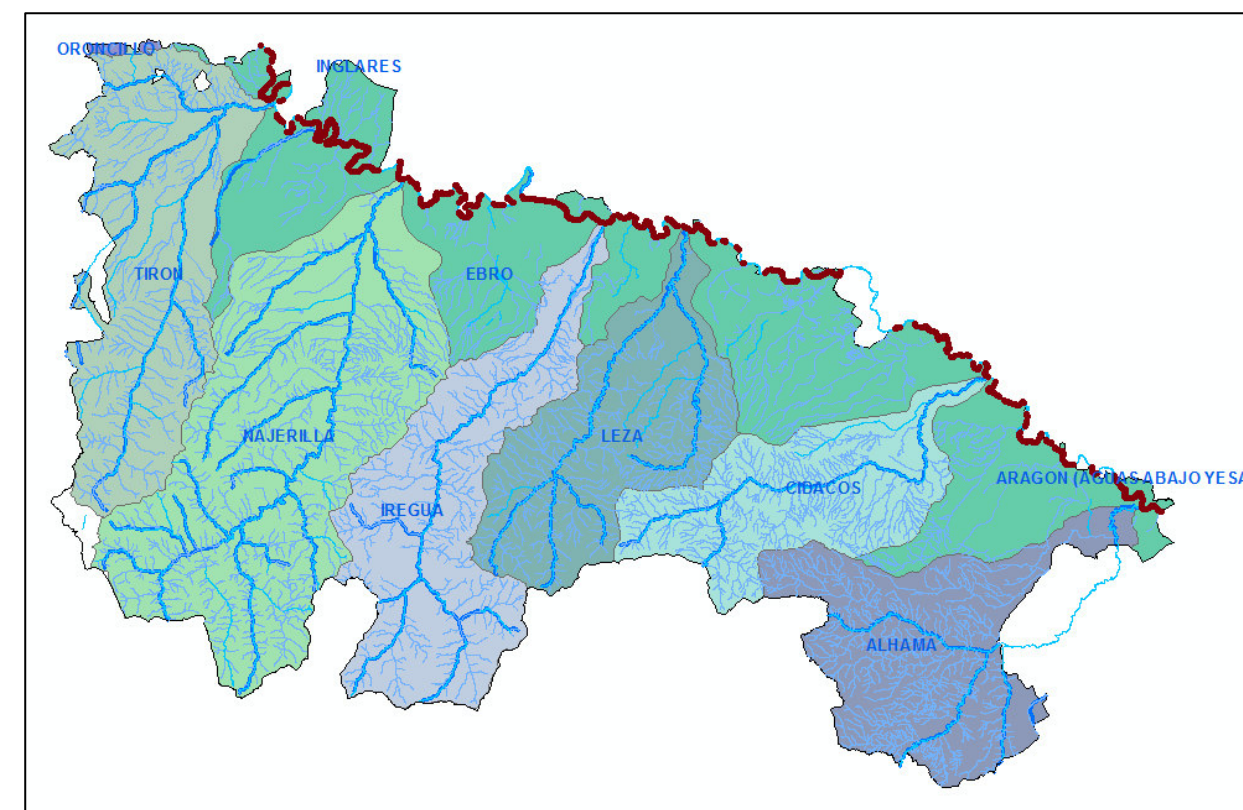


Figura 17. Situación del río Ebro, sus afluentes y resto de ríos en La Rioja.

Fuente: Elaboración propia

Cuenca del Ebro

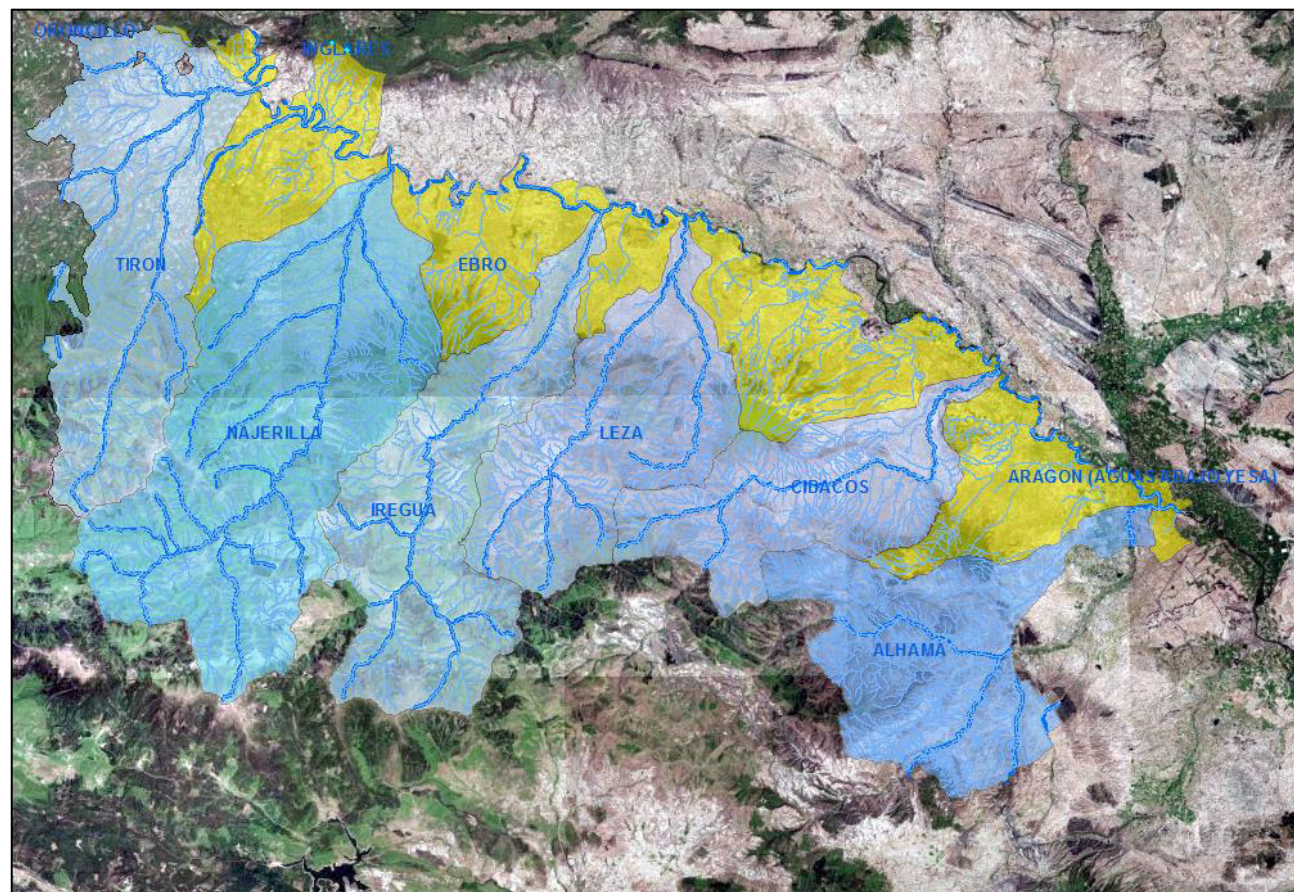


Figura 18. Cuenca vertiente Valle del Ebro en la comunidad autónoma de La Rioja

Fuente: Elaboración propia

El Valle del Ebro se encuentra limitado por dos elevadas cadenas montañosas: la Cordillera Ibérica con la Sierra de la Demanda y la Sierra de Cameros al sur, y al norte con la Sierra de Cantabria. El emplazamiento de la región hace que las precipitaciones mínimas y los registros térmicos máximos se localicen en el eje de la cuenca. De esta manera y siguiendo el curso del río de noroeste a sureste, los valores de precipitación disminuyen y los térmicos aumentan de forma progresiva, variando en más de 100 mm de Haro a Alfaro.

Además, aunque la variación del caudal en el Ebro no varía significativamente a nivel global en La Rioja, se observan diferencias en las aportaciones conforme se desciende de La Rioja Alta hacia La Rioja Baja.

- En La Rioja Alta el régimen se define como **pluvial oceánico**, con registros de caudales máximos en invierno y mínimos en verano.
- En La Rioja Baja el régimen es **pluvial nival**, estos aportes se caracterizan tanto por lluvias como por nieves. Los registros máximos tienen lugar durante la primavera, tras el deshielo y las aportaciones procedentes de las lluvias; y otro durante el otoño, con la vuelta de las lluvias. El estiaje en verano es más acentuado.

La diferencia entre ellas se encuentra acentuada por los afluentes de la margen izquierda, procedentes de la Cordillera Cantábrica y la Cordillera Pirenaica.

Cuenca del Oja-Tirón

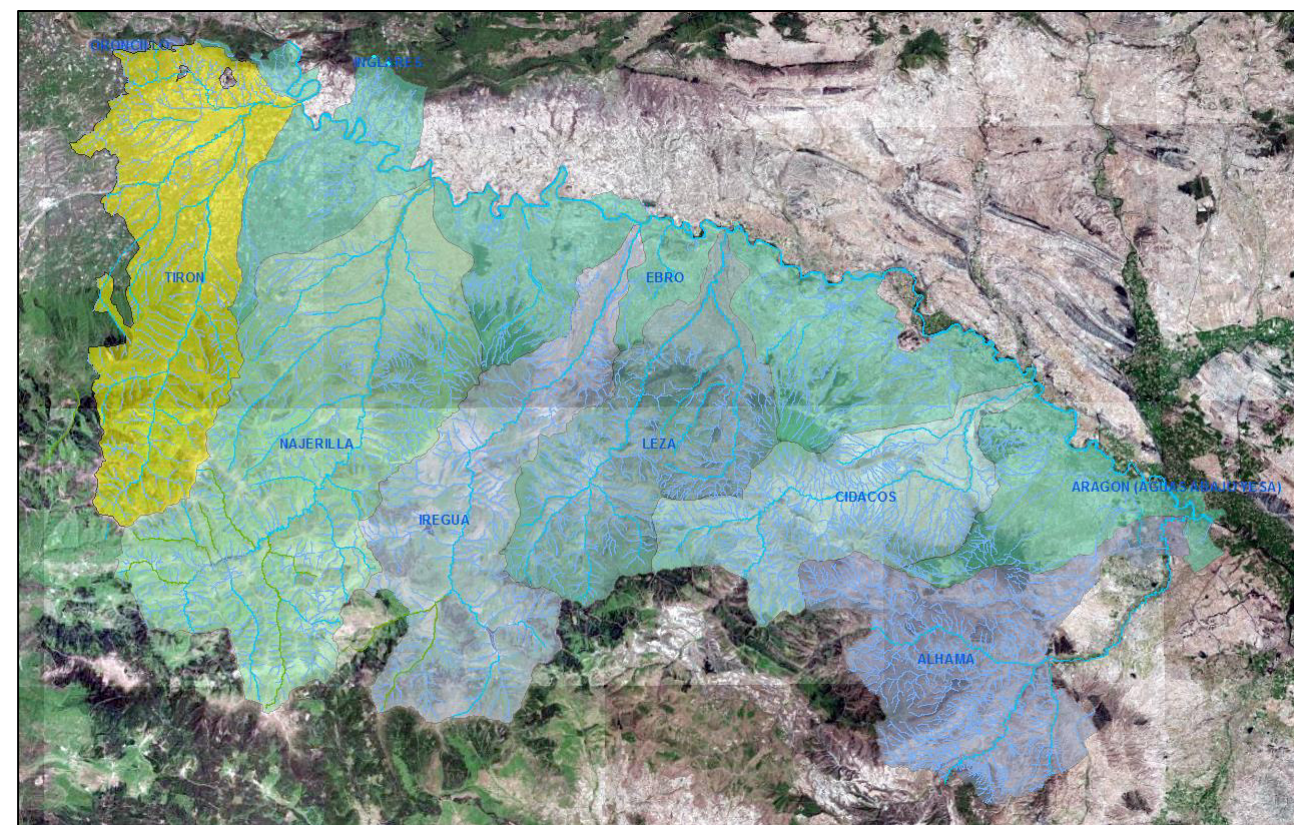


Figura 19. Cuenca vertiente Oja-Tirón en la comunidad autónoma de La Rioja

Fuente: Elaboración propia

La cuenca del río Tirón se localiza en la parte final del tramo alto del Ebro con dirección norte, entre las comunidades de Castilla y León (Burgos) y La Rioja. Desde su nacimiento en la Sierra de la Demanda hasta su desembocadura en el río Ebro, tiene una longitud de 63 km y una cuenca vertiente de 1.270 km². La altitud media en la cuenca es 916 msnm, encontrándose la cota máxima en la Sierra de la Demanda, concretamente en la Sierra de San Lorenzo (2.271 msnm) y la mínima en las proximidades de la población de Haro (400 msnm).

Cuenca del Najerilla

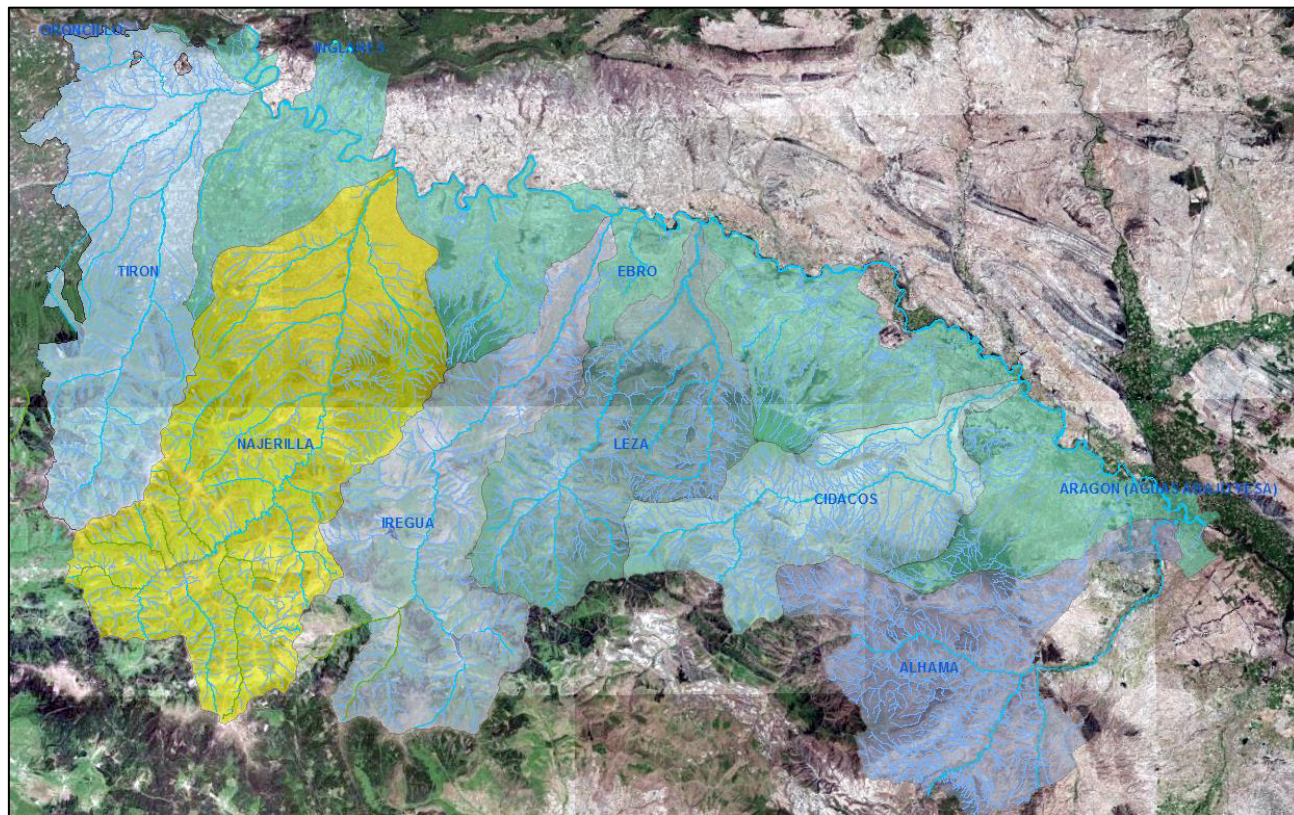


Figura 20. Cuenca vertiente Río Najerilla en la comunidad autónoma de La Rioja

Fuente: Elaboración propia

El río Najerilla tiene una longitud de 72,4 km, desde su nacimiento hasta su desembocadura en el río Ebro, y recoge las aguas de una cuenca vertiente de 1.107 km². Es el río más caudaloso y con caudales más regulares de los ríos riojanos, ya que nace en la Cordillera Ibérica, en un sistema de lagunas glaciales a unos 2.000 msnm entre las sierras del Neila y Urbión. El curso de este río se dirige hacia el noreste a través de un estrecho valle hasta Anguiano, ensanchándose el valle a partir de esta localidad, pasando por glaciares y terrazas hasta llegar a la desembocadura a una altitud de 405msnm.

Cuenca del Iregua

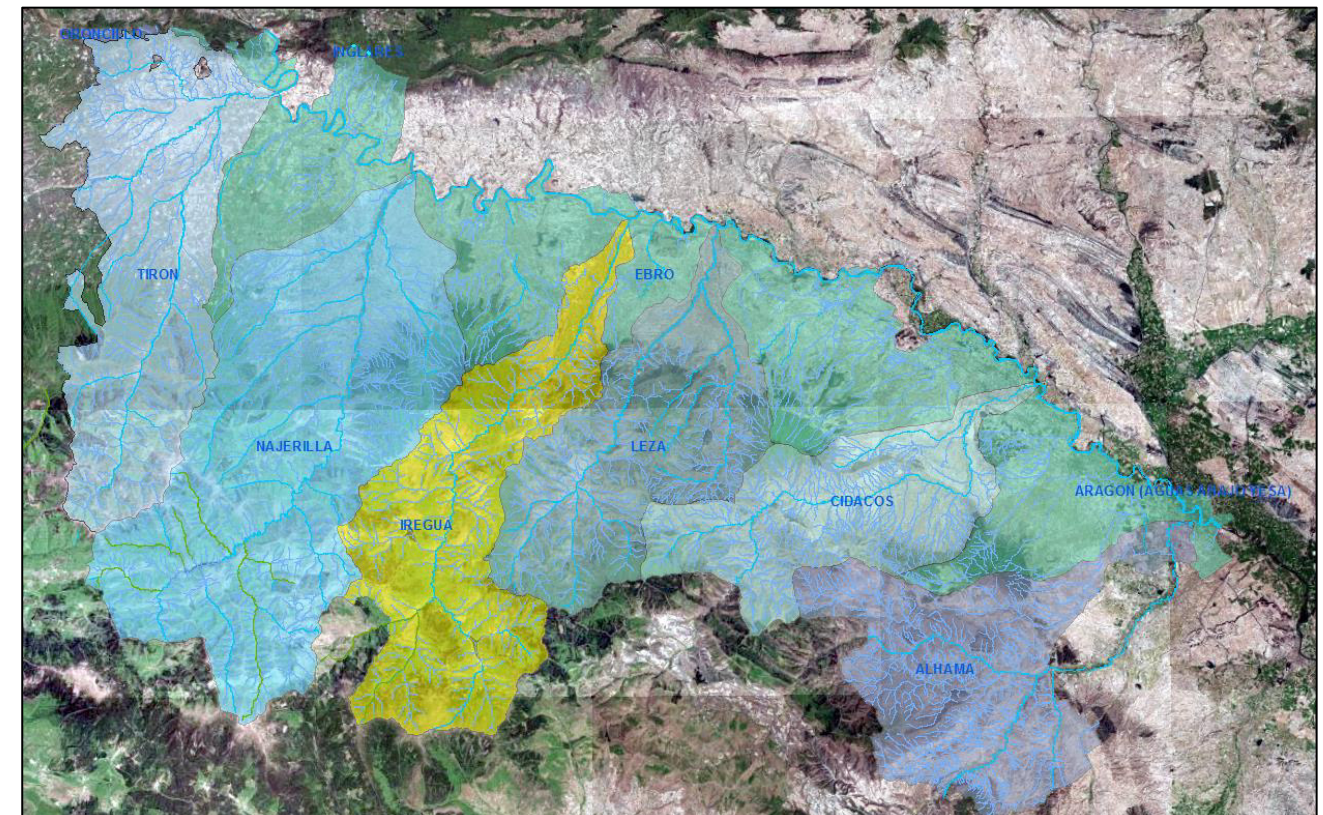


Figura 21. Cuenca vertiente Río Iregua en la comunidad autónoma de La Rioja

Fuente: Elaboración propia

El río Iregua nace en la Sierra Cebollera a más de 2.000 metros de altitud, con una longitud de 64 km y una cuenca vertiente de 692 km². La altitud media de la cuenca es de 1.175 msnm, ubicándose su punto más alto en la Mesa (Sierra Cebollera) y el más bajo en la desembocadura en el río Ebro (360 msnm). El río Iregua presenta una dirección dominante de sur a norte, perteneciendo al territorio de La Rioja en el 95% de su recorrido, únicamente la cabecera de su afluente, el río Mayor, discurre por tierras sorianas.

Leza

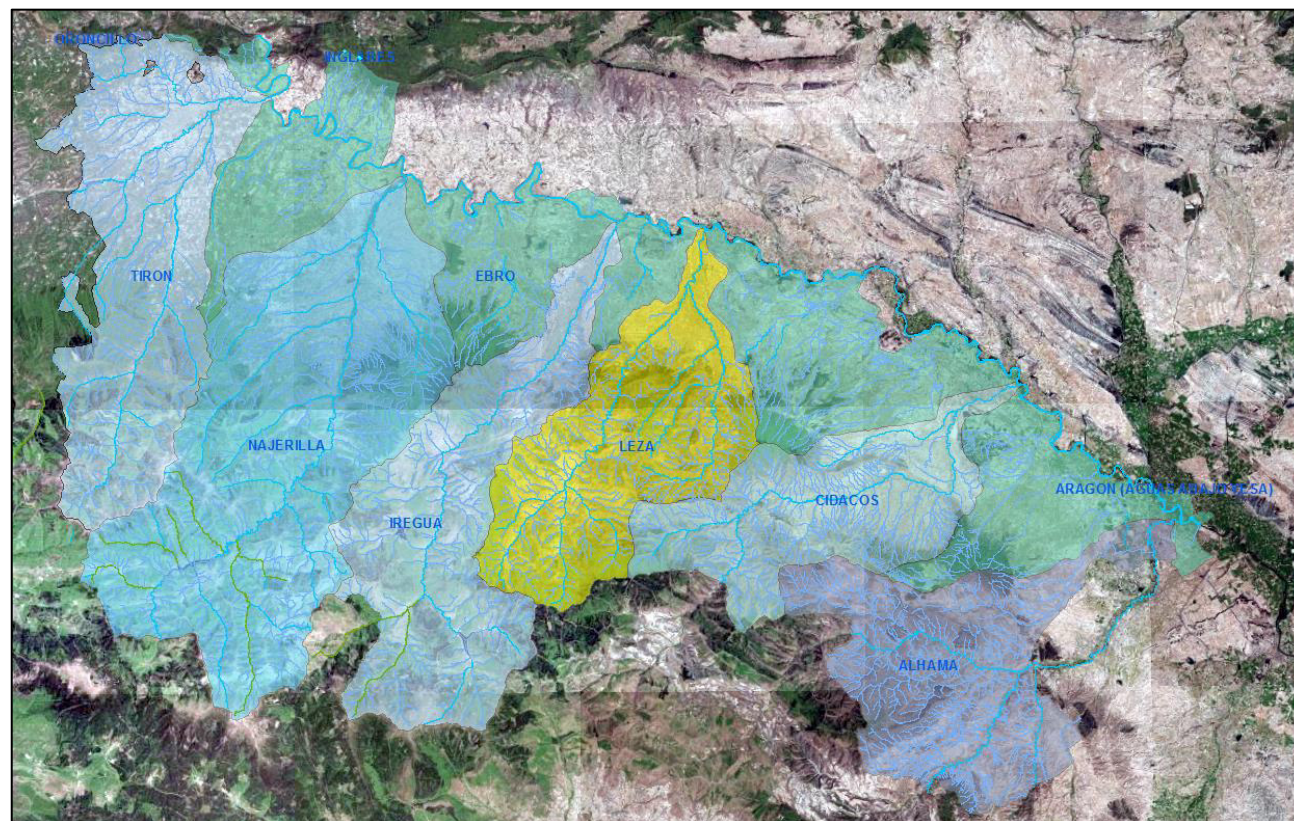


Figura 22. Cuenca vertiente Río Leza en la comunidad autónoma de La Rioja

Fuente: Elaboración propia

Los ríos Leza y Jubera son los ejes principales de la cuenca del río Leza, que ocupa una extensión de 530 km². El río Leza nace en la Sierra de Cameros, rodeado de cumbres que llegan a los 1.763 metros de altitud y cuenta con una longitud de unos 50 km. Su curso se orienta hacia el noreste hasta desembocar en el río Ebro aguas abajo de Logroño. En la cabecera el río Leza presentados pequeños afluentes, siendo su principal afluente el río Jubera. La cuenca limita al sur en cabecera con la cuenca del Iregua y Cidacos. Este límite está formado por un interfluvio que se denomina Valle de Ocón. La altitud media en la cuenca es de 1.100 msnm, encontrándose la cota máxima en las proximidades de su nacimiento en la Sierra de Cameros (1.400 msnm) y la mínima en la desembocadura (340 msnm).

Cidacos

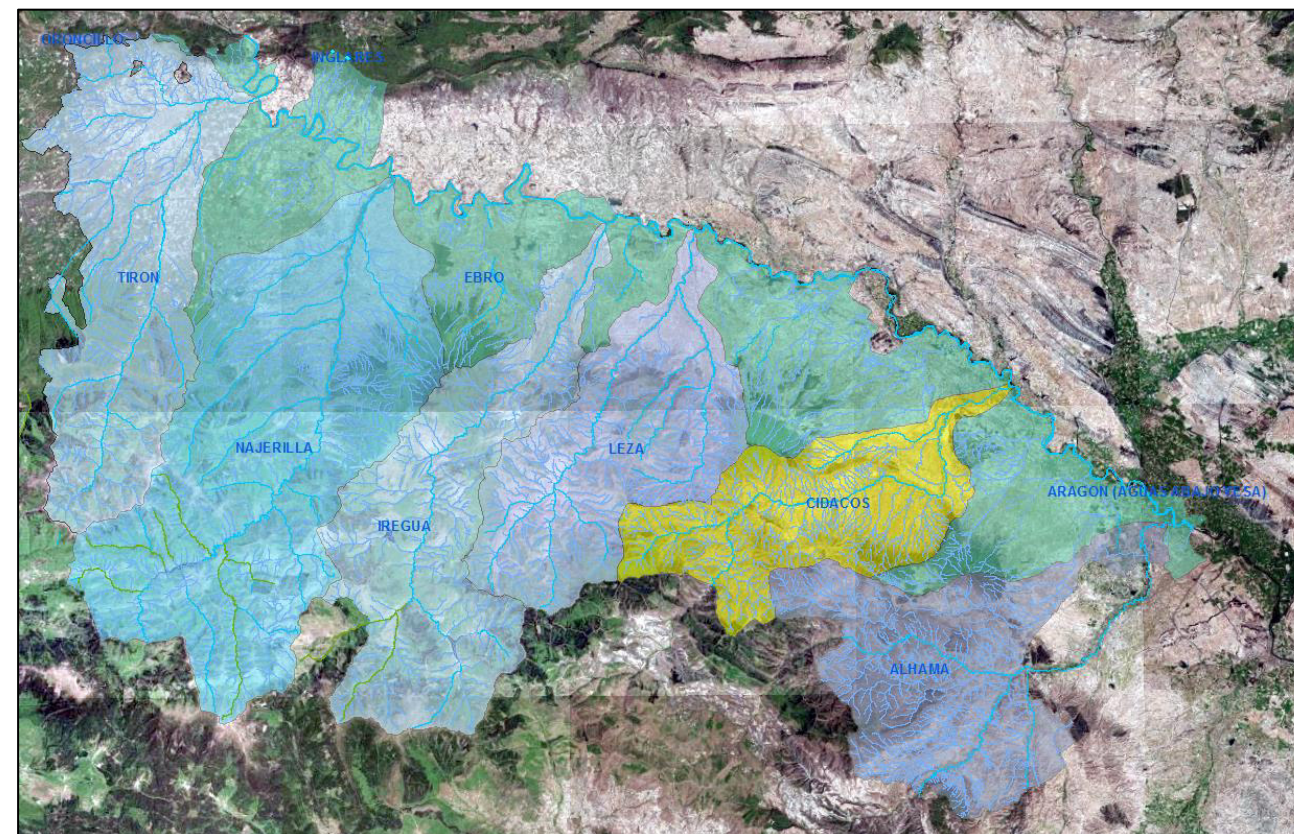


Figura 23. Cuenca vertiente Río Cidacos en la comunidad autónoma de La Rioja

Fuente: Elaboración propia

El río Cidacos ocupa parte de las comunidades de Castilla y León en su cabecera y de La Rioja en su parte media y baja. Este río recorre 79 km desde su nacimiento en la Sierra Montes Claros al este de la Sierra de Cebollera, hasta su desembocadura en Calahorra. A lo largo de su recorrido recoge las aguas de una cuenca vertiente de 677 Km². El curso del río se orienta hacia el noreste. En la cabecera atraviesa un valle cerrado y estrecho, y en La Rioja el valle se ensancha progresivamente. A su llegada a Autol, el río da un giro perpendicular hacia su desembocadura en el Ebro en el norte, ampliándose la llanura de inundación.

Alhama

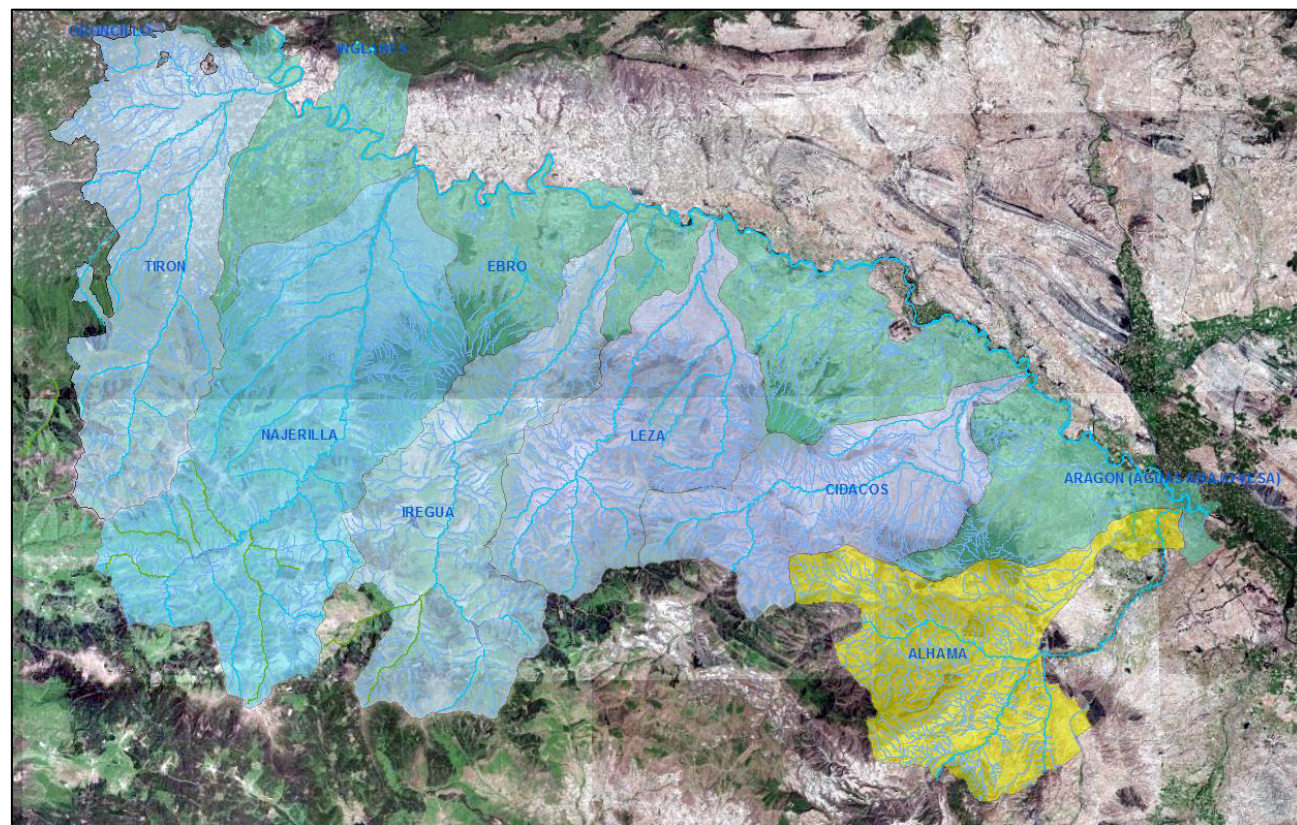


Figura 24. Cuenca vertiente Río Alhama en la comunidad autónoma de La Rioja

Fuente: Elaboración propia

La cuenca del río Alhama se ubica en las Comunidades Autónomas de Castilla y León, La Rioja, Navarra y Aragón, ocupando el 34,3% de su territorio en La Rioja. La superficie de la cuenca es de 1.253,6 km² y la longitud del río de 78,3 km, desembocando en el río Ebro a la altura de Alfaro. La cota máxima de la cuenca se encuentra en el monte Cayo a 1.709 msnm cercano al nacimiento del río Linares, y el punto más bajo, en la desembocadura a 300 msnm.

RECURSOS HÍDRICOS

La Comunidad Autónoma de La Rioja tiene una superficie de 5.045 km², distribuidos geográficamente en tres áreas, Rioja Alta, Rioja Media y Rioja Baja, subdivididas a su vez en zona de sierra y zona de valle. Casi la totalidad de su territorio se localiza en la cuenca del Ebro, excepto una pequeña parte del barranco de la Soledad en Canales de la Sierra que vierte a la cuenca del Duero.

La red fluvial de La Rioja se organiza en función de su nivel de base, el río Ebro, y hacia él se dirigen todos los ríos riojanos. En general, todos los cursos fluviales tienen un recorrido muy similar en cuanto a longitud, siendo el río Leza con sus 45 km el que presenta un trayecto más corto y el río Najerilla con sus aproximadamente 100 km, el más largo. Todos ellos presentan un desnivel muy acusado, ya que las sierras presentan desniveles por encima de los 1.600 m y el Ebro

discurre entre 400 y 500 m, lo que origina la formación de estrechos y profundos valles, característicos del paisaje serrano. De esta manera el espacio intercuencas es ocupado por sierras alineadas en sentido N-S y con altitudes similares entre ellas y de menor entidad que las estribaciones montañosas del Sur

Según la Directiva 2000/60/CE, de 23 de octubre, por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas (Directiva Marco del Agua, en adelante DMA), las masas de agua superficiales son una parte diferenciada y significativa de agua superficial y se clasifican atendiendo a su categoría en ríos, lagos, aguas de transición y aguas costeras y, atendiendo a su naturaleza en naturales, artificiales y muy modificadas. Para el territorio de La Rioja, se han definido 78 masas de agua superficiales fluviales siendo 74 masas naturales y 4 fuertemente modificadas, correspondiendo estas últimas a embalses.

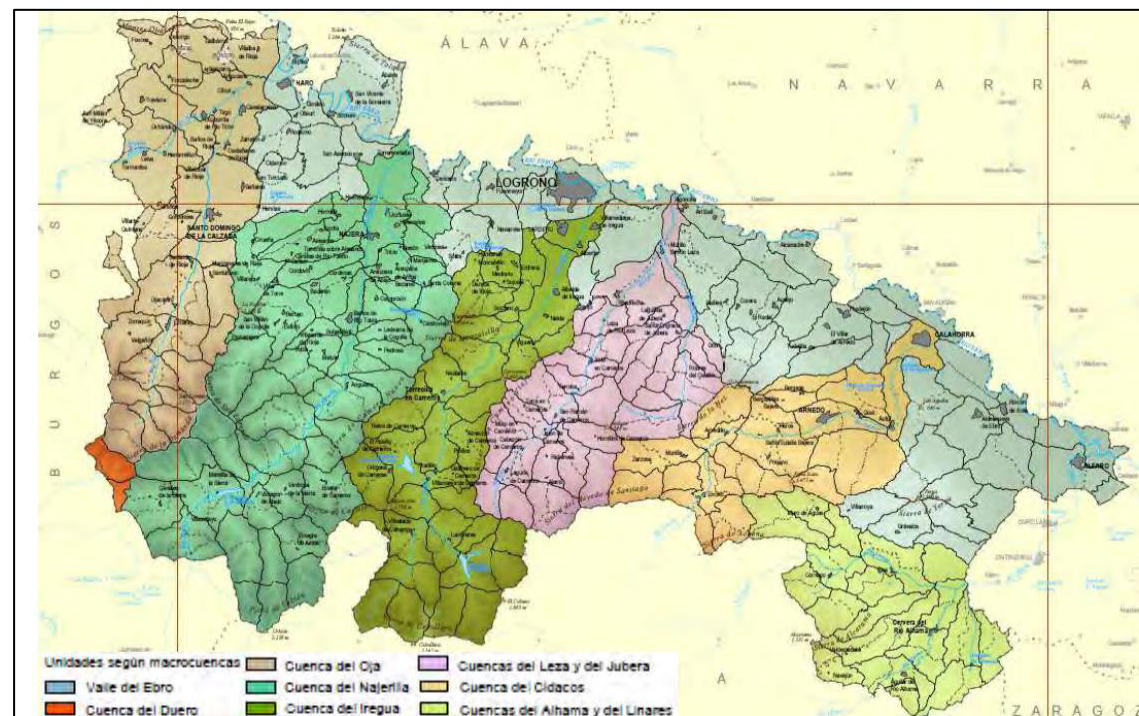
Los recursos hídricos propios naturales o convencionales están constituidos por las aportaciones naturales en el territorio de la demarcación, considerando las infraestructuras de almacenamiento y regulación existentes.

Los **recursos hídricos** con que cuenta la región son:

- *Recursos superficiales:* En régimen natural, dentro de la Comunidad Autónoma de La Rioja, se han estimado en 880 hm³/año. En el sector occidental (Rioja Alta) destacan los ríos Tirón, Oja, Najerilla e Iregua, que aportan el 80% de los recursos de La Rioja, mientras que el sector oriental (Rioja Baja) aporta el restante 20%, distribuido en los ríos Leza, Cidacos y Alhama-Linares.
- *Recursos subterráneos:* Se han estimado en 142 hm³/año. Los recursos hídricos procedentes de formaciones aluviales corresponden a las unidades hidrogeológicas de Aluvial del Tirón, Aluvial del Oja, Aluvial del Ebro-Cenicero-Lodosa, Aluvial del Ebro-Lodosa-Tudela. Los recursos hídricos procedentes de formaciones del macizo ibérico corresponden a las unidades hidrogeológicas de Pradoluengo-Anguiano, Fitero-Arnedillo, Mansilla-Neila y Añavieja-Valdegutur. Con menor entidad están los recursos hídricos procedentes de formaciones pirenaicas, situados en el borde más septentrional de La Rioja, que corresponden a las unidades hidrogeológicas de Montes Obarenes y Sierra de Cantabria.
- *Infraestructuras de almacenamiento y regulación:* los embalses que están en funcionamiento, en el territorio riojano son: Leiva, Mansilla, Yalde, Pajares, González Lacasa y Recajo.

Recursos superficiales

Las cuencas fluviales se distribuyen de la siguiente manera:



CUENCA	COTA DE NACIMIENTO (m)	LONGITUD (km)	SUPERFICIE CUENCA (km²)	SUPERFICIE RIOJANA DE LA CUENCA (km²)	RECURSO HÍDRICO EN RÉGIMEN NATURAL (hm³/año)
TIRÓN	1.800	64,9	1.270	649	289
NAJERILLA	1.650	99,7	1.105	1.041	404
IREGUA	1.600	62,5	663	608	208
LEZA	1.600	44,7	530	530	72,53
CIDACOS	1.584	82,8	696	438	85,15
ALHAMA	1.265	84,6	1.380	533	135,6
EBRO	1.880	218,9 ^{*1}	85.362	5.011	8.832 ^{*2}

^{*1} El dato de longitud se refiere al tramo del Ebro en territorio de La Rioja.

^{*2} Media del periodo 2000-2008

Figura 25. Distribución recursos hídricos anuales. Cuencas fluviales de La Rioja

Fuente: Plan Director de Abastecimiento a poblaciones de La Rioja

Se presentan en la siguiente tabla las aportaciones medias mensuales, en régimen natural en los principales afluentes y puntos de control en La Rioja (hm³).

Cuenca de aportación	Oct	Nov	Dic	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Total
Tirón	15,57	26,64	38,44	38,06	31,58	35,77	47,75	42,36	19,70	8,66	7,89	5,32	317,75
Najerilla	20,26	33,43	46,34	42,19	30,78	34,99	41,01	35,17	16,55	9,90	9,58	8,66	328,86
Iregua	9,66	17,02	21,86	19,88	15,85	17,49	20,17	19,96	11,08	6,45	5,23	4,41	169,07
Leza	1,54	2,21	4,57	5,83	5,50	7,46	10,24	11,69	8,05	3,78	2,20	1,91	64,99
Cidacos	1,70	3,66	6,40	7,37	6,07	7,44	9,44	7,87	4,86	1,84	0,98	0,98	58,62
Alhama	3,42	5,78	8,42	9,96	8,22	7,53	11,74	10,61	8,22	3,31	2,11	2,05	81,37

Figura 26. Aportaciones medias mensuales en régimen natural. Cuencas fluviales de La Rioja

Fuente: Plan Director de Abastecimiento a poblaciones de La Rioja

Recursos subterráneos

Por otra parte, las masas de agua subterránea se definen como un volumen diferenciado de agua subterránea en un acuífero o acuíferos. En La Rioja poseen una extensión de 2.535 km² que corresponden al 50 % de la superficie total de la Comunidad Autónoma, el resto lo constituyen los materiales de baja permeabilidad del relleno terciario de la depresión del Ebro y el paleozoico de la Sierra de la Demanda. Las características hidrogeológicas de estos materiales imposibilitan la formación de importantes acuíferos regionales, y no presentan captaciones significativas como para constituir masas de agua subterránea.

Los grandes acuíferos de La Rioja se pueden englobar en tres sistemas distintos:

1. Los materiales carbonatados de la Ibérica donde se encuentran las masas de agua de Añaveja-Valdegutur, Mansilla-Neila, Pradoluengo-Anguiano y Fitero-Arnedillo. Estas tres últimas corresponden a cabalgamientos de los materiales mesozoicos sobre la depresión del Ebro y sobre el paleozoico de la Demanda.
2. Los materiales carbonatados mesozoicos de las Sierras de Cantabria-Toloño y Montes Obarenes asociados al cabalgamiento de la plataforma alavesa sobre la depresión del Ebro. Constituyen dentro del territorio riojano las masas de agua de Pancorbo-Conchas de Haro y Sierra de Cantabria.
3. Los materiales detríticos de la depresión del Ebro donde se localizan las masas de agua del Detrítico de Arnedo y los aluviales del Oja, Tirón y Ebro (Najerilla-Ebro, Rioja-Mendavia y Lodosa-Tudela).

Existen otras masas de agua en La Rioja que no albergan importantes acuíferos de carácter regional, sino algunos de carácter local que son explotados fundamentalmente para abastecimiento. Se trata de las masas de agua de Cameros y Laguardia, esta última ocupa dentro del territorio riojano una pequeña franja en la margen izquierda del río Ebro.

Las masas de agua que soportan mayor demanda corresponden a los aluviales de los grandes ríos que abastecen a un importante número de habitantes y son, en muchas ocasiones, el único sustento para el regadío.

Dada las características hidrogeológicas de estos acuíferos, suponen un recurso fácilmente accesible y muy vulnerable a la contaminación, además de soportar la mayor parte de la población riojana y un fuerte desarrollo tanto industrial como agrícola.

Se trata de acuíferos conectados con el río y presentan una elevada tasa de renovación que disminuye la persistencia de las sustancias contaminantes dentro del acuífero. La mayor afección a la que encuentran sometidos corresponde a la contaminación difusa por nitratos de origen agrícola que, en algunas ocasiones, ha propiciado el desuso de este recurso para abastecimiento urbano como es el caso de la masa de agua del aluvial del Oja.

Las masas de agua de la Ibérica se encuentran sometidas a presiones de menor magnitud. La calidad de sus aguas es muy buena y constituyen importantes reservorios para el abastecimiento urbano. Se trata de acuíferos carbonatados de carácter regional que, en algunos casos, como en la masa de agua de Fitero-Arnedillo, presentan extensas áreas de recarga que permiten la entrada el sistema de un gran volumen de agua. Las descargas se realizan hacia la red de drenaje superficial en las zonas donde los grandes ríos cortan al frente de cabalgamiento mesozoico, lo que supone una importante regulación natural de la red hidrográfica y de los ecosistemas acuáticos asociados.

La masa de agua de Pancorbo-Cochas de Haro también constituye un acuífero carbonatado muy relevante de carácter regional que no se encuentra sometido a presiones significativas. Esta masa de agua se sitúa entre varias comunidades autónomas: el 38 % de su superficie corresponde a La Rioja frente al 62 % que corresponde a Comunidad Autónoma de Castilla León y, en muy baja proporción, el 0,01 %, al País Vasco. Aunque en La Rioja no son muchas las localidades que se abastecen de él, si representa un reservorio estratégico para futuros abastecimientos urbanos.

A continuación, se presenta una tabla con las masas de agua subterráneas.

Código y nombre de la masa de agua subterránea	Junta de Explotación	Área de la masa en cada Junta (miles de m²)	Área total (miles m²)
30208. Aluvial del Najerilla-Ebro	01	18.505,7	116.883,1
	16	2.164,2	
	02	80.844,3	
	03	15.368,8	
30215. Aluvial del Oja	01	155,0	212.862,3
	02	212.707,4	
30216. Laguardia	01	15.837,8	473.336,7
	16	457.245,6	
	02	253,3	
30222. Sierra de Cantabria.	01	709,9	251.944,9
	16	156.186,5	
	17	94.967,5	
30262. Aluvial de La Rioja-Mendavia	01	79.540,3	188.078,2
	16	38.145,1	
	03	41.879,9	
	04	28.513,0	
30263. Aluvial del Ebro-Aragón: Lodosa-Tudela	01	249.332,5	624.920,9
	15	134.312,2	
	16	124.337,4	
	04	134.938,7	
30282. Fitero-Arnedillo	04	97.468,4	97.468,4
30283. Cameros	02	1.832,0	1.811.675,8
	03	366.683,8	
	04	1.443.160,0	
30285. Detrítico de Arnedo	04	124.306,8	124.306,8
30286. Mansilla-Neila	02	167.361,8	198.749,7
	03	31.387,9	
30306. Montes Obarenes	01	270.294,4	270.294,4

Figura 27. Masas de agua subterráneas. La Rioja

Fuente: Plan Director de Abastecimiento a poblaciones de La Rioja

Recursos de almacenamiento y regulación

En la tabla siguiente se pueden ver los embalses que están en funcionamiento, en construcción, así como los previstos en el territorio riojano.

Desde el punto de vista de la funcionalidad en la explotación de los recursos hídricos en la cuenca, la Demarcación Hidrográfica del Ebro (DHE) está dividida en 18 Juntas de Explotación que responden a criterios hidrográficos, administrativos, socioeconómicos y medioambientales. En cuatro de ellas está incluido el territorio de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

La tabla siguiente muestra los datos básicos de las distintas Juntas de Explotación que están incluidas en el territorio de la Comunidad Autónoma de La Rioja en la Demarcación Hidrográfica del Ebro, tanto para aguas reguladas en embalses en servicio, previstos y en construcción.

JUNTA DE EXPLOTACIÓN	NOMBRE	SITUACIÓN ACTUAL	RÍO	CAPACIDAD (hm³)
02	Leiva	En servicio	Tirón	2,3
02	Mansilla	En servicio	Najerilla	68
02	Yalde	En servicio	Yalde	3,2
03	Pajares	En servicio	Piqueras	35
03	González Lacasa	En servicio	Albercos	33
04	Regajo	En servicio	Arroyo Regajo (Linares)	1,6
04	Embalse de Soto Terroba	En construcción	Leza	8
04	Embalse de Enciso	En construcción	Cidacos	46,5

Figura 28. Embalses. La Rioja

Ya finalizadas

Fuente: Plan Director de Abastecimiento a poblaciones de La Rioja

CALIDAD DE AGUAS

En cuanto a la calidad de las aguas, la Red complementaria de control del agua superficial del Gobierno de La Rioja está constituida por 22 estaciones de muestreo de macroinvertebrados y 32 estaciones de muestreo de parámetros físico-químicos. Esta red se complementa con las implantadas por la Confederación Hidrológica del Ebro.

La Confederación Hidrográfica del Ebro cuenta con 20 estaciones de control de la calidad del agua (Red ICA) para medir la calidad de las aguas superficiales. Ha definido 5 Categorías de Calidad Teórica Exigible (C.C.T.) en función de usos simultáneos. Las categorías son las siguientes, en relación con los tipos de calidad para usos específicos.

AGUAS RESIDUALES

Actualmente se encuentran en funcionamiento en La Rioja 80 plantas de tratamiento secundario, de las cuales 23 cuentan con un tratamiento de Lechos Bacterianos en Baja Carga, 40 con Aireación Prolongada, 2 con Fangos Activos en media carga, 3 con Fangos Activos de doble etapa, 11 fosas sépticas con afino y 1 lagunaje. Estas 80 plantas depuran las aguas residuales de 120 núcleos de población.

En cuanto a las 96 instalaciones de tratamiento primario, 66 están en estado bueno, 20 en estado regular y 10 en estado malo.

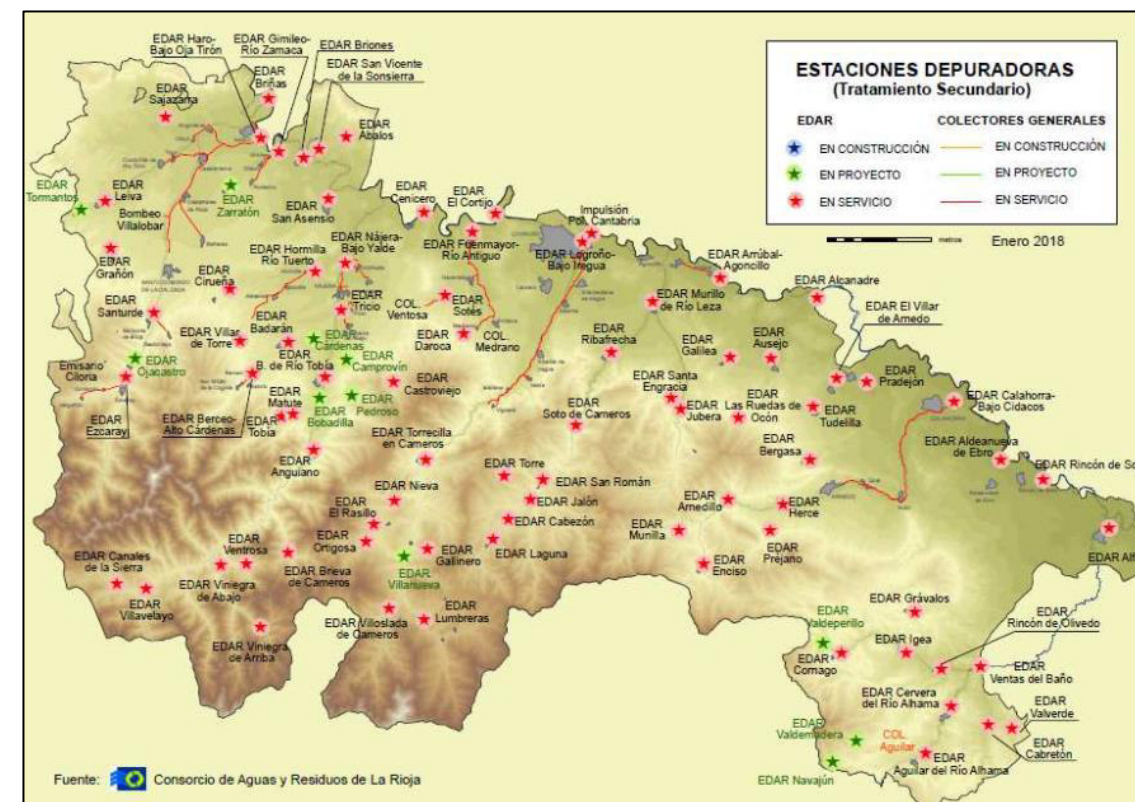


Figura 29. Estaciones depuradoras. La Rioja

Fuente: Consorcio de Aguas y Residuos de La Rioja

A continuación, se muestran datos estadísticos de la etapa 2006-2015 en cuanto a depuración de aguas residuales en La Rioja (datos consultados disponibles).

NUMERO DE E.D.A.R.	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Tratamiento primario	118	116	111	108	99	97	93	93	96	94
Tratamiento secundario	28	30	35	38	58	56	67	71	79	82
TOTAL nº EDAR	146	146	146	146	157	153	160	164	175	176

CAPACIDAD DE TRATAMIENTO	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
CARGA: h-e	723,967	718,814	806,083	951,658	974,853	979,834	988,134	990,637	991,394	992,994

CAPACIDAD DE TRATAMIENTO	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
VOLUMEN: m³/año	57,978,425	58,772,300	65,497,425	74,111,425	76,266,750	76,723,000	77,516,145	77,735,145	77,735,335	77,735,735

CAUDAL DE AGUA TRATADO	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
m³	39,398,321	42,541,260	46,124,121	50,987,463	52,284,003	52,475,930	50,237,358	59,505,985	54,039,421	55,349,308

CANTIDAD DE FANGOS GENERADOS	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Tn. Materia Seca	5,023	4,212	4,700	5,369	5,335	5,413	5,477	5,361	5,227	5,431

HABITANTES EQUIVALENTES TRATADOS	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
%	57.00	67.48	95.00	96.00	98.70	99.00	99.00	99.00	99.00	99.00

Para medir la contaminación de las aguas residuales de una población se emplea el concepto de habitante-equivalente (h-e) que es una unidad de medida de la contaminación presente en las

aguas residuales urbanas que sirve para comparar vertidos de diferentes núcleos y es el valor de referencia sobre el tamaño de la depuradora.

En la tabla siguiente se contemplan los datos de número total de habitantes equivalentes en la Comunidad Autónoma de La Rioja que cuentan con tratamiento secundario y con tratamiento primario, así como el número de habitantes equivalentes que no reciben tratamiento

TIPO DE TRATAMIENTO	POBLACIÓN 2015 (hab)	CARGA DISEÑO (h-e)	% (% de carga)
Tratamiento secundario	309.480	994.959	97,7
Tratamiento primario	6.629	20.396	2
Sin tratamiento	925	3.176	0,3
TOTAL	317.034	1.018.531	100

DEMANDA DE AGUA. CONSUMOS

A continuación, se adjuntan tablas que reflejan las demandas totales actuales y para el año horizonte de todos los sistemas del Plan Director de Abastecimiento de agua a poblaciones 2016-2027 de La Rioja.

ABASTECIMIENTO	DEMANDA TOTAL (m³/año)	DEMANDA TOTAL POR CUENCAS (m³/año)	DEMANDA TOTAL FUTURA (m³/año)	DEMANDA TOTAL FUTURA POR CUENCAS (m³/año)
Sistema Oja-Tirón	3.959.141	4.053.924	5.448.560	5.538.215
S.L. Oja-Tirón	94.783		89.655	
Sistema Najerilla	2.956.975	5.085.720	5.935.281	8.951.072
Subsistema Yalde	1.733.215		2.596.092	
S.L. Najerilla	395.530	20.491.014	419.699	25.936.267
Sistema Bajo Iregua	4.422.398		9.011.918	
Logroño	15.643.345		16.498.453	
S.L. Iregua	425.271		425.896	
Subsistema Alto Leza	86.329	344.522	101.720	397.986
S.L. Leza	258.193		296.266	
Sistema Cidacos	7.975.300	8.142.297	10.640.332	10.815.781
S.L. Cidacos	166.997		175.449	
Sistema Alhama	1.040.733	1.068.981	986.638	1.014.177
S.L. Alhama	28.248		27.539	
S.L. Ebro	50.454		44.510	
TOTAL	39.236.912	39.236.912	52.698.008	52.698.008

CUENCA	DEMANDA TOTAL SISTEMAS SUPRAMUNICIPALES (m³/año)	DEMANDA TOTAL SOLUCIONES LOCALIZADAS (m³/año)	DEMANDA TOTAL FUTURA SISTEMAS SUPRAMUNICIPALES (m³/año)	DEMANDA TOTAL FUTURA SOLUCIONES LOCALIZADAS (m³/año)
OJA-TIRÓN	3.959.141	94.783	5.448.560	89.655
NAJERILLA	4.690.190	395.530	8.531.373	419.699
IREGUA	4.422.398	425.271	9.011.918	425.896
LEZA	86.329	258.193	101.720	296.266
CIDACOS	7.975.300	166.997	10.640.332	175.449
ALHAMA	1.040.733	28.248	986.638	27.539
EBRO		50.454		44.510
TOTAL	22.174.091	1.419.476	34.720.541	1.479.014

(*) Demanda sin incluir Logroño

Figura 30. Demanda de agua. La Rioja

Fuente: Plan Director de Abastecimiento a poblaciones de La Rioja

DELIMITACIÓN DE LAS ZONAS DE DOMINIO PÚBLICO HIDRÁULICO

De acuerdo con el texto refundido de la Ley de Aguas, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2001 de 20 de julio, constituyen el dominio público hidráulico, entre otros bienes, los cauces de corrientes naturales, continuas o discontinuas y los lechos de lagos, lagunas y embalses superficiales, en cauces públicos. Se consideran como dominio privado, los cauces por los que ocasionalmente discurran aguas pluviales, en tanto atraviesen desde su origen, únicamente, fincas de propiedad particular.

La delimitación y deslinde de los cauces de dominio público hidráulico se realiza a través del Proyecto Linde incluido en el Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables y su conservación y restauración, entre otros programas, se realiza a través de la Estrategia Nacional de Restauración de Ríos y su Programa de voluntariado en ríos.

El proceso de delimitación y cartografía del dominio público hidráulico se realiza en el marco del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables.

A continuación, se muestra una imagen con la delimitación de las zonas de Dominio Público Hidráulico en La Rioja.

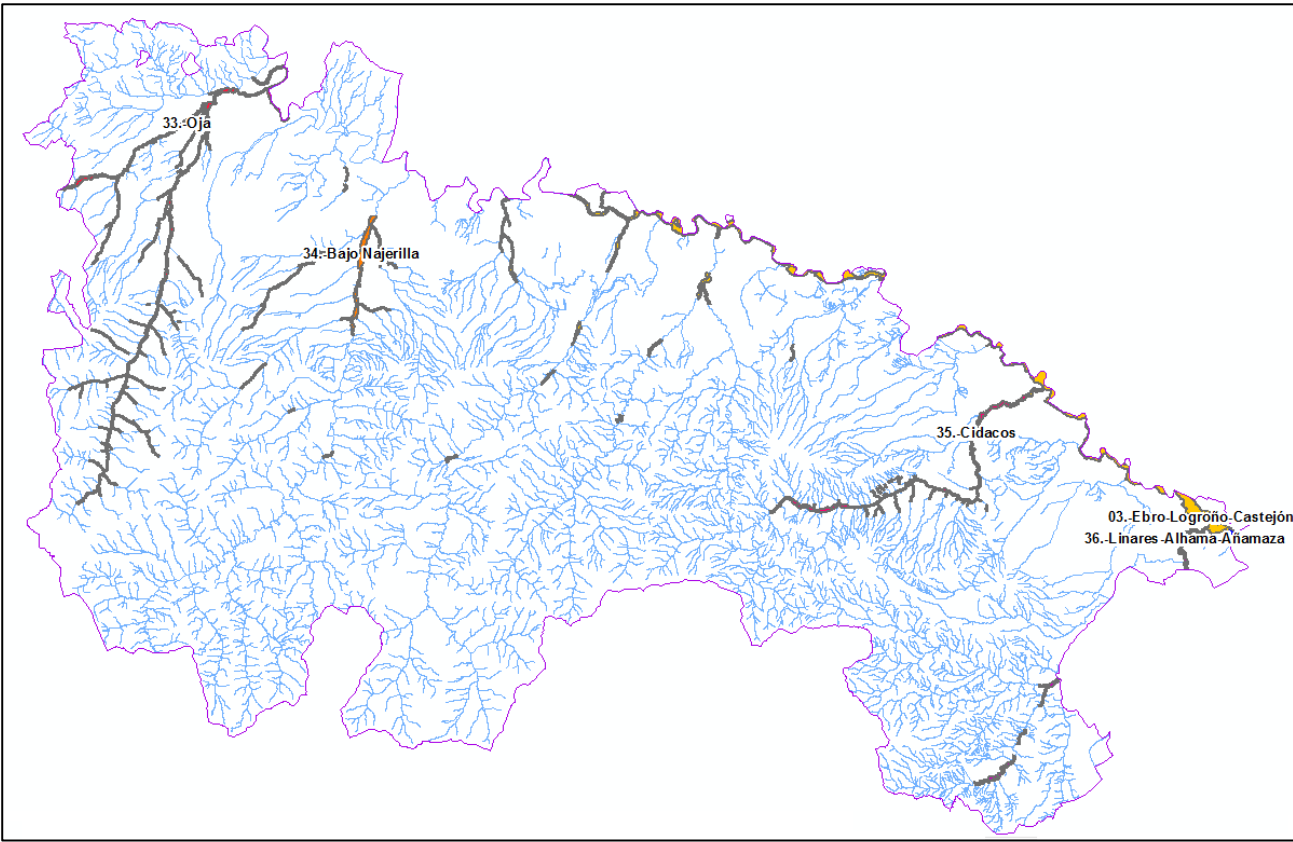


Figura 31. Zonas de Dominio Público Hidráulico. La Rioja

Fuente: Elaboración propia

ZONAS INUNDABLES

La Directiva 2007/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007 relativa a la evaluación y gestión de los riesgos de inundación, establece en su artículo 6 la obligación de que cada Estado Miembro debe realizar, para cada demarcación hidrográfica, mapas de peligrosidad y mapas de riesgo de las zonas identificadas en la evaluación preliminar como Áreas de Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPSIs).

El Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, en el año 2011 publica la "Guía metodológica para el desarrollo del sistema nacional de cartografía de zonas inundables" siguiendo los principios de la Directiva 2007/60 sobre evaluación y gestión de riesgos de inundación; y pone en marcha el Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI), como instrumento de apoyo a la gestión del espacio fluvial, la prevención de riesgos, la planificación territorial y la transparencia administrativa.

Para cada uno de los mapas de peligrosidad y riesgo se encuentra disponible en el visor web del SNCZI un documento descriptivo de detalle. En el visor SNCZI se encuentran también disponibles diversos estudios sobre zonas inundables, delimitación del dominio público hidráulico (DPH) y del dominio público marítimo-terrestre (DPMT) y presas y embalses.

Además, dentro del ámbito del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables, el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, encargó al CEDEX mediante un Convenio de colaboración la elaboración de un mapa de los caudales máximos asociados a distintas probabilidades de recurrencia en la red de ríos que gestiona a través de las distintas Confederaciones Hidrográficas.

La cartografía del SNCZI establece zonas inundables de diferentes cauces estudiados para distintos periodos de retorno de 10 años hasta 500 años.

Se consulta dicha cartografía para la zona de estudio y se adjuntan las imágenes extraídas del visor de consulta de zonas inundables para cada periodo de retorno en la zona de estudio.

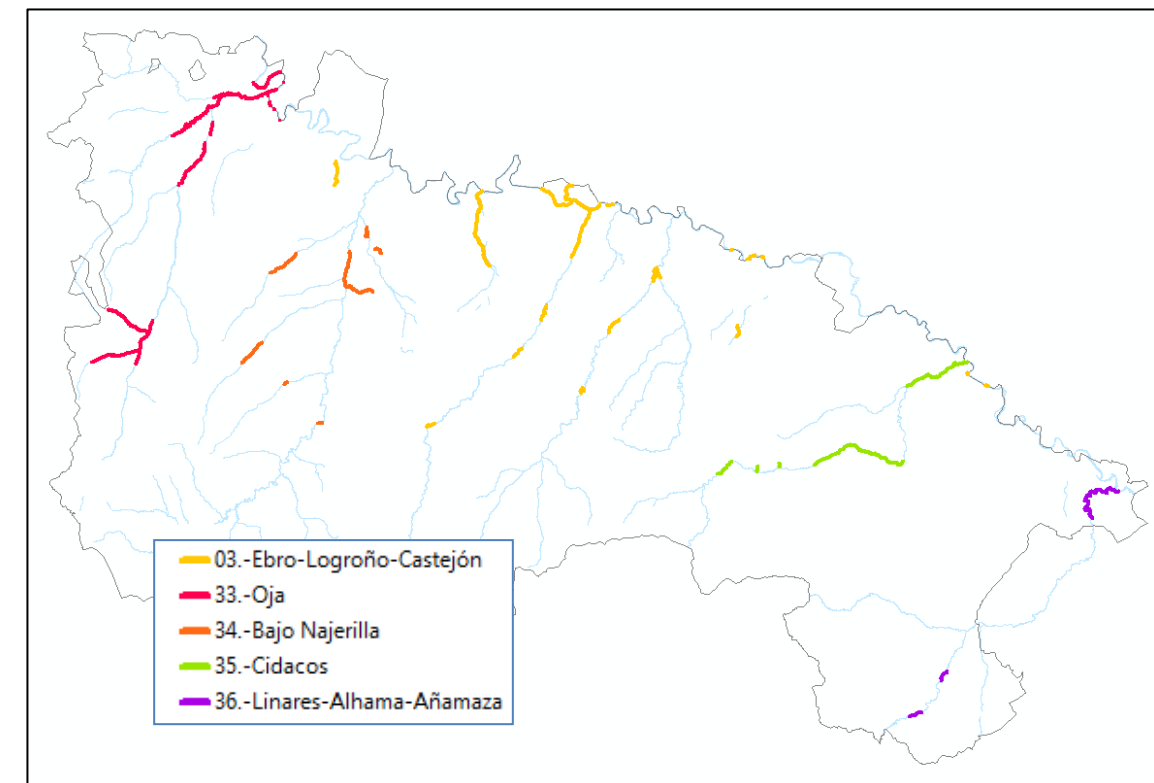


Figura 32. Zonas ARPSIs. La Rioja

Fuente: Elaboración propia

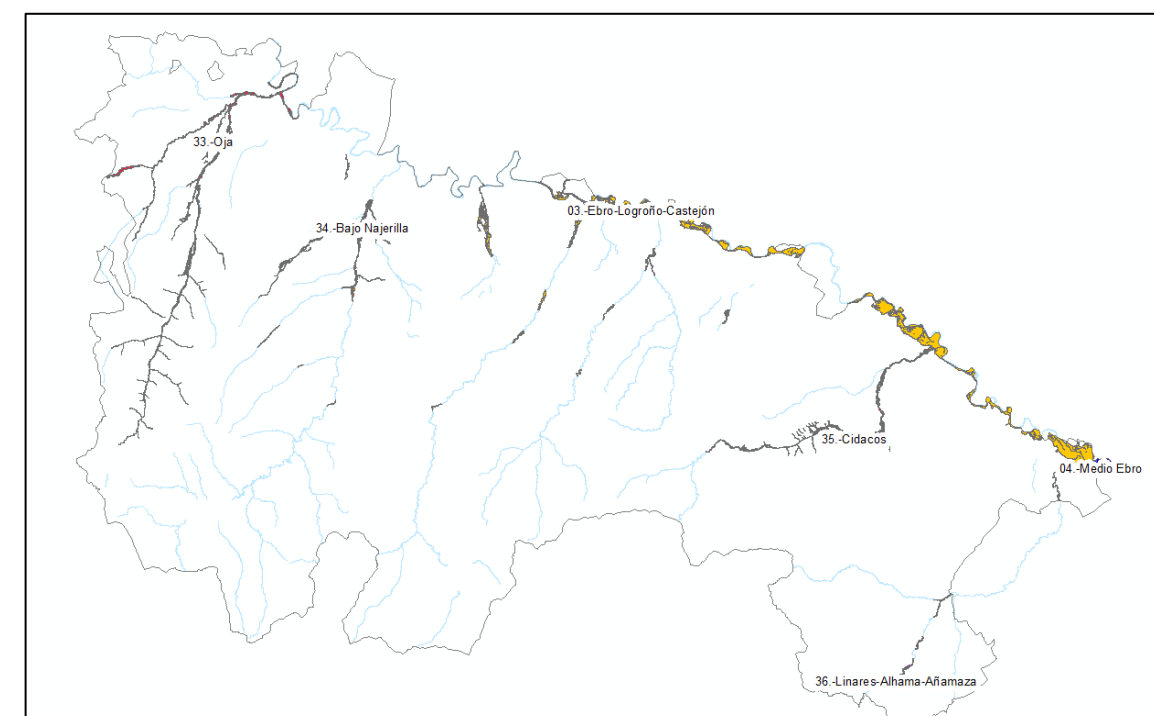


Figura 33. Zona inundable con alta probabilidad, periodo de retorno T=10 años. La Rioja

Fuente: Elaboración propia

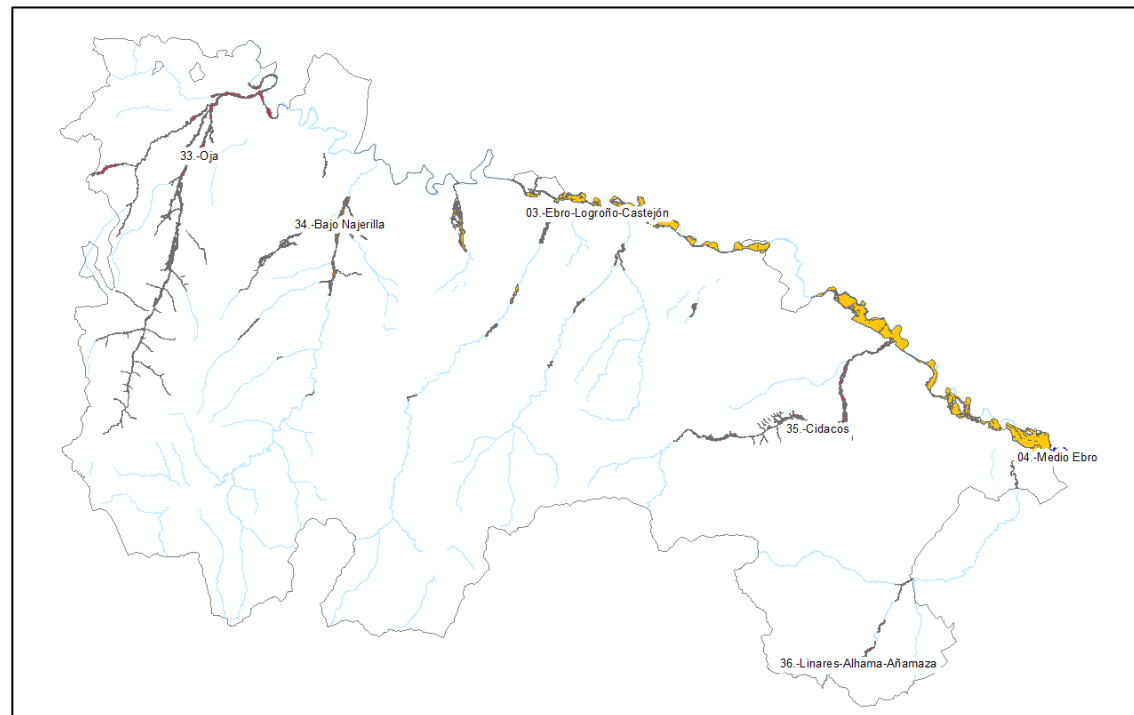


Figura 34. Zona inundable con alta probabilidad, periodo de retorno T=50 años. La Rioja

Fuente: Elaboración propia

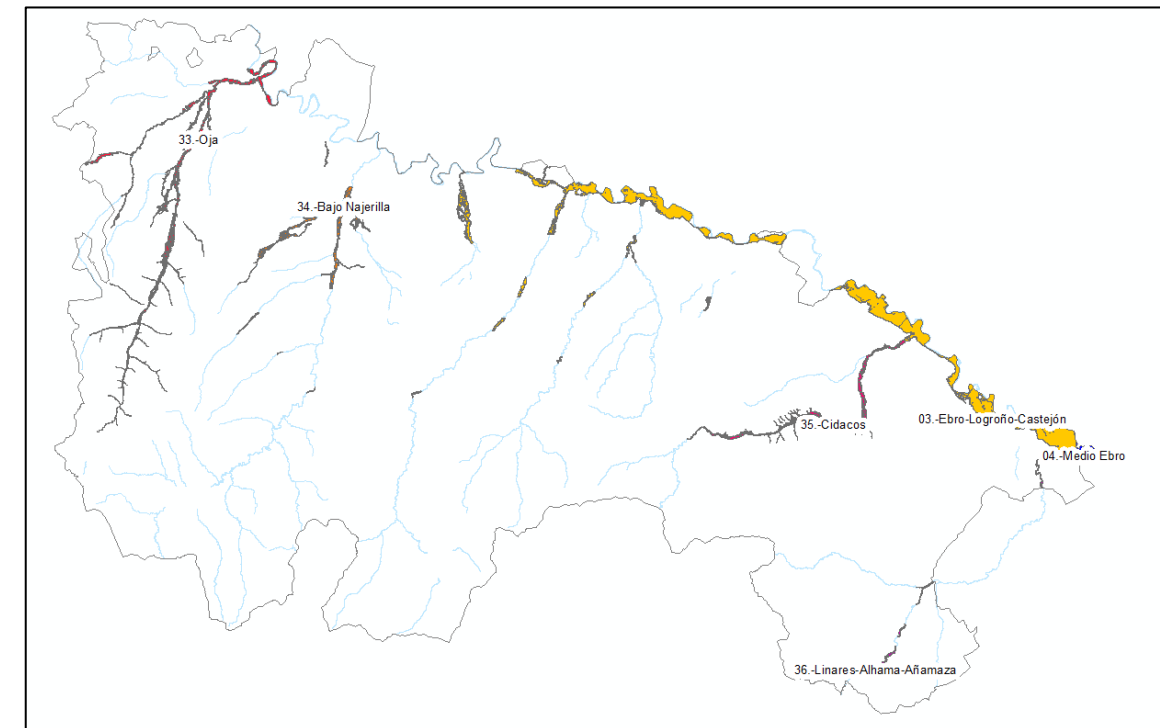


Figura 36. Zona inundable con alta probabilidad, periodo de retorno T=500 años. La Rioja

Fuente: Elaboración propia

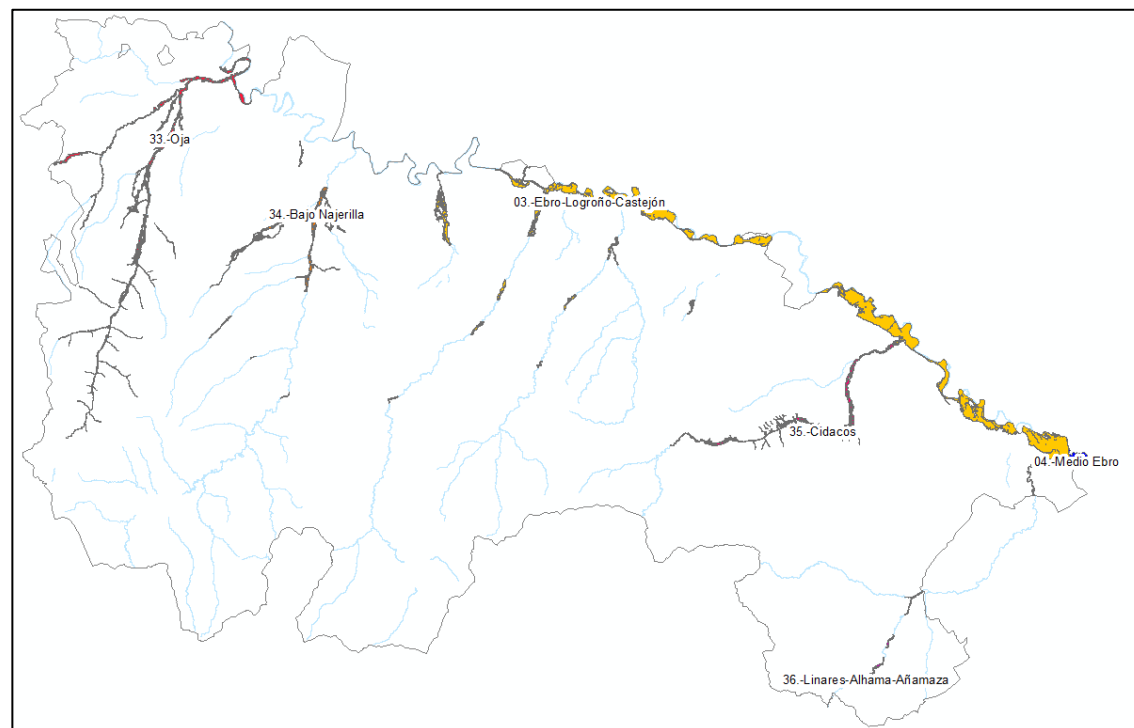


Figura 35. Zona inundable con alta probabilidad, periodo de retorno T=100 años. La Rioja

Fuente: Elaboración propia

ZONAS SENSIBLES. AGUAS DE BAÑO

En cumplimiento a la Directiva 2000/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2000, se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas, mediante la incorporación de estas zonas en los planes hidrológicos de cuenca como zonas protegidas para usos recreativos (baño).

El Ministerio para la Transición ecológica y el reto demográfico publica el censo de aguas de baño 2020 ha sido comunicado por el Ministerio de Sanidad a la Comisión Europea, en aplicación de la Directiva 2006/7/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2006, relativa a la gestión de la calidad de las aguas de baño. En La Rioja aparece dentro de este censo el Embalse González- Lacasa Ortigosa de Cameros, cuyas aguas están clasificadas de calidad excelente.

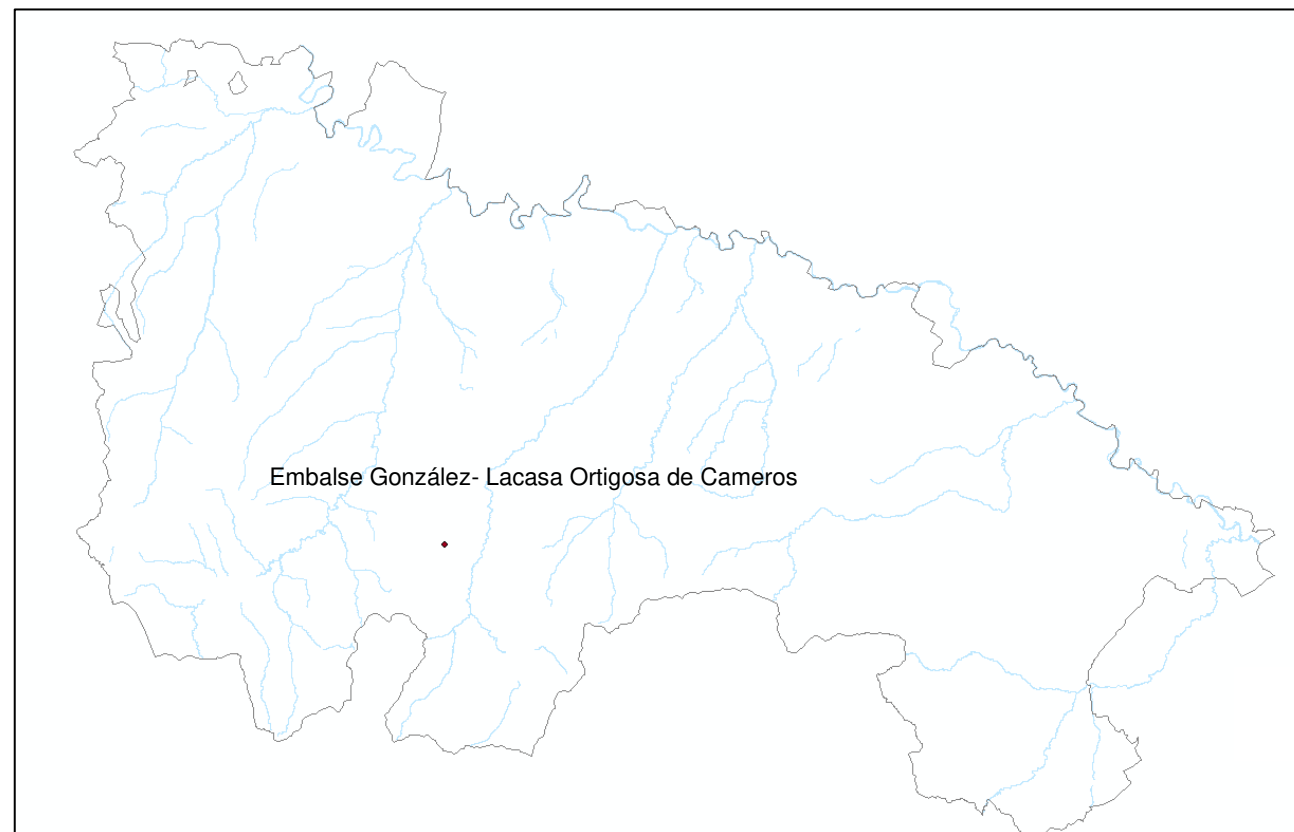
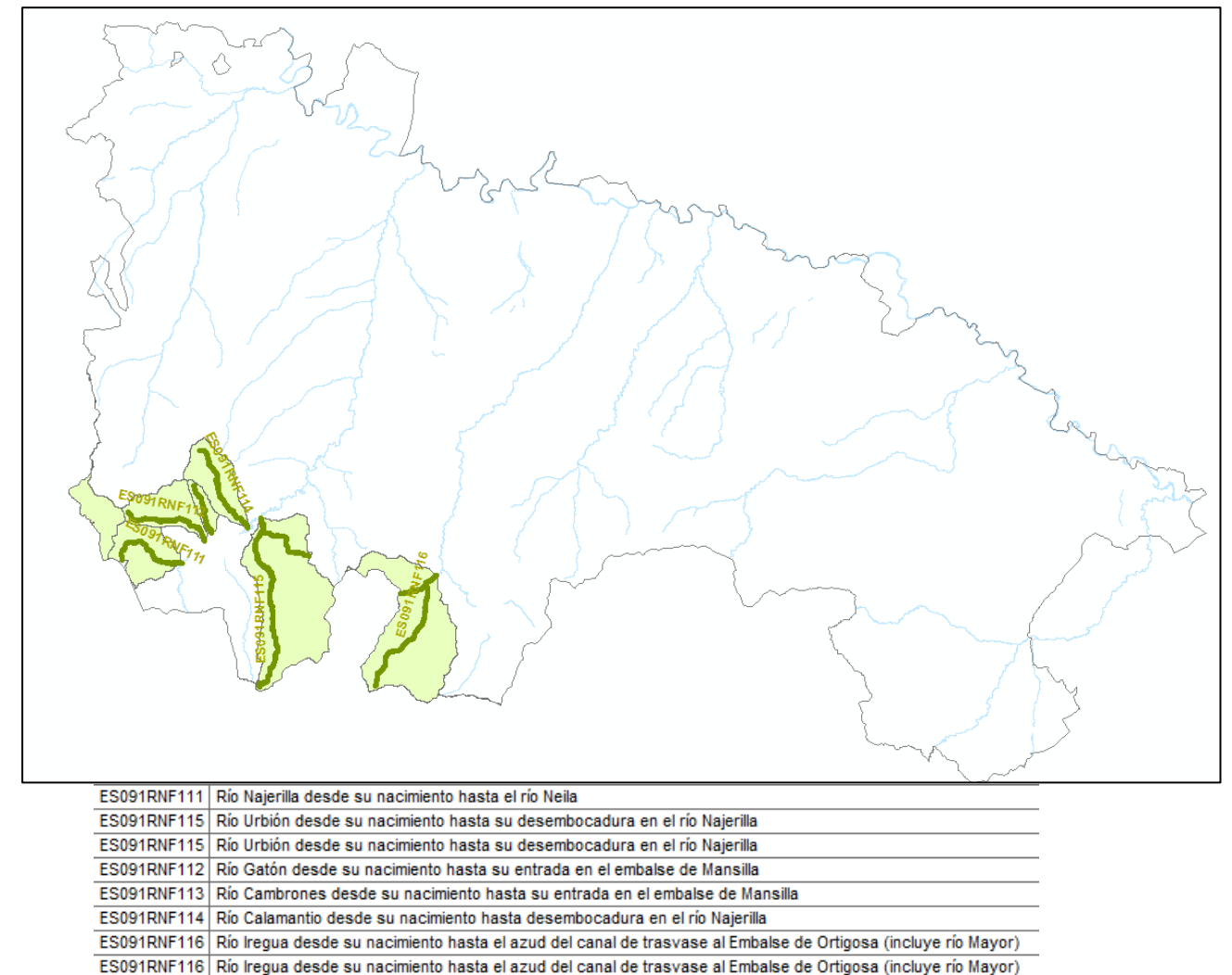


Figura 37. Aguas de baño. La Rioja

Fuente: Elaboración propia

ZONAS SENSIBLES. RESERVAS NATURALES FLUVIALES DECLARADAS

Se presenta a continuación el mapa de Reservas Naturales Fluviales declaradas por Acuerdo de Consejo de Ministros e incorporadas al Catálogo Nacional de Reservas Hidrológicas, publicadas por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.



ES091RNF111	Río Najerilla desde su nacimiento hasta el río Neila
ES091RNF115	Río Urbión desde su nacimiento hasta su desembocadura en el río Najerilla
ES091RNF115	Río Urbión desde su nacimiento hasta su desembocadura en el río Najerilla
ES091RNF112	Río Gatón desde su nacimiento hasta su entrada en el embalse de Mansilla
ES091RNF113	Río Cambrones desde su nacimiento hasta su entrada en el embalse de Mansilla
ES091RNF114	Río Calamantio desde su nacimiento hasta desembocadura en el río Najerilla
ES091RNF116	Río Iregua desde su nacimiento hasta el azud del canal de trasvase al Embalse de Ortigosa (incluye río Mayor)
ES091RNF116	Río Iregua desde su nacimiento hasta el azud del canal de trasvase al Embalse de Ortigosa (incluye río Mayor)

Figura 38. Reservas naturales fluviales y cuencas declaradas. La Rioja

Fuente: Elaboración propia

5.2.9. Vegetación

La Comunidad Autónoma de La Rioja se encuentra caracterizada por los grandes contrastes entre la zona norte, dominada por el extenso y fértil valle del Ebro, y el sur de la región, dónde la existencia del Sistema Ibérico, con montañas que sobrepasan los 2.000 metros de altitud, introduce un cambio significativo del paisaje. Conforme se asciende, las formas de relieve se hacen más verticales y las condiciones climáticas cambian como consecuencia del aumento de la pluviometría y la bajada de las temperaturas medias. Debido a estas características, se producen tres influencias climáticas: la atlántica que penetra por el noroeste, la mediterránea por el valle del Ebro y la continental procedente de la meseta castellana. La confluencia de estas condiciones, da lugar a multitud de graduaciones climáticas y, por ende, a una gran biodiversidad.

Existen en La Rioja cuatro pisos bioclimáticos mediterráneos, siendo las principales masas boscosas los carrascales en los pisos meso y supramediterráneo, los quejigares, rebollares y hayedos en el piso supramediterráneo y los pinares en el piso oromediterráneo. Ligados fundamentalmente a la aparición de agua, están los bosques de ribera, las alamedas, que adquieren notable valor ecológico en el tramo riojano del río Ebro.

El piso basal es el formado por el valle del Ebro, hasta los 600-750 metros aproximadamente. Naturalmente aquí se desarrolla el carrasco (*Pinus halepensis*), un estadio de degradación natural del bosque mediterráneo por causas climáticas de sequedad y temperatura. Hacia el oeste da paso a formaciones de estepa mediterránea. Sin embargo, la presión humana prácticamente ha hecho desaparecer esta vegetación, que hoy en día se encuentra en enclaves muy reducidos.

El piso montano se extiende hasta los 1.200-1.300 metros, ya más húmedo y fresco. Aquí aparece el roble, y la encina en las zonas calizas. También esta zona ha sufrido la presión antrópica, por lo que encontramos un monte claro he incluso degradado en la que predominan el boj y el romero, y prados para el pasto del ganado. Las manchas forestales continúan siendo muy pequeñas.

El piso subalpino se eleva hasta los 1.700-1.800 metros, en el que encontramos algunos bosques forestales de importancia. En ellos aparece el roble y en los enclaves más húmedos el haya. Estamos ya en la cabecera de los ríos que nacen en la sierra de la Demanda y en la de Cameros. En las zonas más altas encontramos bosques de pino silvestre. Este piso ha sufrido mucho por las repoblaciones de pinos alóctonos de rápido crecimiento. En el piso alpino, por encima de los 1.800 metros aparece la pradera alpina, en la que encontramos pinos y hayas en determinados enclaves. Este piso ha sido utilizado para pasto de verano al menos desde la Edad Media y hasta mediados del siglo XX.

El bosque de ribera prácticamente ha desaparecido, sustituido por explotaciones madereras de crecimiento rápido, como los chopos.

En lo que respecta a la flora, existen tres especies en peligro:

- La Androsela Riojana (*Androsace riojana*), especie endémica de La Rioja, propia de los pastizales pedregosos de alta montaña de la Sierra de la Demanda.

- El Grosellero de Roca (*Ribes petraeum*), que habita en claros de bosque, roquedos y herbazales, asociado a hayedos calcícolas.
- El Loro, Azar o Laurel de Portugal (*Prunus lusitanica*), que habita en barrancos húmedos y abrigados.

Las dos últimas especies se encuentran localizadas al sur de la comarca de Nájera, seguidamente se adjunta detalle de su localización:

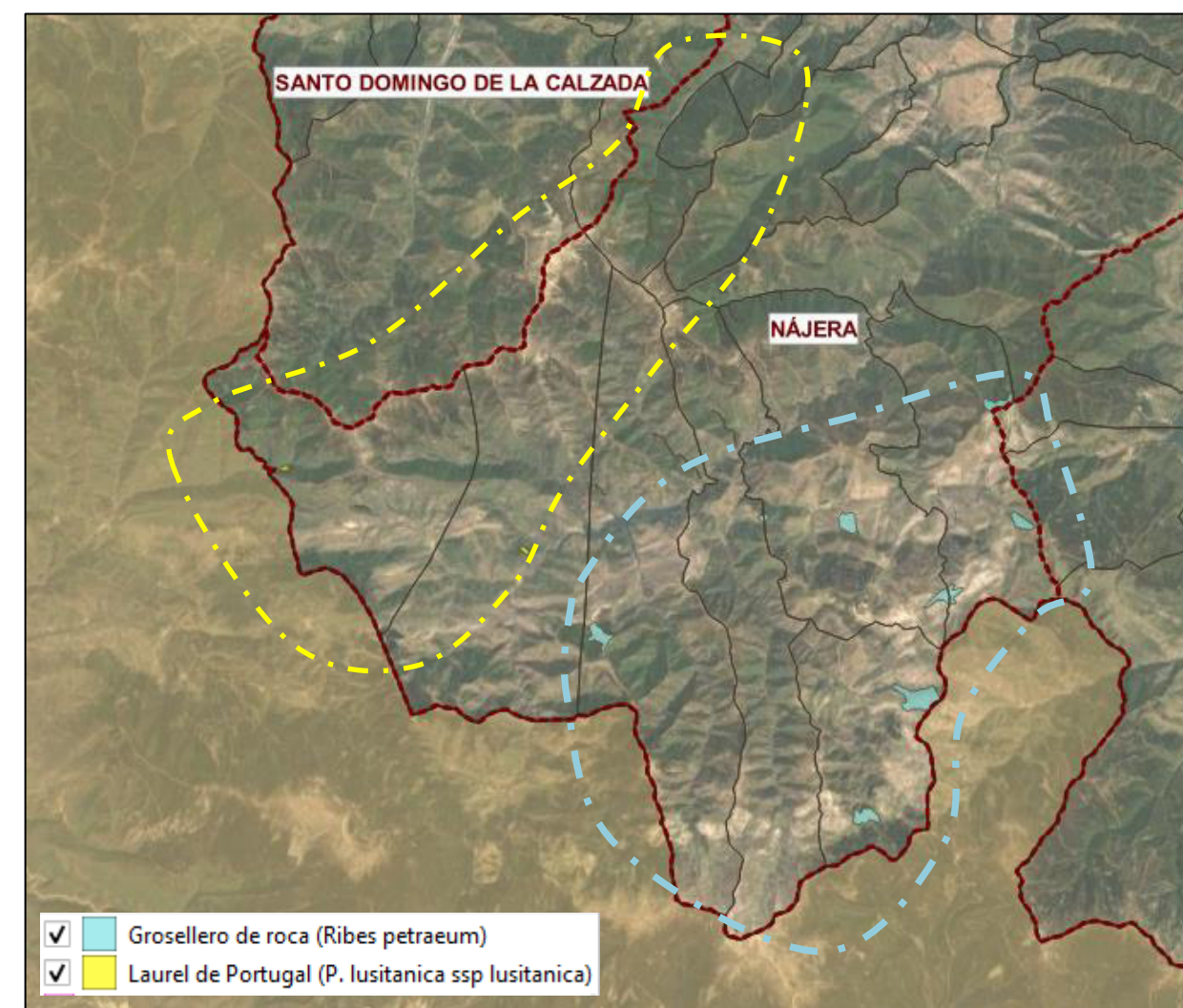


Figura 39. Localización especies de flora protegidas

Fuente: Elaboración propia

5.2.10. Fauna

En lo que se refiere a la fauna, las especies protegidas son:

- En el grupo de Mamíferos, destacar el Visón Europeo (*Mustela lutreola*) que se encuentra en peligro crítico de extinción y el Desmán Ibérico (*Galemys pyrenaicus*) el cual cuenta con un Plan de conservación aprobado en diciembre de 2014 (Decreto 55/2014).
- En el grupo de Aves, están 4 especies: El Águila Azor Perdicera (*Hieraaetus fasciatus*) cuyo hábitat se establece en los roquedos de la montaña media, la Perdiz Pardilla (*Perdix Perdix*), que habita preferentemente en zonas de pastizales y brezales, el Sisón Común (*Tetrax tetrax*), que habita en pastizales, cultivos de leguminosas y barbechos, así como por áreas que destaquen por su diversidad florística y por la abundancia de artrópodos, y el Alimoche (*Neophron pernopterus*), especie vulnerable y de interés comunitario, el más pequeño de los buitres europeos y es un ave territorial que en La Rioja cría en cortados con zonas abiertas próximas, sin molestias y con presencia de ganadería extensiva o abundancia de pequeñas presas como el conejo en el valle del Ebro.
- En el grupo de Peces, se encuentran el Pez Fraile (*Salvia fluviatilis*), especie dulceacuícola cuyo hábitat se encuentra en los tramos medios y bajos de los ríos con aguas limpias y con poca corriente que posean un lecho de grava, y también en aguas tranquilas y turbias, pero siempre con lecho de gravas (Río Ebro de forma dispersa, tramos bajos de los ríos Tirón y Najerilla, Canal de Lodosa y en alguna de las numerosas balsas de riego de La Rioja Baja).
- En el grupo de Invertebrados, se tiene el Cangrejo Autóctono de Río (*Austropotamobius pallipes*), que habita preferentemente cauces de suelo calizo con una rica capa de materia orgánica y con abundante cobertura de piedras y bloques, con riberas pobladas de árboles y arbustos que le proporcionan una buena cobertura.

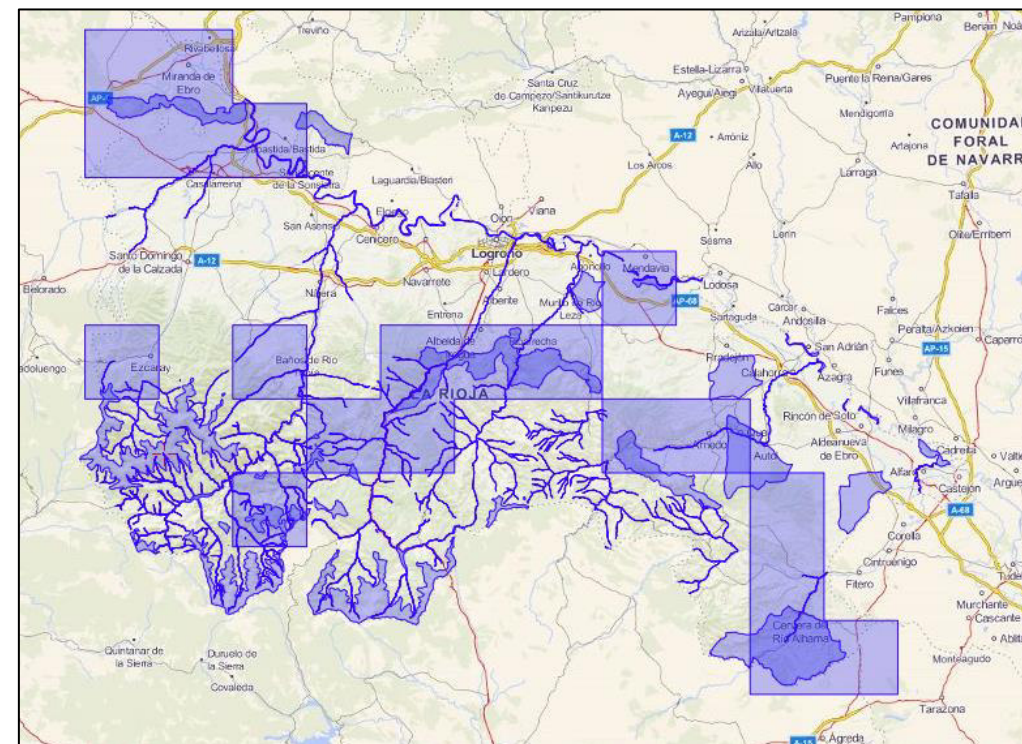


Figura 40. Áreas de interés especial de especies protegidas de fauna.

Fuente: Gobierno de La Rioja

5.2.11.Espacios de valor natural y régimen de protección del suelo

La superficie de La Rioja consta de 5.045 kilómetros cuadrados de superficie. De ellos, 261.577 hectáreas están bajo alguna figura de protección y 167.541 hectáreas están incluidas en la Red Natura 2000.



Figura 41. Situación de los Espacios Protegidos en La Rioja
 Fuente: Gobierno de La Rioja

Espacio Protegido	Tipo	Área (Ha)
Carrascal de Villarroya	Área Natural Singular	264,82
Carrizal de Cofin	Área Natural Singular	142,75
Dolinas de Zenzano	Área Natural Singular	22,39
La Laguna de Hervias	Área Natural Singular	58,98
Obarenes-Sierra de Cantabria	Zona de Especial Conservación de Importancia Comunitaria	5.165,67
Peñas de Arnedillo, Peñalmonte y Peña Isasa	Zona de Especial Conservación de Importancia Comunitaria	3.436,63
Peñas de Iregua, Leza y Jubera	Zona de Especial Conservación de Importancia Comunitaria	8.410,52
Sierra de Alcarama y Valle del Alhama	Zona de Especial Conservación de Importancia Comunitaria	10.217,40
Sierra de Cebollera	Parque Natural	17.812,97
Sierras de Demanda, Urbión, Cebollera y Cameros	Zona de Especial Conservación de Importancia Comunitaria	138.606,38
Sotos del Ebro en Alfaro	Reserva Natural	474,44
Sotos y Riberas del Ebro	Zona de Especial Conservación de Importancia Comunitaria	1.703,48
Zonas húmedas y yaras de la Degollada y El Recuenco	Área Natural Singular	232,69

Tabla 2. Espacios Naturales Protegidos de La Rioja
 Fuente: Gobierno de La Rioja

Dentro de estos espacios, se encuentran distintas categorías dependiendo de su valor ecológico o su grado de protección.

Cabe destacar la próxima aprobación del Parque Natural de Alto Najerilla, por representar un espacio con comunidades vegetales y animales de gran valor ambiental. El parque ocupará una superficie de 45.147 hectáreas repartidas entre los términos municipales de las Siete Villas.

1.1.2.1. Parque Natural Sierra de Cebollera

Lo forma un conjunto de sierras pertenecientes al Sistema Ibérico al sur de La Rioja, que conforman un cambio significativo en el paisaje de la comunidad, dominada al norte por el valle del Ebro. Constituye una de las mejores muestras de relieves de origen glaciar dentro del Sistema Ibérico y presenta una fauna diversa, compuesta por una mezcla de especies de corte mediterráneo con otras de vocación atlántica o centroeuropea.

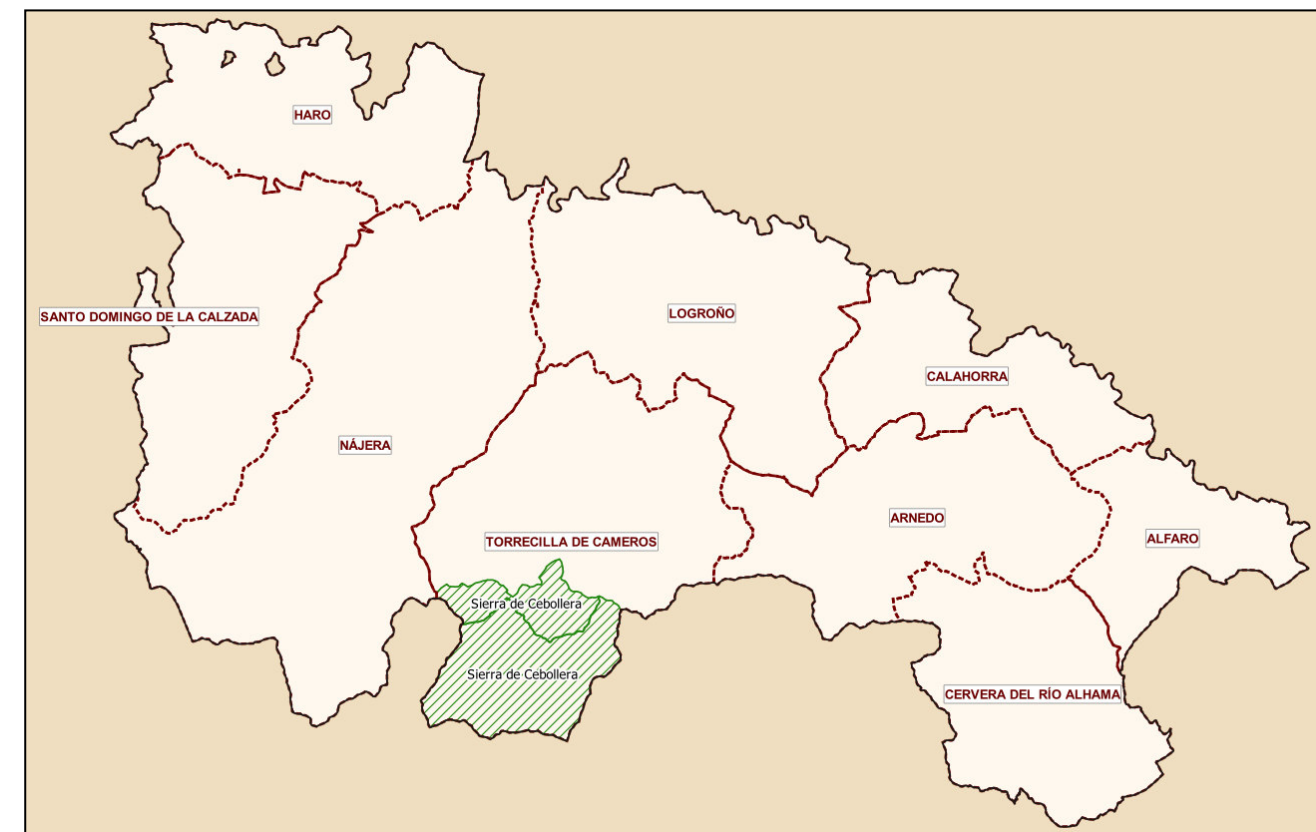


Figura 42. Situación del Parque Nacional Sierra de Cebollera
 Fuente: Elaboración propia

1.1.2.2. Reserva Natural de los Sotos del Ebro en Alfaro

Está constituida por los bosques fluviales de la ribera del Ebro a su paso por Alfaro al este de la comunidad autónoma. Estos enclaves, son un reducto del paisaje original de la ribera del Ebro, antes de que la acción humana lo transformara. En este tramo del Ebro, Los Sotos han quedado restringidos a un 32% de la extensión que ocupaban en 1950 y tan solo a un 4,5% de toda llanura aluvial que debieron ocupar en otras épocas.

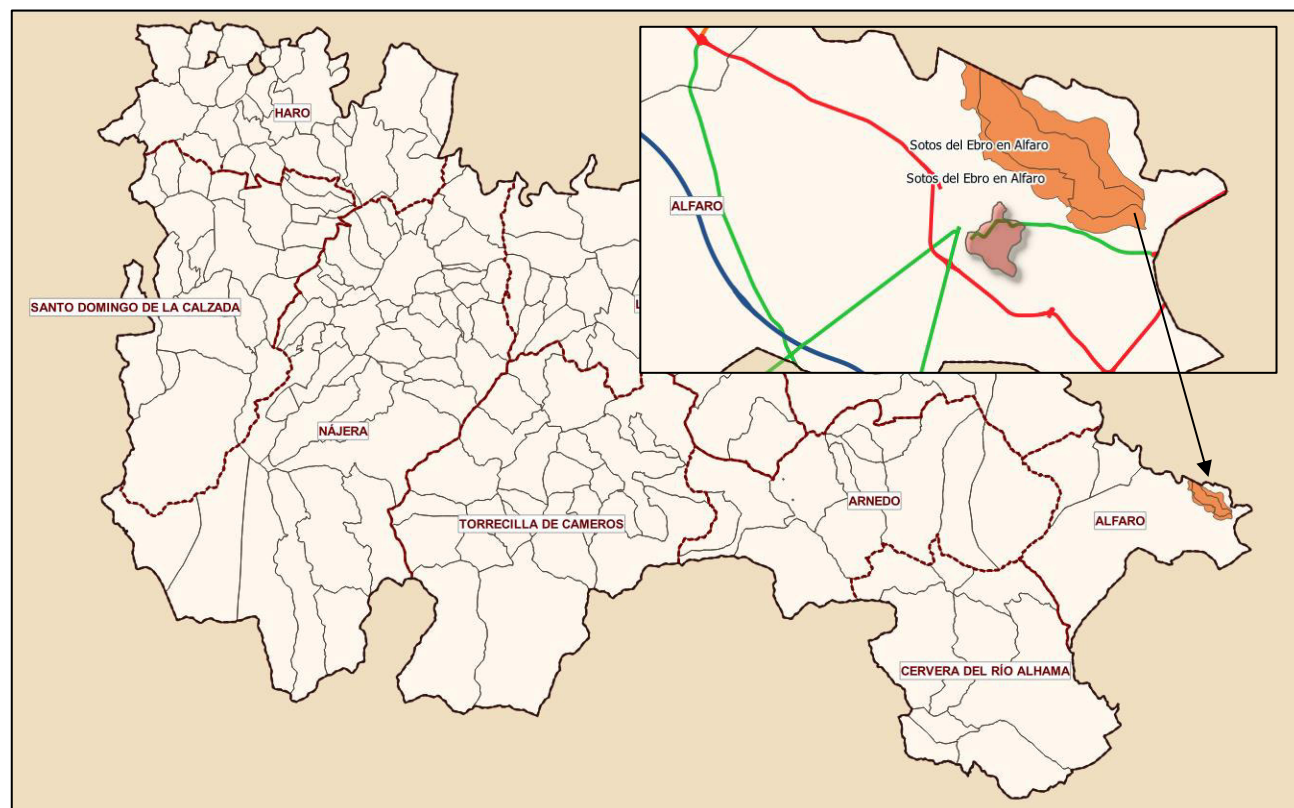


Figura 43. Situación de la Reserva Natural de los Sotos de Alfaro

Fuente: Elaboración propia

1.1.2.3. Humedales de la Sierra de Urbión

Se trata de un conjunto de humedales de alta montaña, localizados a los pies del Urbión, en el límite provincial con Soria. Son un conjunto de 10 lagunas de origen glaciar de aguas frías y limpias. La mayor de todas ellas, la Laguna de Urbión, ocupa una superficie de 2,3 hectáreas y es la única de carácter permanente con características lacustres. Los humedales de Urbión poseen una elevada diversidad de flora y fauna acuática, con especies adaptadas a las condiciones de un ambiente alpino húmedo dentro de la región mediterránea.

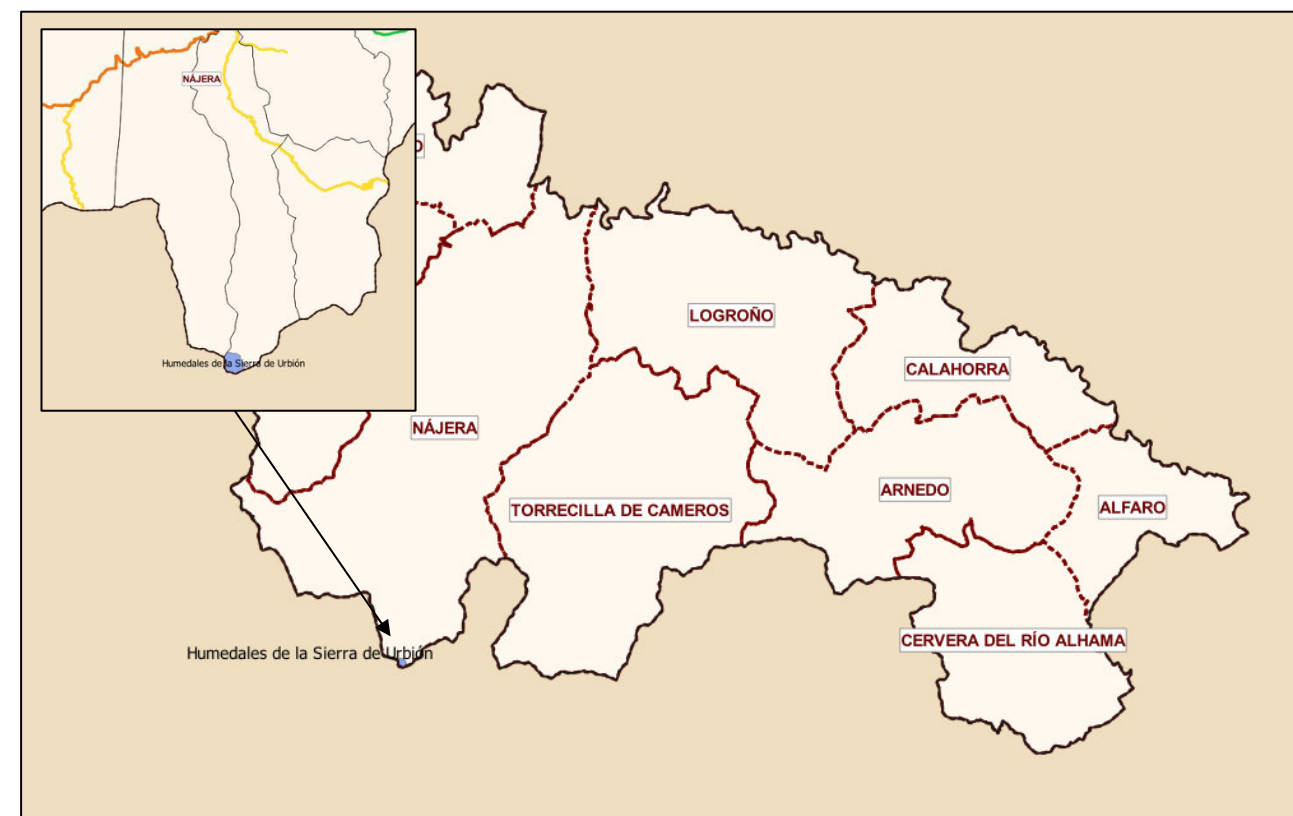


Figura 44. Situación de la Laguna de Urbión

Fuente: Elaboración propia

1.1.2.4. Áreas Naturales Singulares

Se trata de 4 zonas protegidas por la legislación autonómica, en el marco del Decreto 36/2017. Se consideran espacios naturales que poseen un carácter singular dentro del ámbito regional en atención a sus valores botánicos, faunísticos, ecológicos, paisajísticos y geológicos, o a sus funciones como corredores biológicos.

Nombre del espacio	Superficie (Ha)
Zonas húmedas y yasas de Degollada y Recuenco	11,24
Dolinas de Zenzano	22,7
Carrascal de Villarroya	264,4
Carrizal de Cofín	142
SUPERFICIE TOTAL	440,3

Tabla 3. Espacios protegidos. Áreas naturales singulares

Fuente: Gobierno de La Rioja

A estas zonas protegidas se le suma la Laguna de Hervías, declarada con anterioridad en abril de 2007 como Área Natural Singular.

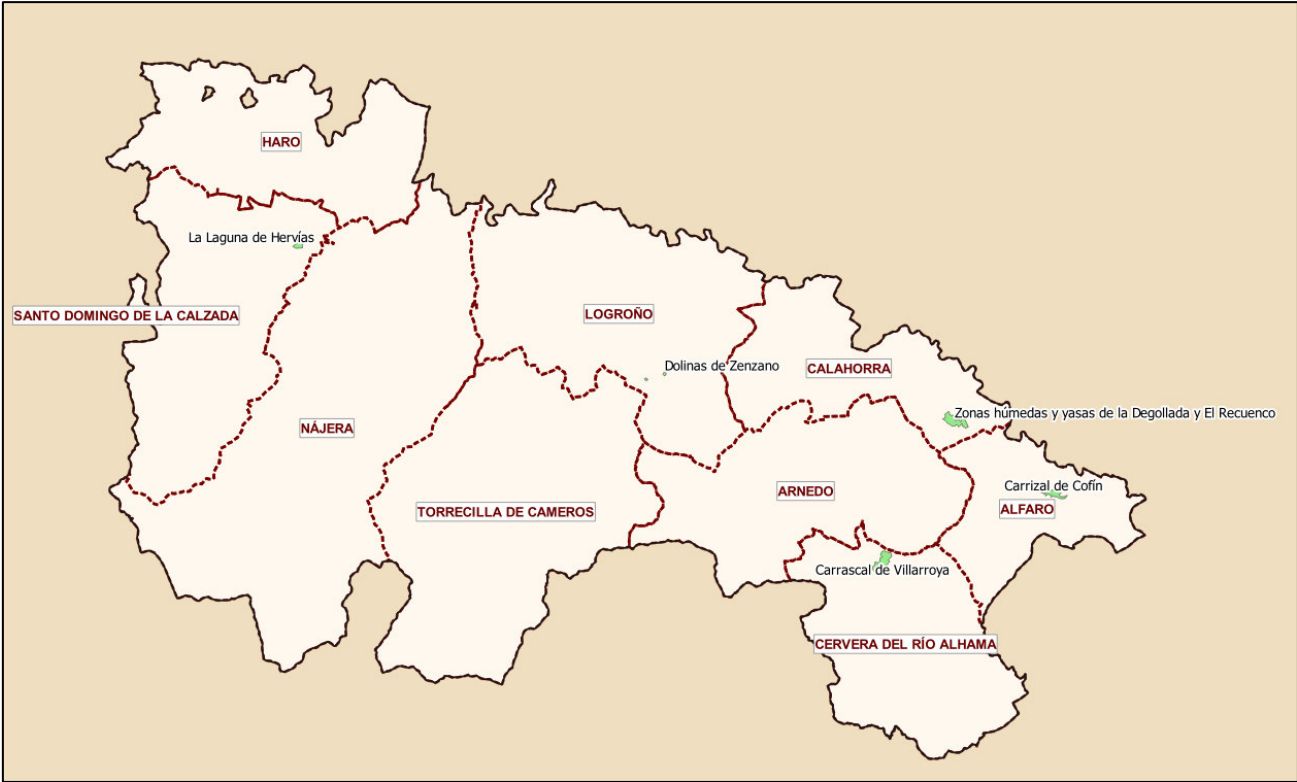


Figura 45. Situación de las Áreas Naturales Singulares de La Rioja

Fuente: Elaboración propia

La **Laguna de Hervías**, declarada en 2007 como Área Natural Singular, es una pequeña laguna natural que ocupa unas 15 hectáreas de superficie y se encuentra situada en el término municipal de Hervías (La Rioja), cercano a Santo Domingo de la Calzada. El principal valor ambiental de la laguna de Hervías radica en su singularidad geomorfológica dentro del ámbito territorial del valle del Ebro en La Rioja.

Las **Dolinas de Zenzano** son elementos geomorfológicos de gran interés en el contexto regional y nacional asociados al modelado kárstico superficial.

Los principales valores ambientales de las **zonas Húmedas y yasas de Degollada y El Recuenco** son la existencia de un conjunto de zonas húmedas de importancia a nivel regional para la conservación de las aves acuáticas, que incluye la principal colonia de garzas nidificantes en La Rioja y albergar una de las más extensas y mejor conservadas zonas en nuestra Comunidad Autónoma de las áreas esteparias salinas semiáridas de la zona central de la Depresión del Ebro.

El principal valor ambiental del **Carrizal de Cofín** radica en las actuales poblaciones estivales y de invernada de aves de interés asociadas a estos ecosistemas, así como la potencialidad que tiene para las mismas mediante su gestión. Este tipo de humedales ya son de por sí escasos, incrementando su singularidad por la existencia de una vegetación asociada a medios salinos poco extendida en el Valle del Ebro riojano.

Los principales valores ambientales del **Carrascal de Villarroya** se centran en la singularidad de un bosque de carrascas establecido en una llanura de montaña mediterránea sobre sustratos silíceos, único de estas características en La Rioja que, además, se ha preservado de la habitual roturación para tierras de cultivo de las zonas llanas y la estructura del carrascal que se puede considerar como un “Rodal viejo cultural” caracterizado por la existencia de numerosos ejemplares trasmochos y centenarios con abundancia de madera muerta que favorecen una diversidad de especies de fauna y flora asociada a las etapas maduras del bosque.

1.1.2.5. Red Natura 2000

La Red Natura 2000 es una red europea de espacios naturales que han sido protegidos para asegurar la supervivencia a largo plazo de las especies y los hábitats más amenazados de la Unión Europea (UE). El 33% de esta red, se encuentra identificada en La Rioja.

En La Rioja se han declarado 6 espacios constituidos por las Zonas Especiales de Conservación (ZEC) y las Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA). El objetivo de la Red Natura en La Rioja es garantizar un estado de conservación favorable de los 42 hábitats y las 97 especies de interés comunitario presentes en la región, de las que 41 son aves.

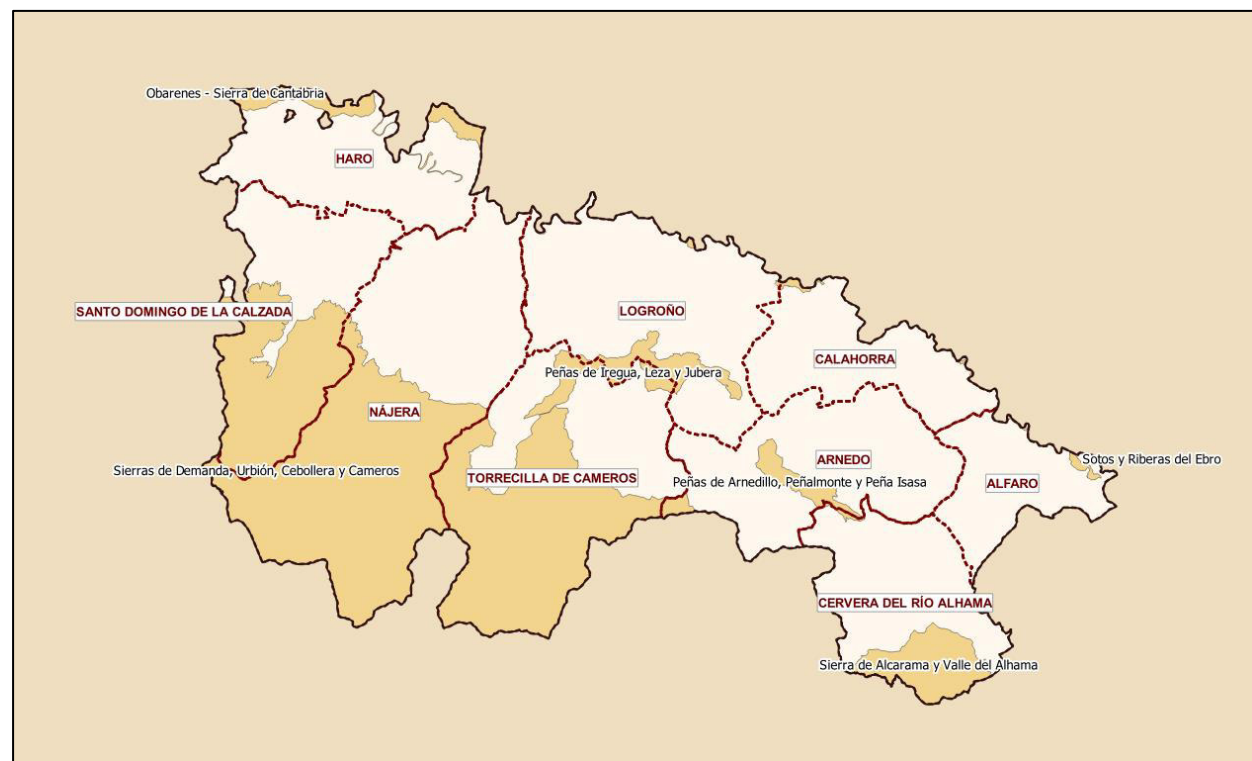


Figura 46. Situación de los espacios de la Red Natura 2000 en La Rioja

Fuente: Elaboración propia

En los espacios clasificados como Red Natura 2000 se encuentran 6 zonas que ocupan 167.541 hectáreas en total. Esto supone más de un tercio del territorio de la comunidad autónoma dentro de la red, situando a La Rioja entre las comunidades españolas que más proporción del territorio aportan.

Nombre del espacio	Superficie (ha)
Obarenes-Sierra Cantabria	5.166
Sierra de Alcarama y Valle del Alhama	10.217
Peñas de Iregua, Leza y Jubera	8.410
Peñas de Arnedillo, Peñalmonte y Peña Isasa	3.437

Nombre del espacio	Superficie (ha)
Sierras de Demanda, Urbión, Cebollera y Cameros	138.607
Sotos y Riberas del Ebro	1.704
SUPERFICIE TOTAL	167.541

Tabla 4. Espacios protegidos Red Natura 2000

Fuente: Gobierno de La Rioja

1.1.2.6. Montes de Utilidad Pública

En La Rioja, se asientan sobre Montes de Utilidad Pública el 82% de los Lugares de Importancia Comunitaria (LIC), el 89% del Parque Natural de la Sierra de Cebollera, el 51% de la Reserva Natural de los Sotos de Alfaro y el 46% de la Reserva de la Biosfera de los Valles del Leza, Jubera, Cidacos y Alhama. La mayoría, tal y como se muestra en la siguiente imagen, se localizan en la zona sur de La Rioja.

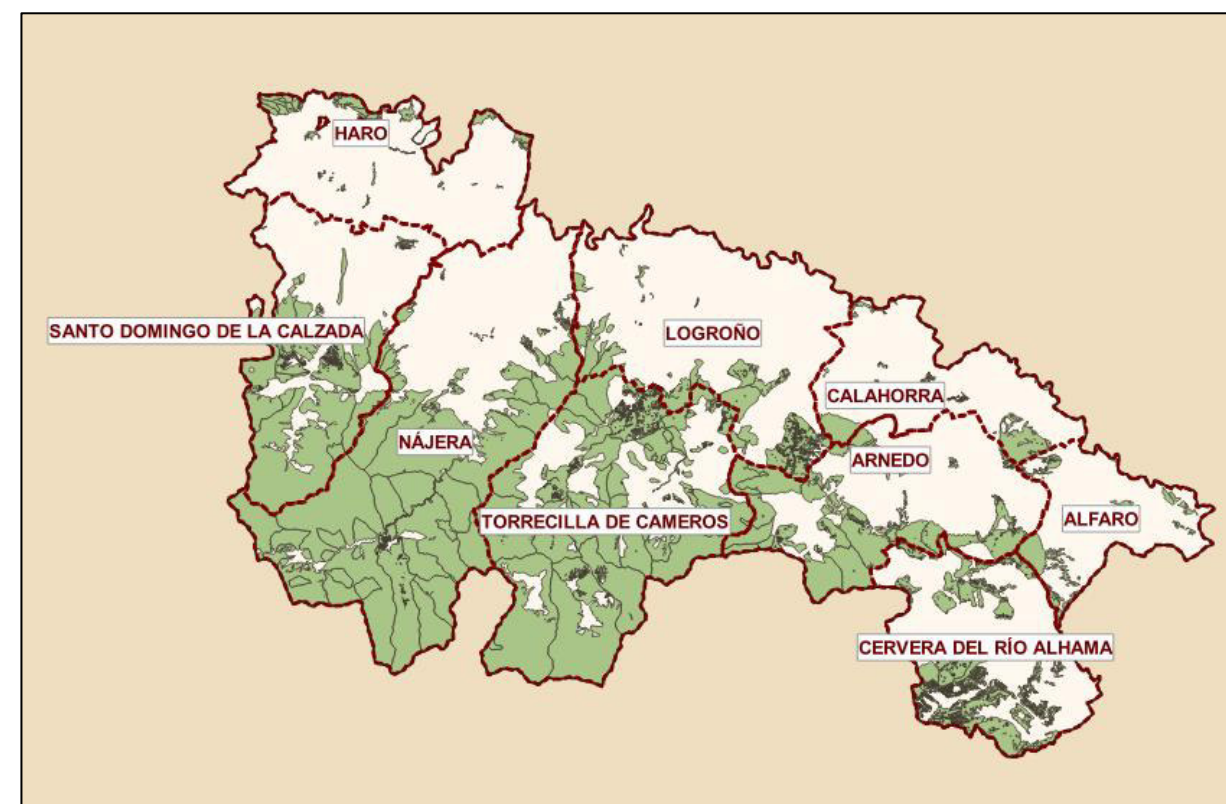


Figura 47. Situación de los Montes de Utilidad Pública en La Rioja

Fuente: Elaboración propia

1.1.2.7. Régimen de protección del suelo

El 17 de mayo de 2019 fue aprobada la **Directriz de Protección del Suelo No Urbanizable de La Rioja** (Decreto 18/2019), la cual constituye la herramienta que sucede al *Plan Especial de Protección del Medio Ambiente Natural de La Rioja (PEPMAN)* y establece las medidas necesarias para asegurar la protección, conservación, catalogación y mejora de los espacios naturales, el paisaje y el medio físico rural desde un punto de vista urbanístico y territorial.

En la Directriz se identifican aquellas zonas, que, por su idoneidad actual o potencial para la explotación forestal, agrícola o ganadera, o que, por su riqueza paisajística, ecológica o cultural, deban ser objeto de especial protección, estableciendo ocho espacios de ordenación:

- Protección de cumbres
- Sierras de interés singular
- Riberas de interés ecológico o ambiental
- Áreas de vegetación singular
- Espacios agrarios de interés
- Parajes geomorfológicos
- Entorno de los embales
- Zonas húmedas

Asimismo, incorpora los espacios naturales de La Rioja (Parque Natural Sierra de Cebollera, Reserva Natural de los Sotos de Alfaro, Lagunas de Urbión, Laguna de Hervías y Red Natura 2000) y establece 136 áreas de ordenación dentro de los espacios de ordenación.

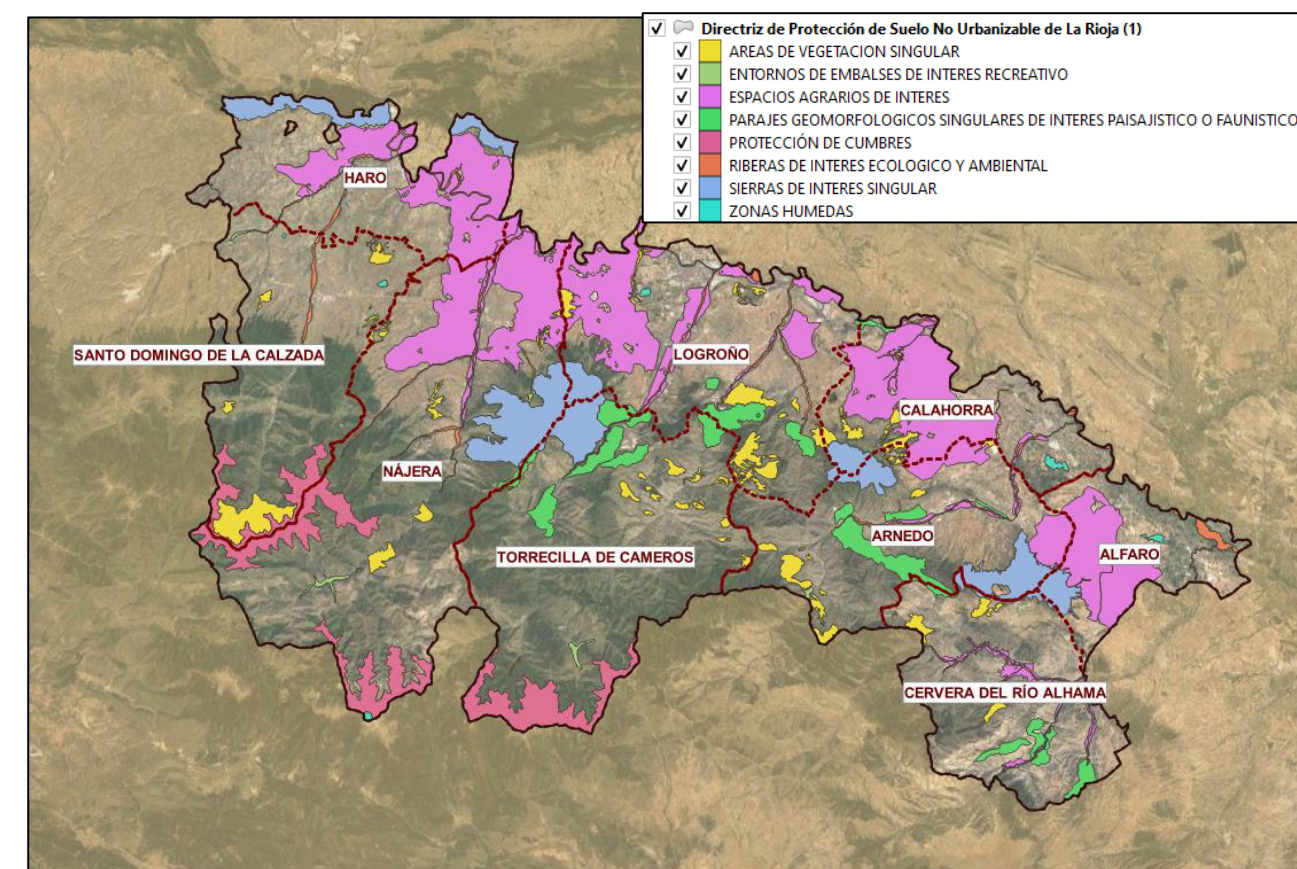


Figura 48. Espacios de ordenación establecidos en la Directriz de Protección del Suelo No Urbanizable de La Rioja

Fuente: Elaboración propia

Tal y como se indica en la Directriz, **los espacios agrarios de interés** como el **área agraria de la Rioja Alta y Media**, su ubicación en pleno Valle del Ebro la hace **susceptible de convertirse en zona de paso de todo tipo de infraestructuras lineales** como las de transporte de energía, viarias y ferroviarias y de instalaciones y construcciones de todo tipo, que de ser necesarias en su realización deberán tener en cuenta las peculiaridades paisajísticas del mismo, exigiendo un proyecto estético y de adecuación paisajística.

Lo mismo ocurre con el **área agraria de la Rioja Baja** que abarca los términos municipales de Aldeanueva de Ebro, Alfaro, Autol y Rincón de Soto y el **área agraria y esteparia del piedemonte de la sierra de la Hezque** abarca los términos municipales de Alcanadre, Arnedo, Ausejo, Bergasa, Corera, El Redal, El Villar de Arnedo, Galilea, Murillo de Río Leza, Ocón, Pradejón, Santa Engracia del Jubera y Tudelilla.

Según lo expuesto en la memoria de la Directriz, **se han excluido del ámbito de la Directriz las previsiones de los planes hidrológicos de cuenca, las carreteras del Estado y de la Comunidad Autónoma de La Rioja, cuando sean obras declaradas de interés general**. En este sentido, el artículo 10.5 de la Directriz dispone que *las obras declaradas de interés general del Estado o de la Comunidad Autónoma de La Rioja, relativas a la construcción o acondicionamiento de*

infraestructuras básicas de uso y dominio público, **no estarán sometidas al régimen de autorización previa** establecido en la presente Directriz.

Además, en la Directriz se indica que los trazados y emplazamientos de las obras públicas e infraestructuras deberán realizarse, teniendo en cuenta las características geotécnicas y morfológicas del terreno para evitar la creación de fuentes de erosión, obstáculos a la libre circulación de las aguas o impacto paisajístico.

Durante la realización de las obras deberán tomarse las precauciones necesarias para evitar la destrucción de la cubierta vegetal en las zonas adyacentes debiéndose proceder a la terminación de las mismas, a la restauración del terreno mediante la plantación de especies fijadoras. Se asegurará el drenaje de las cuencas vertientes de forma que sea suficiente para la evacuación de avenidas.

5.2.12. Conectividad ecológica

En la Comunidad Autónoma de La Rioja se creó en 2003 la Red de Itinerarios Verdes (BOLR 40, 2003), definida como el conjunto de infraestructuras de comunicación de trazado continuo destinadas al tráfico no motorizado; proyectadas, acondicionadas o construidas para uso público con fines de promoción del ocio accesible en la naturaleza, del deporte seguro, culturales y de protección del medio ambiente y que sean declaradas como rutas o vías verdes, integrando vías verdes (que discurren por antiguas vías de comunicación autónomas fuera de uso) y rutas verdes (que discurren por trazados distintos a los de las anteriores).

Tal y como se observa en la siguiente imagen de la localización de dichos senderos, éstos comunican en sentido longitudinal la zona norte del Valle con la zona sur de montaña, en el caso de la Vía Romana de Iregua, la Vía Verde de Cidacos, la Vía Verde de Oja y el Camino de Santiago, y también comunican en sentido transversal la zona de montaña como es el caso del Sendero de los Altos Valles Ibéricos, Sendero de PN Sierra de Cebollera, Sendero de las Sierras de La Rioja...

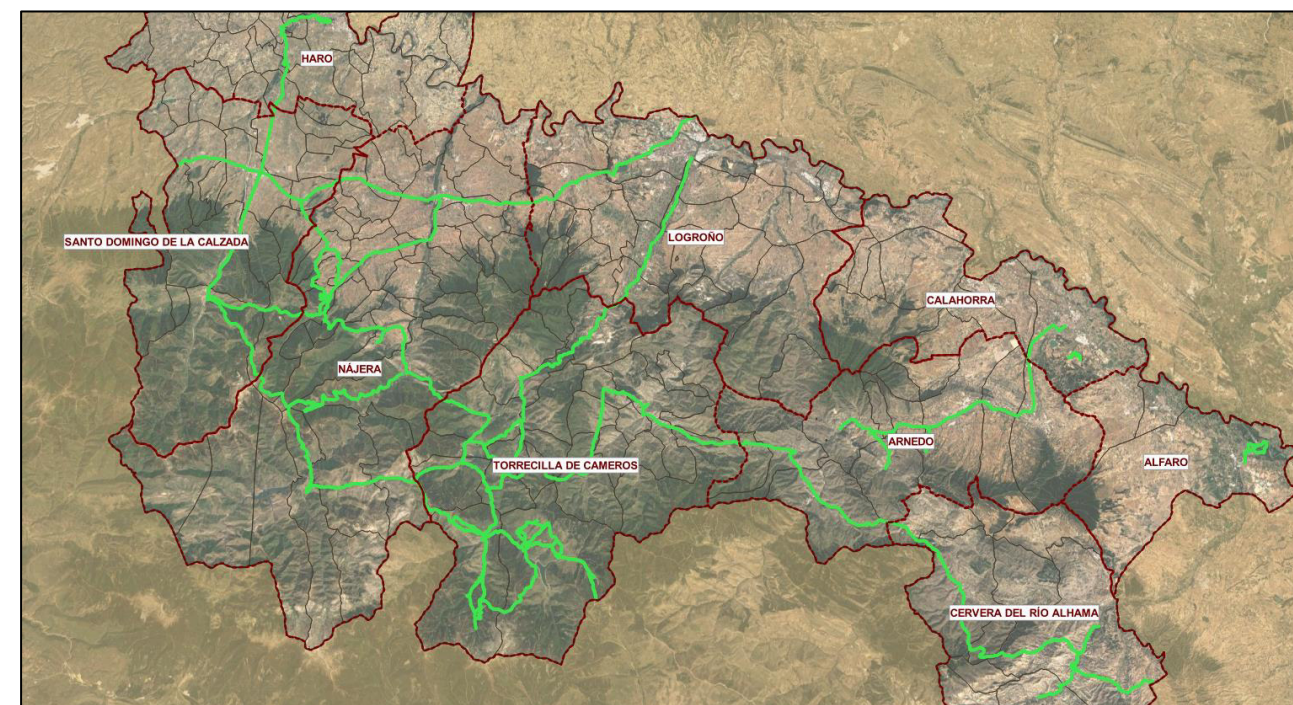


Figura 49. Senderos en La Rioja

Fuente: Elaboración propia

Tal y como ya se ha comentado con anterioridad, en el ámbito de estudio, las infraestructuras viarias AP-68 Autopista Bilbao-Zaragoza, la carretera N-232, la autovía A-12 y la línea del Ferrocarril, por cuanto seccionan, desconectan y fragmentan el territorio, generan un efecto barrera en toda la zona norte de La Rioja, e interceptan numerosos ríos que discurren desde las sierras existentes en la parte Sur de La Rioja hacia el norte.

Estas infraestructuras presentan elevadas intensidades de tráfico y/o una tipología de doble plataforma con vallados laterales o taludes.

La acumulación de efectos barrera provoca la fragmentación del territorio en piezas aisladas y que pueden resultar poco viables debido a sus dimensiones desde un punto de vista ecológico, visual y/o funcional.

Frente al efecto barrera de las infraestructuras lineales, los conectores ecológicos de carácter fluvial se constituyen en los vectores fundamentales para el mantenimiento de la continuidad de la Infraestructura Verde y, las intersecciones de estos con el trazado de las infraestructuras lineales, en los puntos de máxima relevancia para dicha continuidad. Por este motivo, es necesario establecer estrategias y medidas que garanticen la misma en estos puntos críticos y minimicen el efecto barrera.

Los principales ríos en La Rioja que conectan ecológicamente el territorio son: el río Ebro que conecta en sentido trasversal toda la zona valle de La Rioja en el límite provincial de la misma. Y en sentido Oeste-Este, destacar los siguientes ríos que discurren en sentido longitudinal (Sur-

Norte) desde la Sierra, como el río Oja, río Najerilla, río Iregua, río Leza y río Cidacos. En la figura adjunta se identifican:

1. Las infraestructuras lineales de movilidad que generan un efecto barrera en el territorio (infraestructuras con elevada intensidad de tráfico así como las vías de ferrocarril en superficie)
2. Los tramos en que los conectores terrestres se ven afectados por dicho efecto barrera de las infraestructuras lineales (como el existente de la N-111 sobre el río Iregua).
3. Los puntos de cruce de las infraestructuras lineales que generan efecto barrera con los conectores fluviales.
4. La superficie de territorio fragmentado (se incluye área en Km²), siendo la mayor superficie en el espacio comprendido entre la A-12 y AP-68 (420,22 Km²).

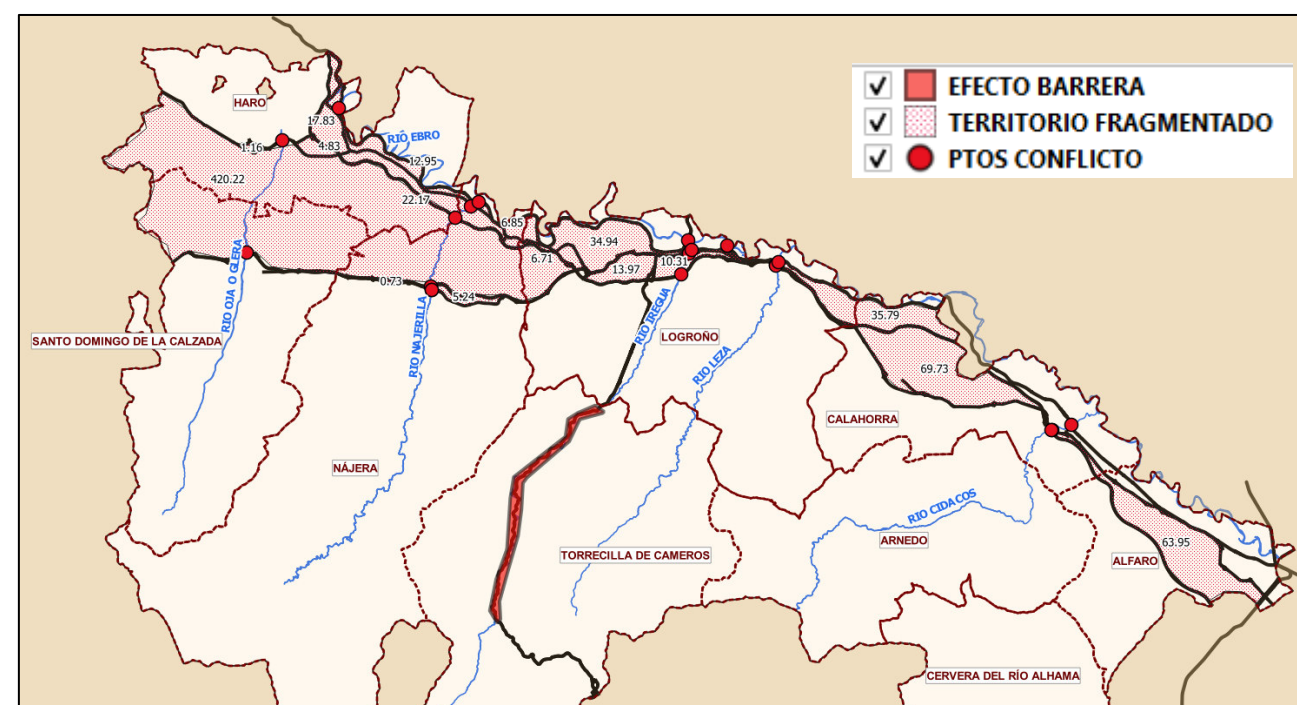


Figura 50. Conflicto - Disección y fragmentación: efecto barrera de las infraestructuras lineales

Fuente: Elaboración propia

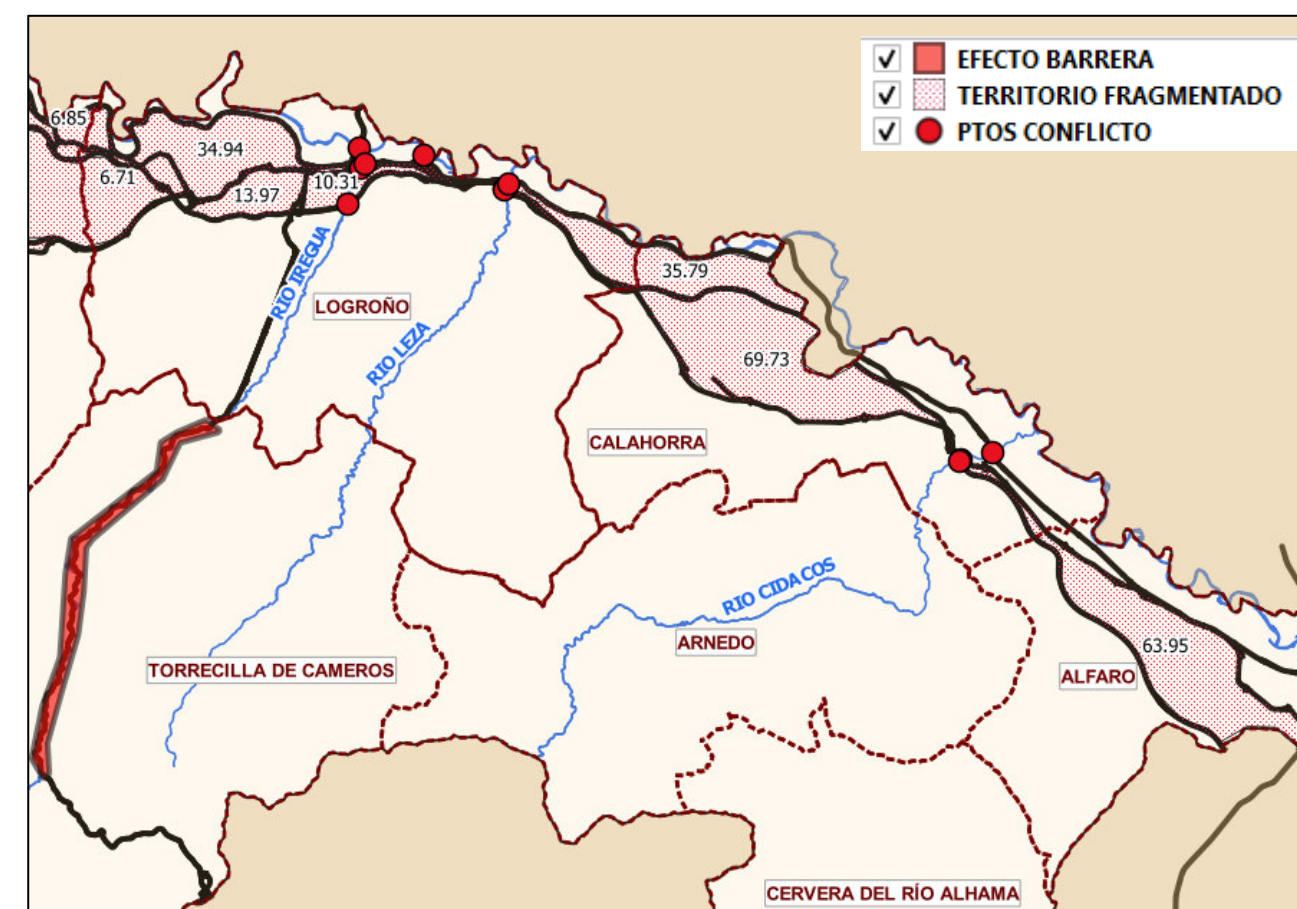
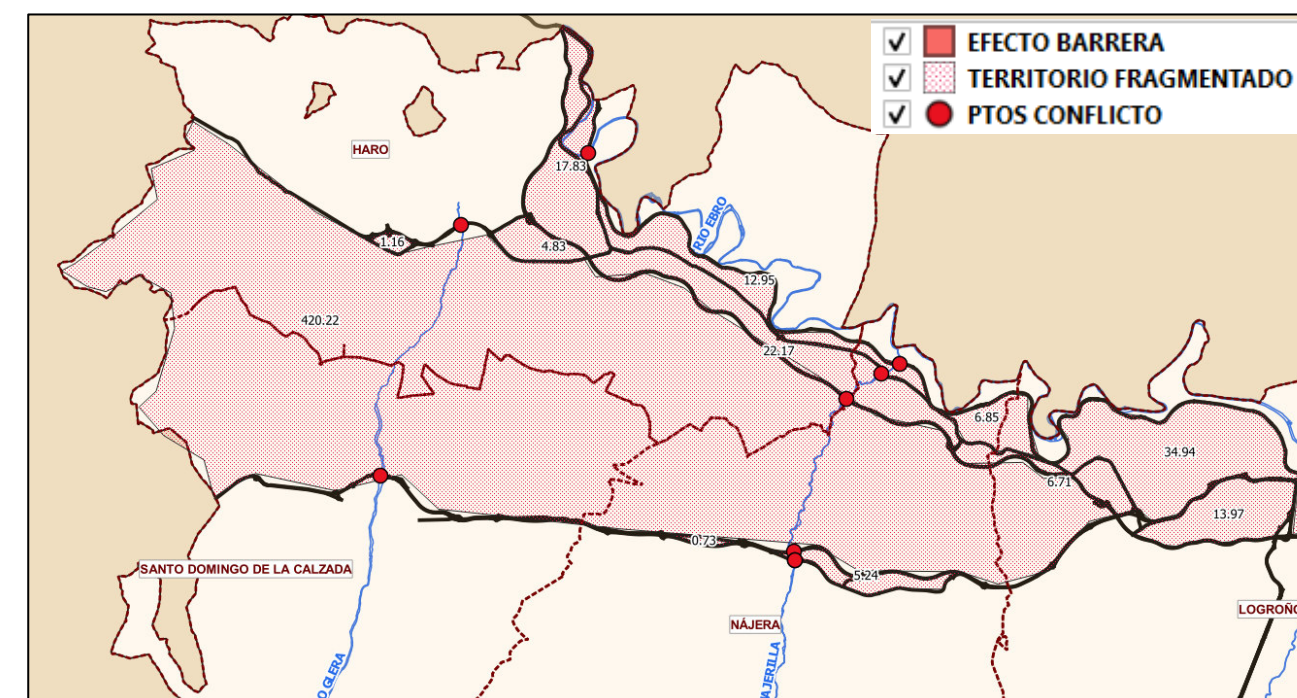


Figura 51. Vistas de detalla de Conflicto - Disección y fragmentación: efecto barrera de las infraestructuras lineales

Fuente: Elaboración propia

5.2.13. Paisaje

El Gobierno de La Rioja ha realizado un “Estudio y Cartografía del Paisaje” que aporta diversas herramientas que permiten prever su transformación ante los cambios antrópicos.

Las infraestructuras viarias tienen una incidencia visual negativa en el paisaje y son unas de las principales causas de asentamientos y desarrollos que originan impactos visuales negativos. Así toda la zona Norte del ámbito de estudio presenta un alto o medio-alto grado de antropización llegando a ser nulo en la zona sur del ámbito.

Como caso particular en La Rioja se destaca el caso de la zona urbana y periurbana de Logroño, donde el carácter rural se está perdiendo o se ha perdido completamente (analizado a mayor escala en otro estudio por lo que aparece en gris).

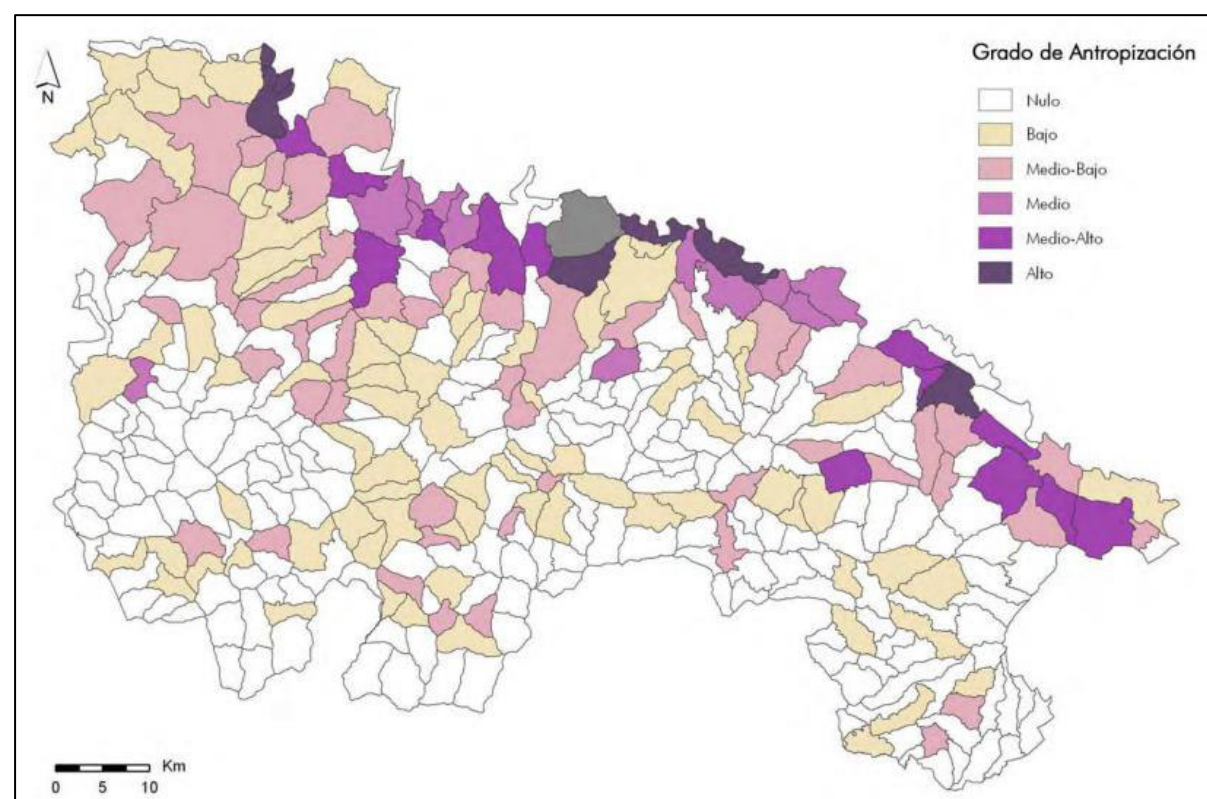


Figura 52. Grado de antropización de La Rioja.

Fuente: Estudio y Cartografía del Paisaje de La Rioja

En total se han delimitado 215 unidades de paisaje (UP), de las cuales 106 se han subdivido en 261 subunidades (SUP). Se han reunido en ocho grupos para facilitar su localización en el territorio. Estos grupos hacen referencia a los valles o cuencas hidrográficas de los ríos más importantes de La Rioja, pues son un elemento diferenciador y caracterizador de este territorio a lo largo de su historia

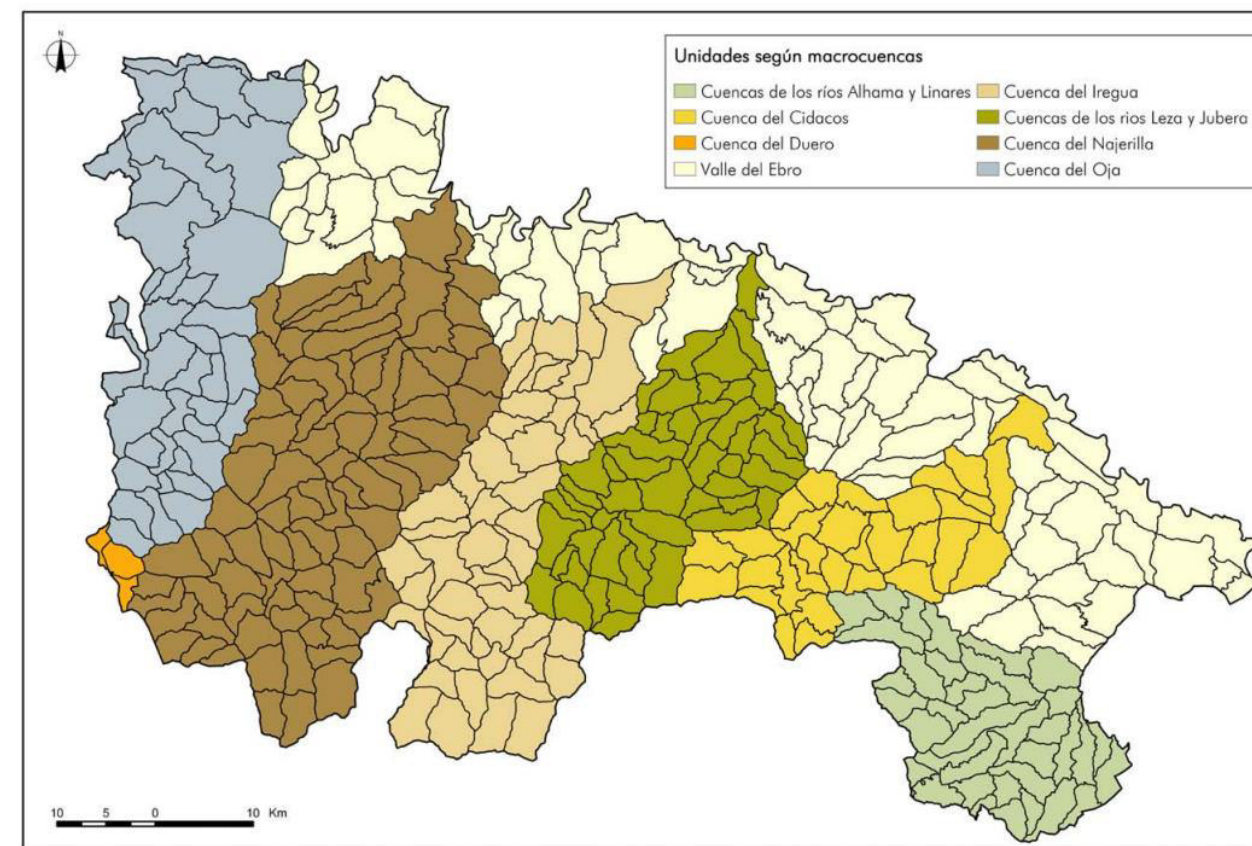


Figura 53. Localización de las unidades y subunidades de Paisaje según macrocuencas

Fuente: Estudio y Cartografía del Paisaje de La Rioja

GRUPOS DE UP Y SUP SEGÚN CUENCAS HIDROLÓGICA		UP	SUP
Cuencas de los ríos Alhama y Linares	Unidades que se localizan en las cuencas hidrográficas de los ríos Alhama y Linares.	19	36
Cuenca del río Cidacos	Unidades que se localizan en la cuenca hidrográfica del río Cidacos.	16	31
Cuenca del río Duero	Unidades que se localizan en la cuenca hidrográfica del río Duero.	2	3
Valle del río Ebro	Unidades que se localizan en los interfluvios del valle del río Ebro, que no pertenecen a las cuencas hidrográficas de los anteriores ríos. Se incluyen las unidades localizadas en las desembocaduras de los ríos Tirón e Irregua, porque presentan más superficie en los interfluvios y culturalmente están muy influenciadas por el río Ebro.	48	76
Cuenca del río Irregua	Unidades que se localizan en la cuenca hidrográfica del río Irregua.	31	50
Cuencas de los ríos Leza y Jubera	Unidades que se localizan en las cuencas hidrográficas de los ríos Leza y Jubera.	28	51
Cuenca del río Najerilla	Unidades que se localizan en la cuenca hidrográfica del río Najerilla.	46	82
Cuenca del río Oja	Unidades que se localizan en las cuencas hidrográficas de los ríos Oja y Tirón. El río Oja es tributario del río Tirón; se ha preferido dar más importancia al primero por su mayor entidad dentro de La Rioja, tanto geográfica como culturalmente.	25	42

Teniendo en cuenta este grado de antropización, así como las zonas singulares naturales y culturales y otros factores, se obtiene la **calidad visual de las unidades de paisaje de La Rioja**.

Las unidades paisajísticas de mayor calidad se localizan en la montaña: Sierra de la Demanda, Sierra de San Lorenzo, Sierra de Camero Nuevo, Sierra de la Hez, mientras que las unidades de menor calidad se encuentran fundamentalmente en el valle del Ebro y unidades colindantes (zona norte del ámbito) donde el grado de antropización es mayor, a excepción de las unidades en las que se incluye la Sierra de Toloño y el municipio de Casalarreina.

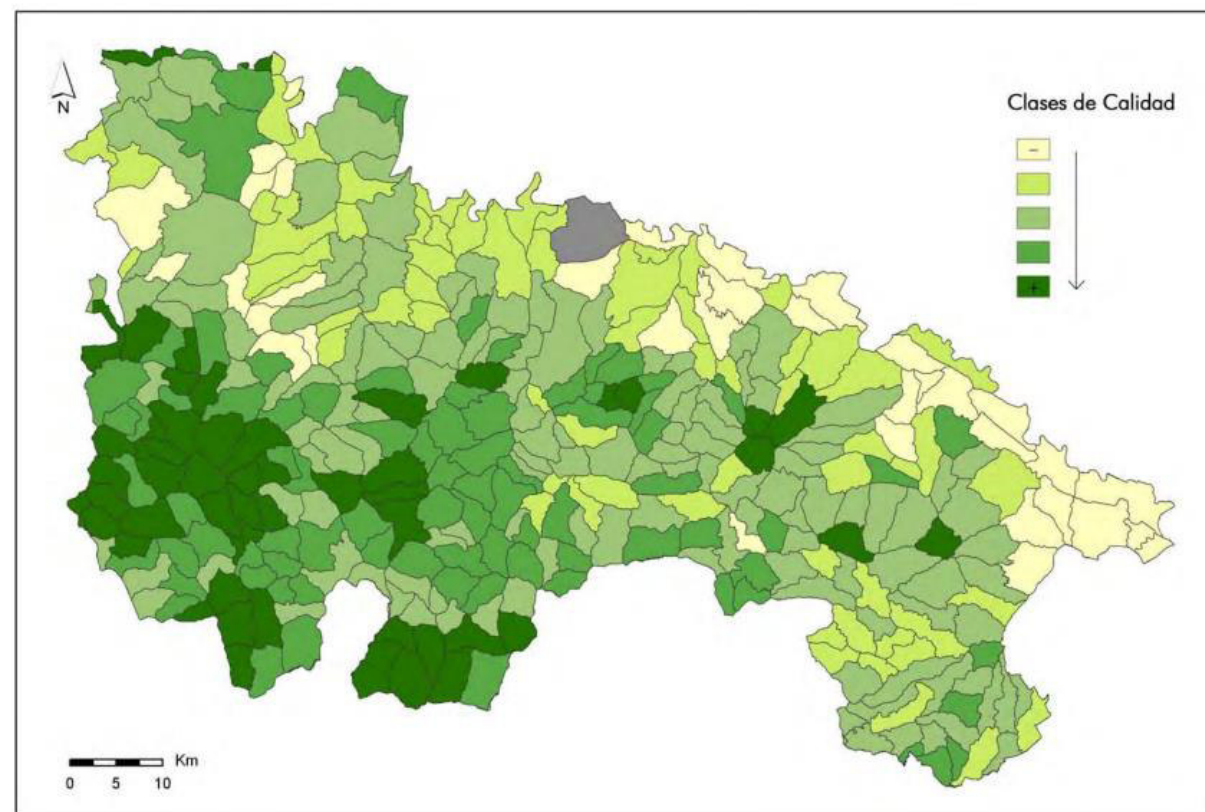


Figura 54. Calidad Visual de La Rioja.

Fuente: Estudio y Cartografía del Paisaje de La Rioja

Conforme a lo expuesto, a la hora de planificar infraestructuras de transporte es de vital importancia tener en cuenta esta incidencia en el paisaje y los desarrollos urbanísticos que conlleva a su alrededor para que las propuestas que se realicen no conlleven una destrucción del carácter rural del ámbito como ha ocurrido en Logroño.

En referencia a la **fragilidad visual** de las unidades de paisaje de La Rioja, ésta se efectúa en base a los factores biofísicos (relieve y cubierta de suelo) y de visibilidad (factores visuales intrínsecos y extrínsecos).

Las unidades de paisaje que configuran el valle del Ebro y las zonas bajas de los ríos Oja e Iregua son las tres grandes áreas más frágiles visualmente en la comunidad riojana, viéndose un claro

gradiente de menos a más frágiles desde la sierra (zona sur) al valle (zona norte) en la siguiente imagen obtenida del estudio efectuado por el Gobierno de La Rioja.

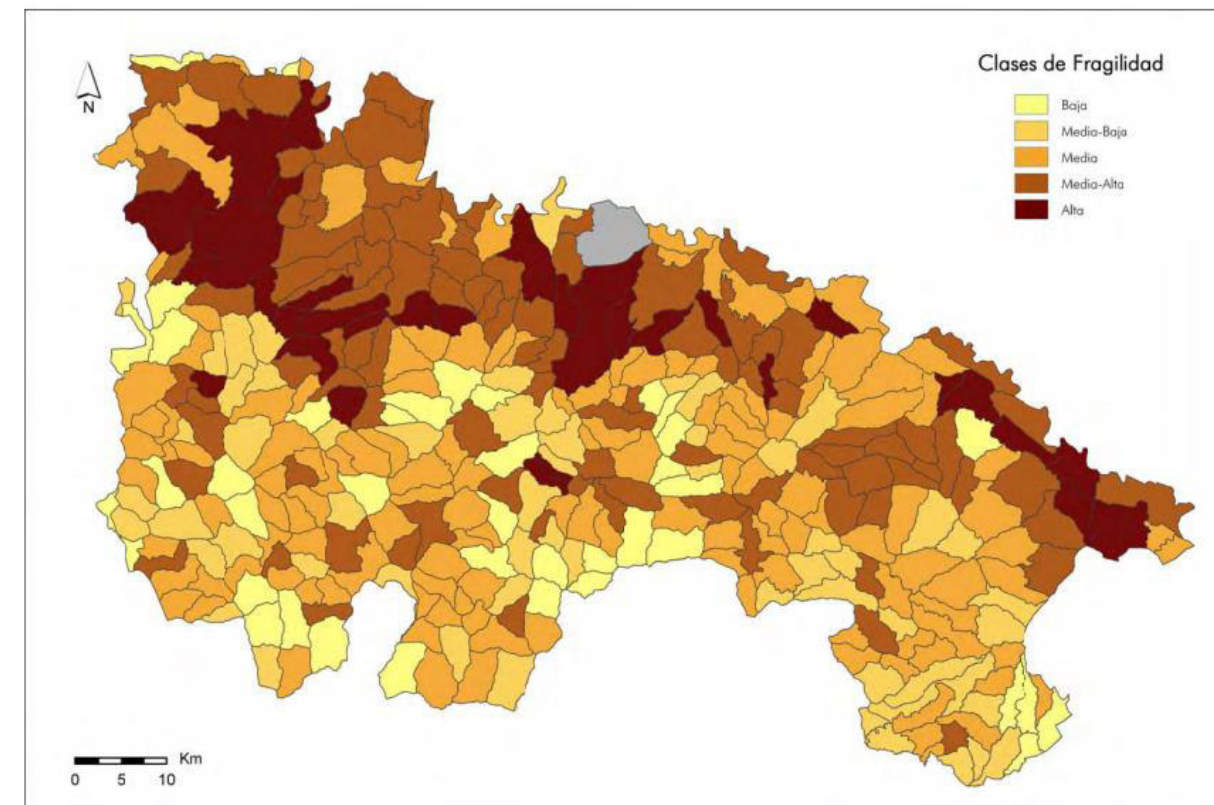


Figura 55. Fragilidad Visual de La Rioja.

Fuente: Estudio y Cartografía del Paisaje de La Rioja

5.2.14. Vías pecuarias y otros

La Rioja cuenta con una extensa red de **vías pecuarias** tal y como se observa en la siguiente imagen.



Figura 56. Vías pecuarias en La Rioja.

Fuente: Elaboración propia

De la totalidad de la red de vías pecuarias riojanas, destacan por su importancia las 12 vías que componen la Red Principal, definida en el Reglamento, que a continuación se describen.

- Cañada del Oja
- Cañada Real de Santa Coloma
- Cañada Real Galiana (Riojana).
- Cañada Real Soriana Oriental, ramal de Clavijo
- Cañada Real Soriana Oriental, ramal de Munilla
- Cañada Real Soriana Oriental, ramal de Villaroya y Alfaro
- Cañada Real de la Canejada
- Cañada Real de Valdejimena
- Cañada Real de Ordoyo
- Cañada del Ebro
- Calzada de los Romanos
- Vereda de los Peregrinos o Camino del Francés

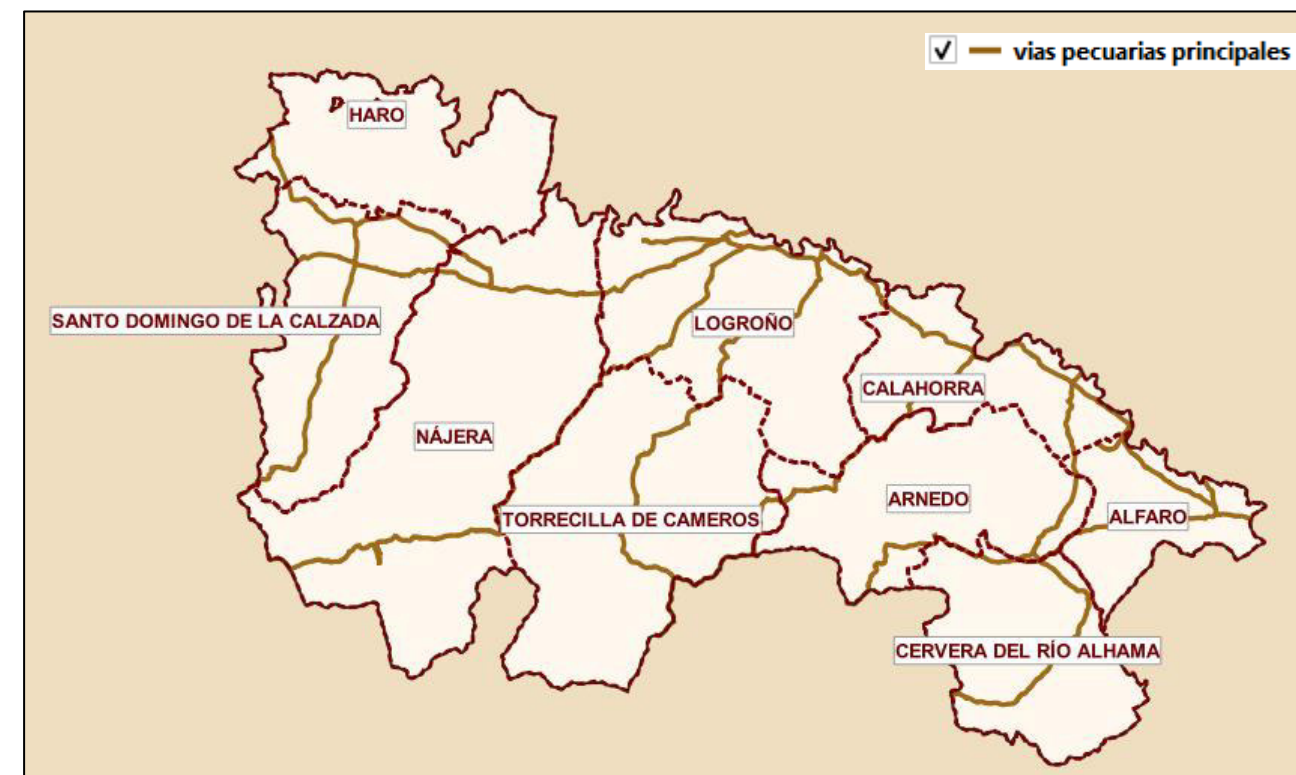


Figura 57. Vías pecuarias principales en La Rioja.

Fuente: Elaboración propia

Tal y como se indica en el portal web del Gobierno de La Rioja, la **vía verde** es uno de los nombres usados para los viales no motorizados, vías por las que no está permitido el paso de vehículos motorizados. También es el nombre aplicado en España a antiguos trazados para ferrocarril, casi todos de vía estrecha, ya en desuso, adaptados para su uso como itinerarios cicloturistas o de senderismo (con bicicleta o a pie). Las siguientes vías verdes son las que están gestionadas por la Dirección General de Medio Natural del Gobierno de La Rioja.

- Vía verde del Oja y Ruta Verde del Oja-Tirón: Discurre a lo largo de 26 km a través de las localidades de Haro y Casalarreina a Santo Domingo de la Calzada hasta desembocar en la villa turística de Ezcaray. Y la Ruta Verde suma 12 km de desde el enlace con la Vía verde en Casalarreina hasta Haro.
- Vía verde del Cidacos: De Calahorra a Arnedillo, a través de 34 km y pasando por paisajes de transición del valle a la sierra.
- Vía verde de Préjano: Se trata de la menor de las Vías Verdes riojanas y discurre a lo largo de 4,6 km hasta desde un enlace en la vía del Cidacos hasta llegar a la pintoresca localidad de Préjano.

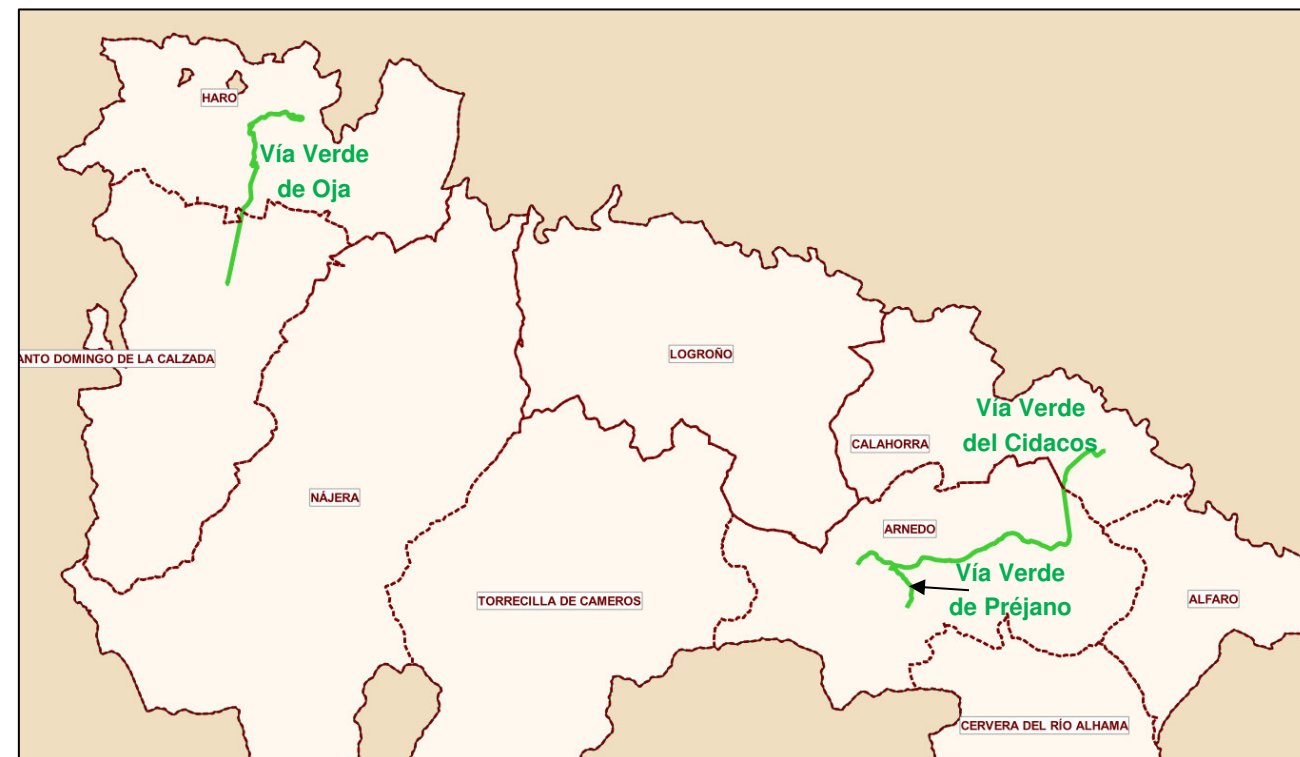


Figura 58. Vías Verdes gestionadas por la DGMN del Gobierno de La Rioja.

Fuente: Elaboración propia

Además de las vías verdes que pueden ser empleadas como rutas a pie o en bicicleta, destacar en referencia a **rutas peatonales e itinerarios ciclistas** las existentes en Logroño se destacan cuatro: la ruta Ebro/Iregua (corredor fluvial), la ruta El Cortijo-El Mirador del Viñado, Ruta granjera-Parque Natural y Ruta Varea-Ciudad Romana.

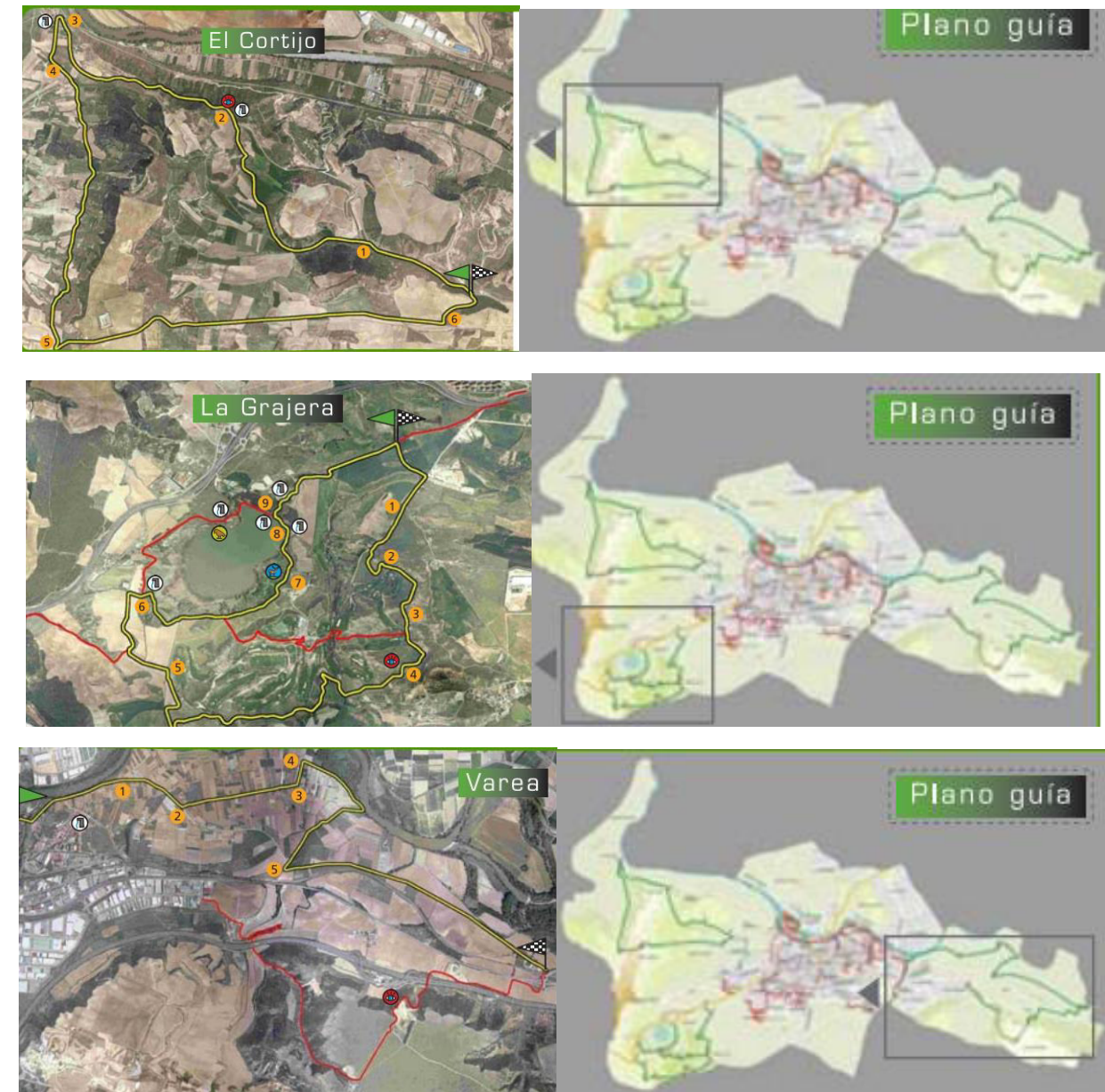


Figura 59. Rutas peatonales e itinerarios ciclistas en Logroño.

Fuente: Portal web Ayuntamiento de Logroño

Tal y como se indica en el portal web del Gobierno de La Rioja, la **Red de Senderos** de La Rioja es muy variada y cuenta con grandes rutas, entre las que encuentran los senderos de Gran recorrido (GR,s), la Vía Romana del Iregua, el Camino de Santiago, y el Camino Natural del Ebro. Su característica principal es la distribución por etapas, en función de una red de alojamientos que articula un producto consolidado: el turismo rural de La Rioja. En total suman 1.412 km.



Figura 60. Senderos en La Rioja.

Fuente: Elaboración propia

Además, remarcar que, tal y como indica el informe emitido por la Dirección General de Biodiversidad, en el transcurso del anterior Plan Regional de Carreteras de La Rioja la Red de Itinerarios Verdes ha evolucionado la red de senderos incrementando su extensión, aportándose la siguiente información actualizada de la misma:

Denominación	Km
GR 93 Sendero de largo recorrido "Sierras de La Rioja"	190,0
GR 190 Sendero de largo recorrido "Altos Valles Ibéricos"	75,0
Vía Verde Cidacos-Préjano	38,0
Vía Verde Oja-Tirón	38,0
Red Senderos Cebollera	93,0

Camino Verde Alhama	12,0
Via Romana Iregua	90,0
Sendero Vico	3,0
Sendero del agua en Matute	1,5
Senderos Yuso y Suso	13,0
Senderos Reserva Natural Sotos Alfaro	8,0
Sendero El Rasillo	1,5
Sendero de Valvanera	4,5
Sendero Natural por La Degollada	5,0
Senderos de Árboles Singulares	13,0
Sendero de la Laguna de Hervías	2,0
Senderos de Foncea	19,0
TOTAL	606,5

Asimismo, recientemente se ha declarado como Itinerario Verde del Camino de Santiago Francés, el cual sumará 63,993 kilómetros a citada Red (*Decreto 77/2021, de 15 de diciembre, por el que se declara como Ruta Verde el Camino de Santiago Francés en La Rioja*).

5.2.15. Riesgos naturales

El cambio climático, debido al descenso de lluvias y al aumento de las temperaturas, amenaza con desertificar algunas zonas del territorio riojano.

El **riesgo de desertización** del suelo en La Rioja se produce como consecuencia de la pérdida de cubierta vegetal, la erosión y, en definitiva, el avance de las situaciones de sequía.

Dicho riesgo se califica como grado medio (en un 30,63% de su territorio) y grado bajo (en un 10,11%), no siendo un problema excesivamente grave en estos momentos, aunque, en cualquier caso, está siendo abordado mediante acciones de reforestación por el Gobierno regional.

En referencia a los **riesgos de erosión** y en consecuencia a las pérdidas de suelo en la Comunidad Autónoma de La Rioja, las cuencas altas de ríos como el Najerilla y el Oja, con importantes pendientes y escasa vegetación, hace que sean las zonas con mayores problemas de erosión (41,9 y 36,9 t/ha/año respectivamente).

Además, las sierras mediterráneas del sureste, con climas más áridos y superficie dedicada a pastos, eriales o matorrales en pendiente y, en especial, las cuencas del Leza-Jubera y Cidacos, tienen pérdidas considerables con valores de 33,9 y 31,2 t/ha/año respectivamente.

Entre las que presentan un menor grado de erosión están:

- Los espacios agrícolas del Valle, que son los que menores pérdidas registran, entre 13,5 y 17,4 t/ha/año.
- La zona media de la cuenca del Iregua en sierra, donde la cubierta forestal protege el suelo.

En lo que respecta al **riesgo de contaminación del suelo**, los principales espacios en los que se considera necesario conocer el tipo y grado de contaminación, y su riesgo integrado, determinando

si es necesario seguir realizando actuaciones de investigación y/o descontaminación en ellos son los siguientes:

- Nájera (El Presidio y nudo con la N-120).
- Autol (Yeseras de Marquera).
- Logroño (Varea).
- Agoncillo (El Sequero).
- Santo Domingo (Acequia Merino).
- Santurde (Acequia Depuradora).

La Rioja dispone de **Plan General de Protección contra Incendios de los Sistemas Forestales** aprobado por Resolución nº 755/2012, de 24 de julio, del Secretario General Técnico de la Consejería de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente, por la que se dispone la publicación del Acuerdo de Consejo de Gobierno de fecha 20 de julio de 2012.

Además, para cada año como es el caso del periodo comprendido entre 2021/2022, establece una serie de directrices en un folleto explicativo para la prevención de incendios en terrenos forestales y agrícolas en La Rioja, indicando aquellos municipios con predominio de terrenos forestales o agrícolas, las obligaciones para la quema de residuos agrícolas y forestales, las precauciones en caso de incendio forestal, las zonas de peligro y las medidas de prevención, adjuntando un plano con los medios de lucha contra incendios forestales. Seguidamente se muestra la tabla reflejada en dicho folleto en referencia a la categoría del riesgo existente según la época del año en La Rioja y el tipo de autorización necesaria:

Resumen de autorizaciones	ZONAS DE PELIGRO Municipios con predominio de terreno forestal y fincas que estén a menos de 400 m de terreno forestal	FUERA DE LAS ZONAS DE PELIGRO Municipios con predominio de terrenos agrícolas
DEL 15/07 AL 15/10 ALTO RIESGO Días hábiles: laborables, excepto sábados.	<ul style="list-style-type: none">• Tipo de quemas: sólo con carácter excepcional, para prevención de daños causados por plagas u otros riesgos de mayor gravedad.• Autoriza: Director General de Biodiversidad• Modelo de solicitud: según ANEXO I de la Orden.	
DEL 1/07 AL 14/07 RIESGO MODERADO Días hábiles: laborables, incluidos sábados.	<ul style="list-style-type: none">• Autoriza: el Agente Forestal de la zona.• Permiso: documento imprescindible, personal e intransferible que emite el Agente Forestal.	
DEL 16/10 AL 15/11 RIESGO MODERADO Días hábiles: laborables, incluidos sábados.	<ul style="list-style-type: none">• Autoriza: el Agente Forestal de la zona.• Permiso: documento imprescindible, personal e intransferible que emite el Agente Forestal.	<ul style="list-style-type: none">• La D. G. de Biodiversidad habilita calendario y lotes de municipios (posibles ampliaciones de fechas a solicitud sólo de los ayuntamientos).• Autoriza: el Alcalde, en base al calendario referido.• Modelo de solicitud: ANEXO II de la Orden.
DEL 1/04 AL 30/06 Y DEL 16/11 AL 31/01 RIESGO BAJO Y DEL 1/02 AL 31/03 RIESGO MODERADO Días hábiles: laborables, incluidos sábados	<ul style="list-style-type: none">• Fincas colindantes o próximas a terrenos forestales mayores o iguales a 3 hectáreas.• Autoriza: el Agente Forestal de la zona.• Permiso: documento imprescindible, personal e intransferible que emite el Agente Forestal.• Con carácter general, la duración máxima de los permisos será de 15 días hábiles, ampliable hasta 30 días naturales, previa justificación. <ul style="list-style-type: none">• Fincas colindantes o próximas a terrenos forestales menores de 3 hectáreas.• Autoriza: el Alcalde.• Modelo de solicitud: ANEXO II de la Orden.• La duración máxima de los permisos será de 15 días hábiles.	<ul style="list-style-type: none">• Autoriza: el Alcalde.• Modelo de solicitud: ANEXO II de la Orden.• La duración máxima de los permisos será de 15 días hábiles.• En caso de quemas que previsiblemente no vayan a poder apagarse antes del anochecer, autoriza: el Agente Forestal de la zona.
Los impresos para la solicitud de quemas pueden obtenerse en la oficina de la Dirección General de Biodiversidad, oficinas del SAC y a través de la web del Gobierno de La Rioja www.larioja.org		

Tabla 5. Resumen de Autorizaciones según categorías del riesgo de incendio

Fuente: Gobierno de La Rioja

Finalmente, en referencia a los **riesgos de inundación** en la Comunidad Autónoma de la Rioja, dentro del Plan Territorial de Protección Civil de La Rioja (PLATERCAR) se identifican las Áreas de Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPSis), entendiendo como tales aquellas **zonas del territorio para las cuales se ha llegado a la conclusión de que existe un riesgo potencial de inundación significativo** o bien en las cuales la materialización de tal riesgo pueda considerarse probable como resultado de los trabajos de Evaluación Preliminar del Riesgo de Inundación (EPRI), realizados en el ámbito de cada demarcación hidrográfica, en cumplimiento del artículo 5 del *Real Decreto 903/2010, de 9 de julio, de evaluación y gestión de riesgos de inundación*, que transpone la Directiva 2007/60/CE, relativa a la evaluación y gestión de los riesgos de inundación.

Dichas zonas, que corresponden principalmente a la cuenca del Ebro y sus afluentes, deberán de tenerse en cuenta para la elaboración de propuestas dentro del Plan Regional de Carreteras.

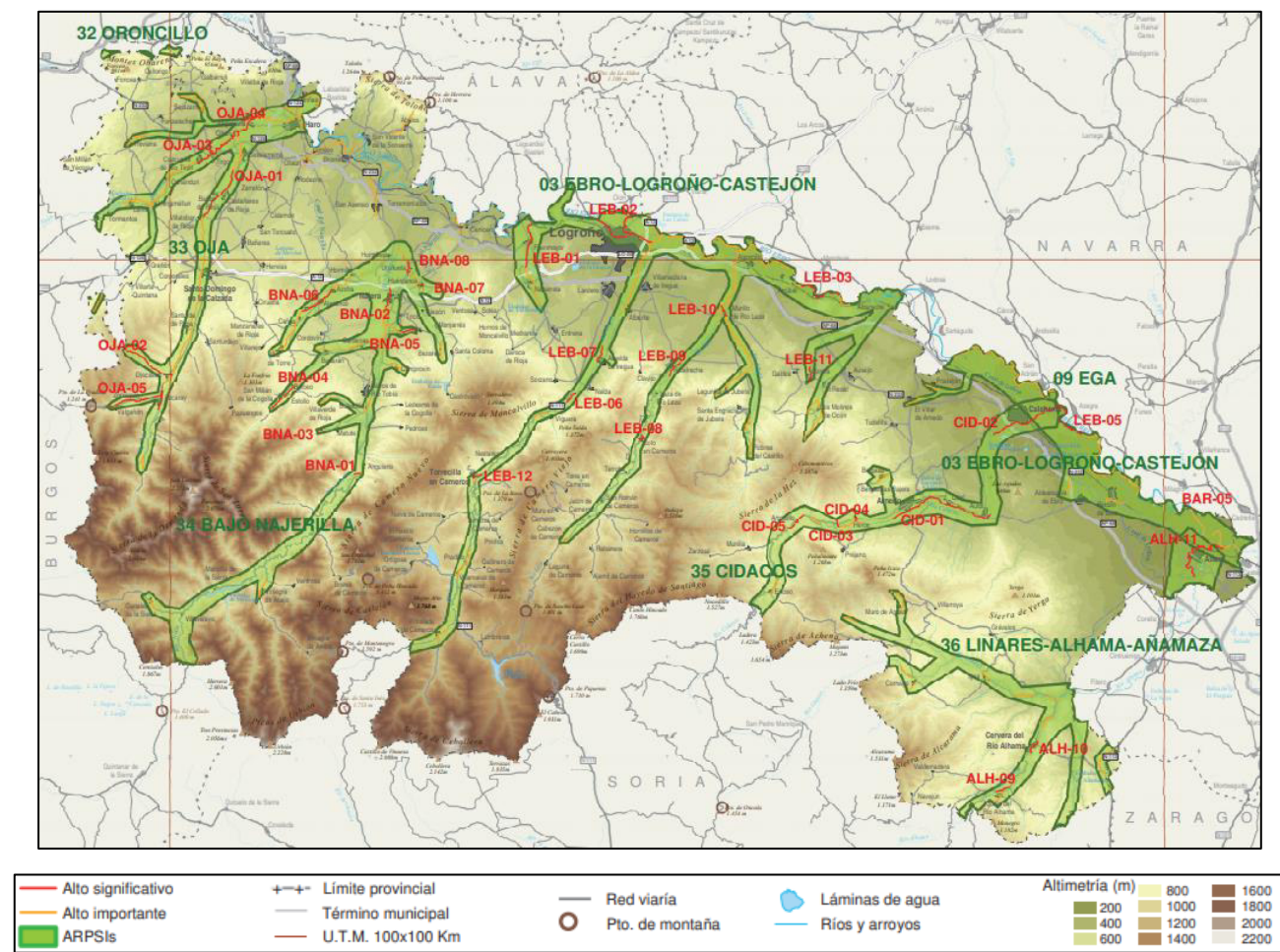


Figura 61. Áreas de Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPSis).

Fuente: Plan Territorial de Protección Civil de La Rioja (PLATERCAR)

Además, la aplicación elaborada por la Confederación Hidrográfica del Ebro (CHE) y accesible a través de su página web (<http://www.chebro.es>) permite identificar cuáles son las zonas con mayor riesgo de La Rioja y comprobar las infraestructuras riojanas con mayor posibilidad de quedar cubiertas por el agua.

5.3. Aspectos culturales

La Rioja es uno de los lugares con más icnitas (huellas fósiles) de dinosaurio del mundo: unos 140 yacimientos paleontológicos distribuidos en 20 municipios, entre los que destaca los existentes en el Enciso (yacimientos Del Río, Virgen del Campo y Guilera).



Figura 62. Localización Yacimientos Paleontológicos de La Rioja

Fuente: Elaboración propia

Además del riquísimo registro fósil mesozoico, La Rioja posee importantes yacimientos paleontológicos de otras épocas, tanto anteriores como posteriores a la era de los dinosaurios.

En lo referente a bienes inmuebles de interés cultural, La Rioja cuenta con 148 bienes de interés cultural agrupados en los siguientes tipos o categorías:

- 8 conjuntos históricos
- 41 sitios históricos
- 107 monumentos
- 1 jardín histórico
- 1 zona arqueológica

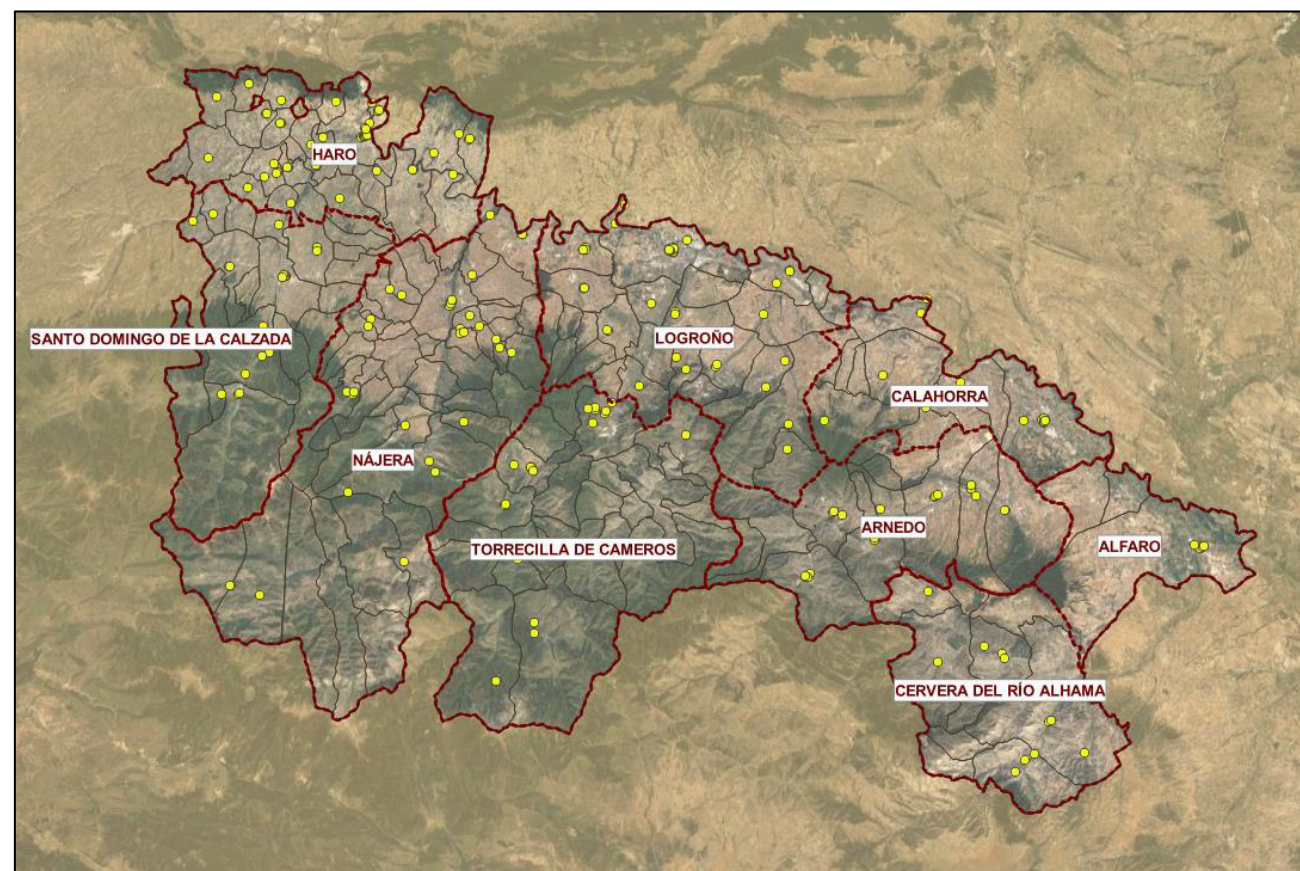


Figura 63. Localización de Bienes de Interés Cultural de La Rioja

Fuente: Elaboración propia

Asimismo, cabe señalar la existencia de cinco rutas histórico-culturales:

- Camino de la Lengua
- Camino de Santiago
- Ruta de los Monasterios
- Ruta de los dinosaurios
- Ruta de la Alhama y poblado celtíbero de Contrebia-Leukade.

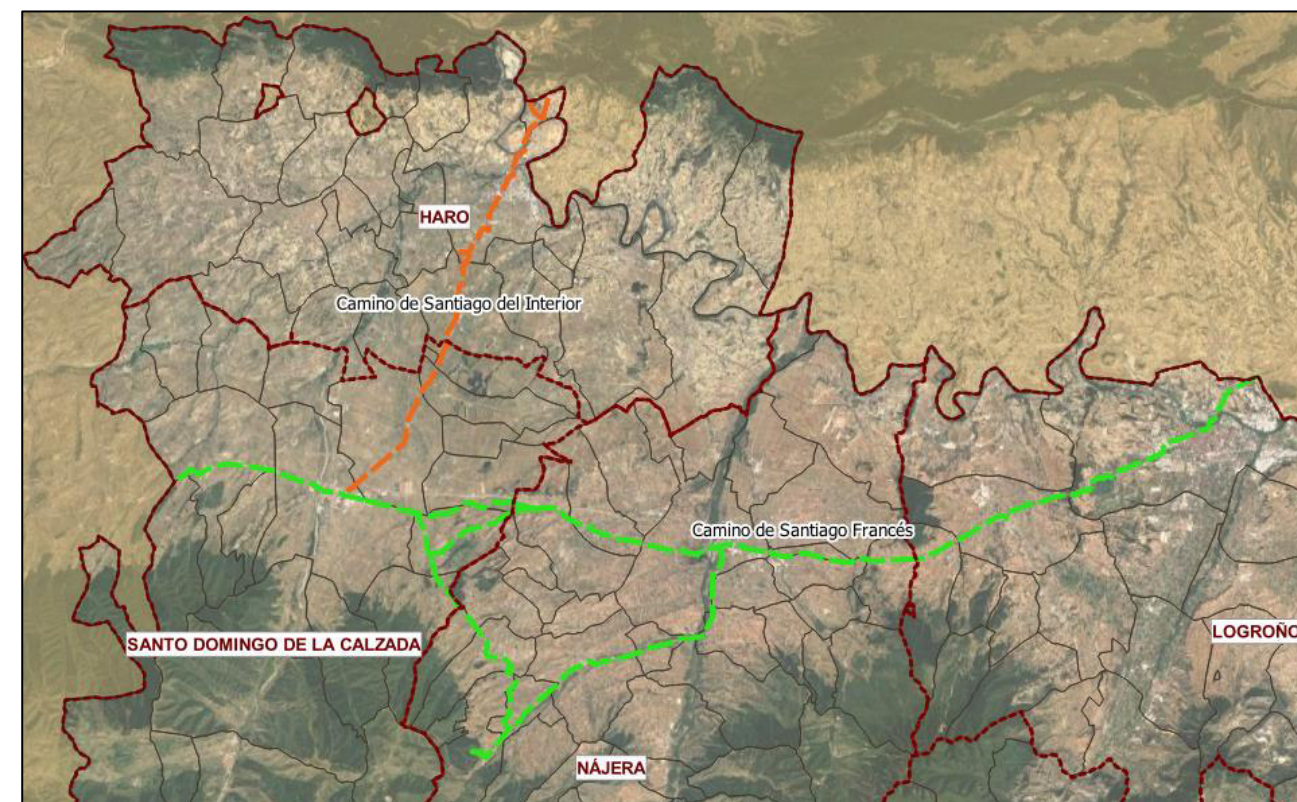


Figura 64. BIC Camino de Santiago Francés y Camino de Santiago del Interior.

Fuente: Elaboración propia

En cuanto al arte y la cultura tradicional, abarca desde los dólmenes de Cameros y la Sonsierra, y las ciudades romanas, hasta los recorridos por el arte románico, gótico, renacentista y barroco.

Igualmente se podría incluir los Castillos, Ruinas Arqueológicas, Museos, Pueblos y Ciudades, Pueblos Turísticos, Puentes históricos, Construcciones de uso tradicional (chozos), etc.

La despoblación del medio rural, supone un riesgo para la conservación del patrimonio histórico-artístico, cultural y etnográfico asociado a este medio. Este riesgo es mayor en las zonas de menor densidad demográfica, pequeños núcleos rurales con poblaciones sobre envejecidas, localizadas fundamentalmente a las Zonas de la Sierra.

5.4. Aspectos socioeconómicos y territoriales

5.4.1. Planeamiento urbanístico

El Sistema de Información Urbanística (SIU) de La Rioja es un visor que permite la consulta de los Planeamientos Urbanísticos de los Municipios de la Comunidad Autónoma, así como las Modificaciones y Desarrollos de cada Planeamiento.

Este visor, genera mapas de cada uno de los municipios de la Comunidad Autónoma de La Rioja, en los que se muestra la calificación del suelo y 7 planes especiales que se enumeran a continuación:

- PEPMAN (Plan especial de Protección del Medio Ambiente Natural)
Este plan se encuentra derogado y fue sustituido por la Directriz de Protección de Suelo No Urbanizable
- Embalse de González-Lacasa
- Icnitas de La Rioja
- Camino de Santiago
- Monasterios de Suso-Yuso
- Aeropuerto de Logroño-Agoncillo
- Alto Oja

Además, a nivel general de provincia, se puede observar los tipos de planeamiento de los municipios de la Comunidad Autónoma de La Rioja, observándose en la leyenda los siguientes:

P.G.O.U.: Plan General de Ordenación Urbana

P.G.M.: Plan General Municipal

P.O.S.U.: Plan de Ordenación del Suelo Urbano

N.N.S.S.: Normas Subsidiarias

D.S.U.: Delimitación del Suelo Urbano

S.P.: Sin Planeamiento. (El municipio se rige por las Normas Urbanísticas Regionales)

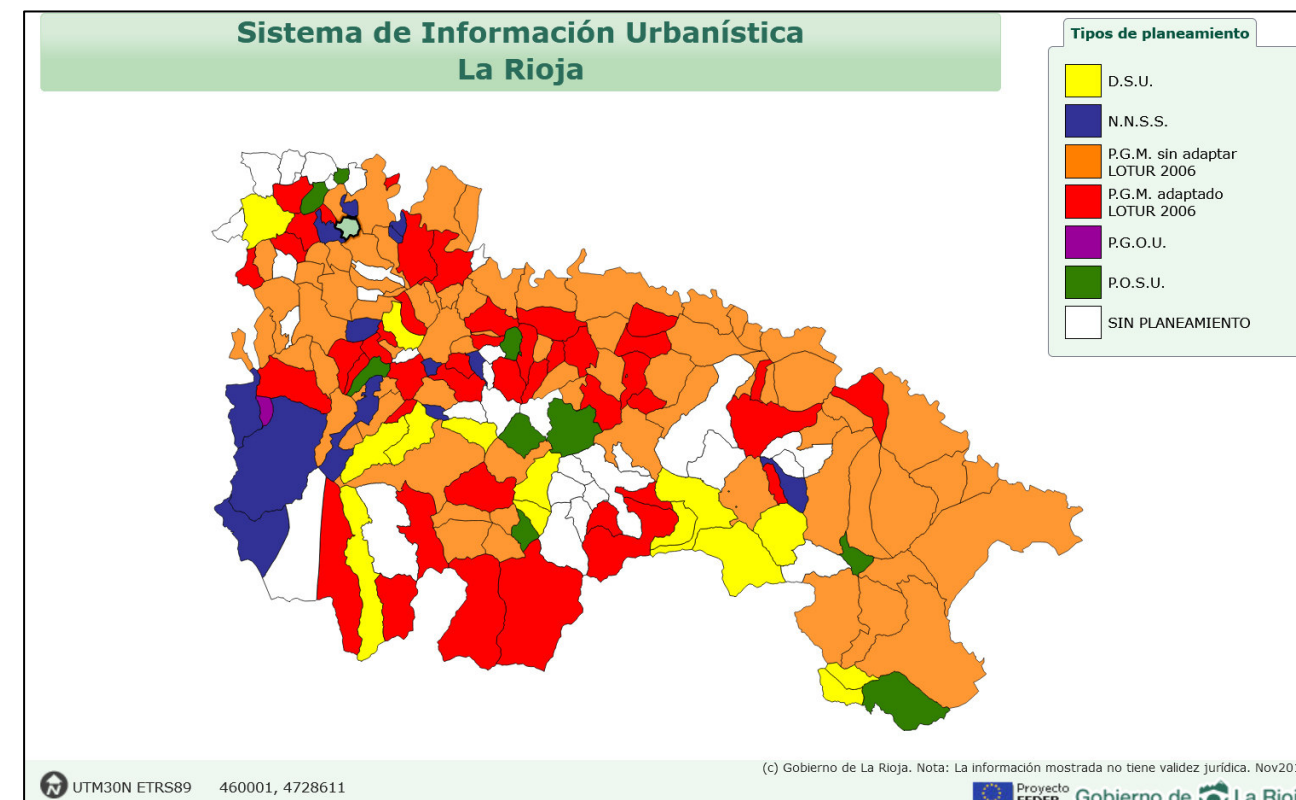
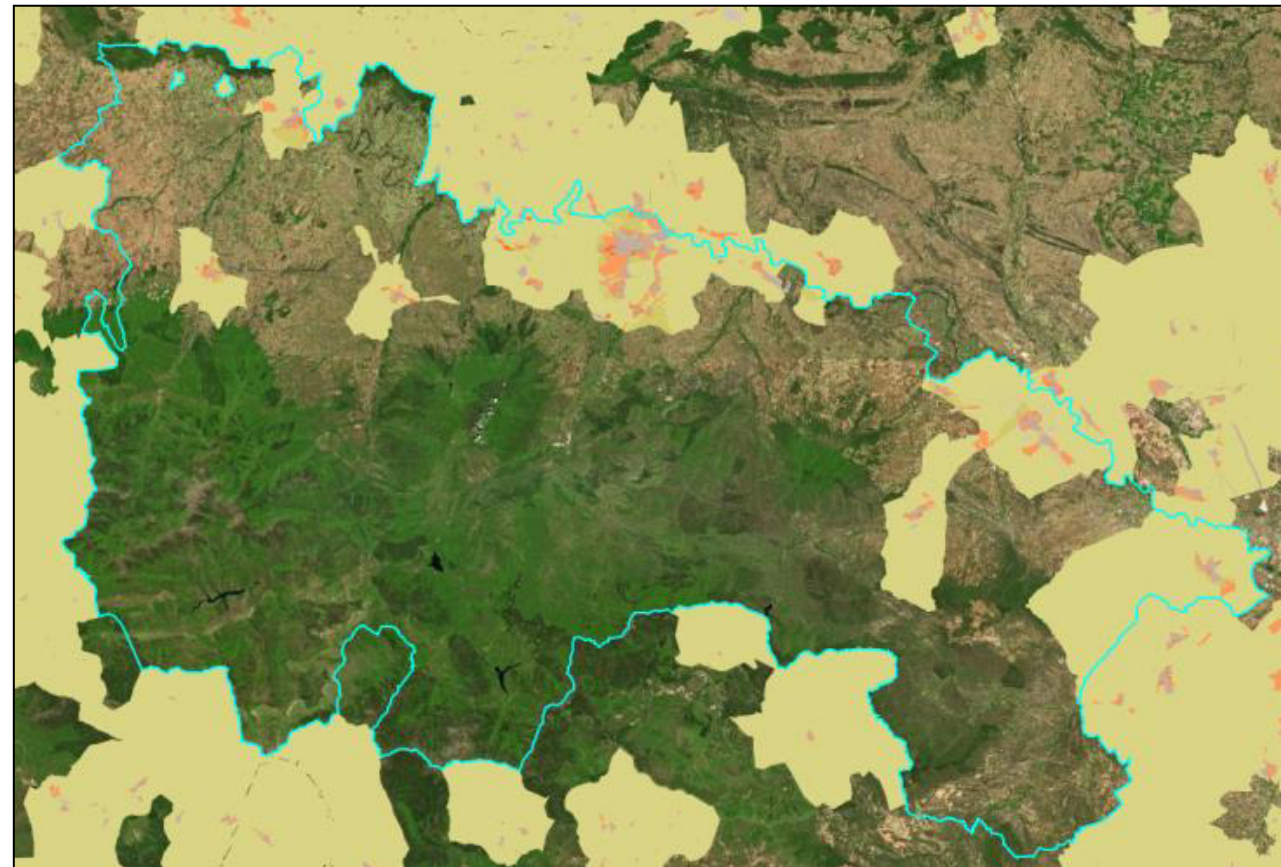


Figura 65. Visor del Sistema de Información Urbanística de La Rioja

Fuente: Gobierno de La Rioja

La Ley 5/2006, de 2 de mayo, de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja (LOTUR) es la norma que regula las actuaciones y asentamientos en el territorio, así como la actividad urbanística municipal, con el objetivo de conseguir un desarrollo equilibrado y sostenible en la región que se ejerce a través de los instrumentos de ordenación del territorio que se prevé en ella.

La Comisión de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja (COTUR) es el órgano de la Administración General de la Comunidad Autónoma de La Rioja con competencia en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo de esta Comunidad Autónoma.









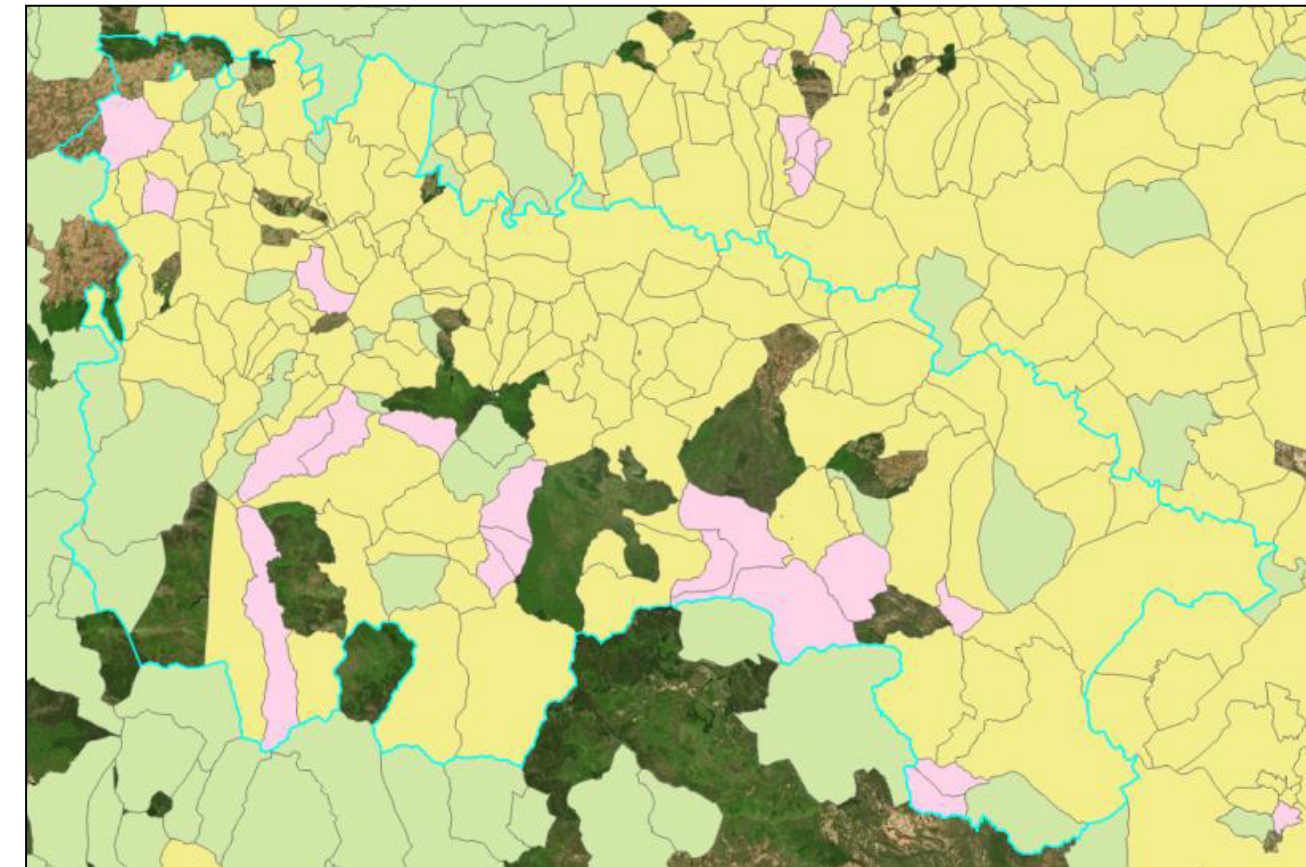
CLASES_DE_SUELO	
CLASES DE SUELO	
	SUELO URBANO
	SUELO URBANO NO CONSOLIDADO
	SUELO URBANIZABLE DELIMITADO
	SUELO URBANIZABLE NO DELIMITADO
	SUELO NO URBANIZABLE
	SISTEMAS GENERALES Y OTROS

Figura 66. Unidades de paisaje definidas en el Estudio y Cartografía del Paisaje

Fuente: Gobierno de La Rioja







Planeamiento_Vigente	
Planeamiento Vigente	
	Plan General
	Normas Subsidiarias
	Delimitación de Suelo
	Sin Planeamiento General

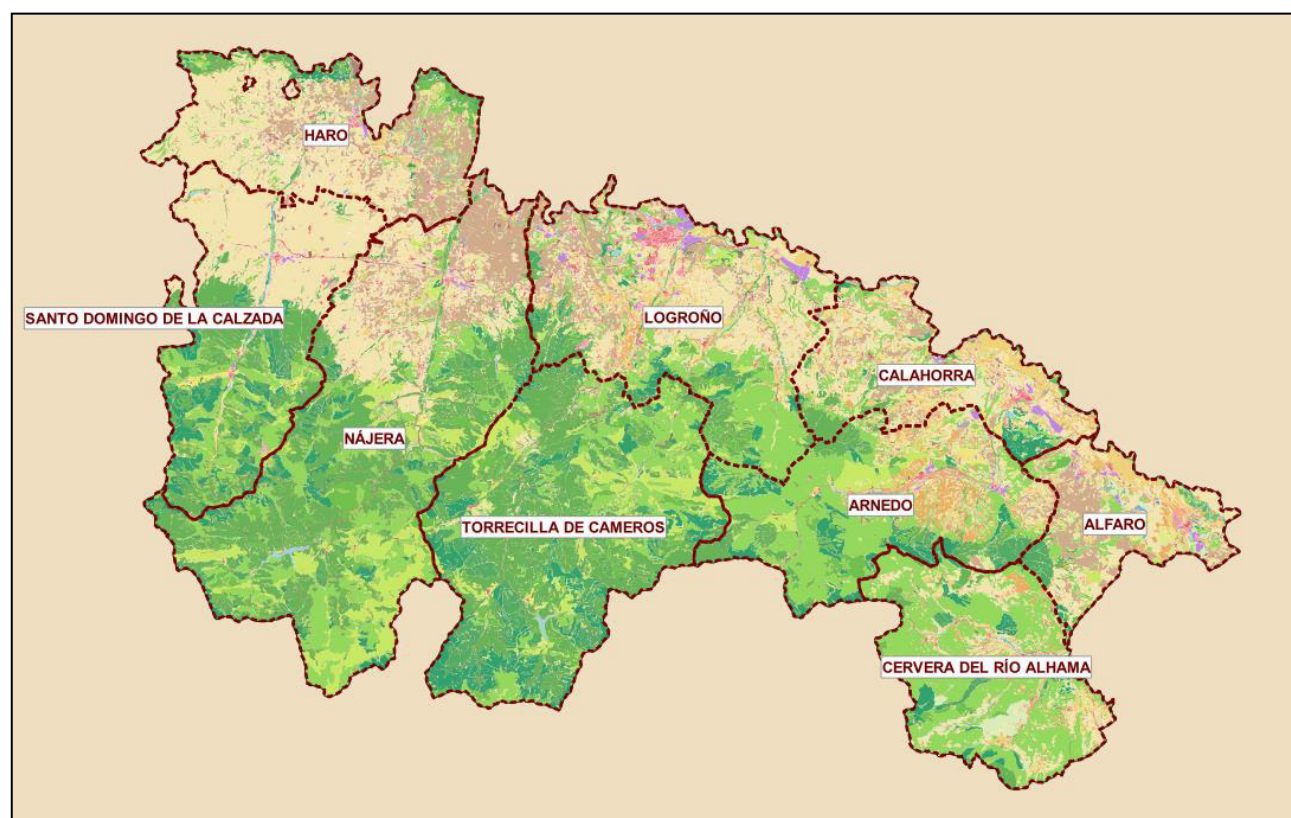
Figura 67. Unidades de paisaje definidas en el Estudio y Cartografía del Paisaje

Fuente: Gobierno de La Rioja

5.4.2. Usos del suelo

Tal y como puede observarse en el SIOSE del 2014, la zona norte dominada por el valle del Ebro y sus afluentes los usos de cultivo, estando localizados además los núcleos urbanos y las principales infraestructuras.

Es, por tanto, en la zona sur de la Rioja donde, la zona de relieve montañoso menos antropizado alberga a los usos forestales con bosques de frondosas, coníferas, matorral...



✓	Casco	✓	Combinación de cultivos con vegetación
✓	Ensanche	✓	Bosque de frondosas
✓	Discontinuo	✓	Bosque de coníferas
✓	Zona verde urbana	✓	Bosque mixto
✓	Instalación agrícola y/o ganadera	✓	Pastizal o herbazal
✓	Instalación forestal	✓	Matorral
✓	Extracción minera	✓	Combinación de vegetación
✓	Industrial	✓	Playa, duna o arenal
✓	Servicio Dotacional	✓	Roquedo
✓	Asentamiento agrícola y huerta	✓	Temporalmente desarbolado por incendios
✓	Red viaria o ferroviaria	✓	Suelo desnudo
✓	Puerto	✓	Zona húmeda y pantanosa
✓	Aeropuerto	✓	Turbera
✓	Infraestructura de suministro	✓	Marisma
✓	Infraestructura de residuos	✓	Salina
✓	Cultivo herbáceo	✓	Curso de agua
✓	Invernadero	✓	Lago o laguna
✓	Frutal cítrico	✓	Embalse
✓	Frutal no cítrico	✓	Lámina de agua artificial
✓	Viñedo	✓	Mar
✓	Olivar	✓	Glaciar o nieve perpetua
✓	Otros cultivos leñosos		
✓	Combinación de cultivos leñosos		
✓	Prado		
✓	Combinación de cultivos		

Figura 68. SIOSE 2014 en La Rioja

Fuente: Elaboración propia

5.4.3. Demografía y socioeconomía

Demografía

La Rioja cuenta con una población residente de 316.798 habitantes a 1 de enero de 2020, según el Instituto de Estadística de La Rioja, y, por lo tanto, una densidad de población de 63,06 hab/km². Como podemos observar, la población de La Rioja se mantiene más o menos estable, tras un elevado incremento de esta entre el año 2000 y 2008, un periodo de estabilidad entre 2008 y 2014 y un ligero descenso de la misma acontecido entre los años 2013 y 2014.

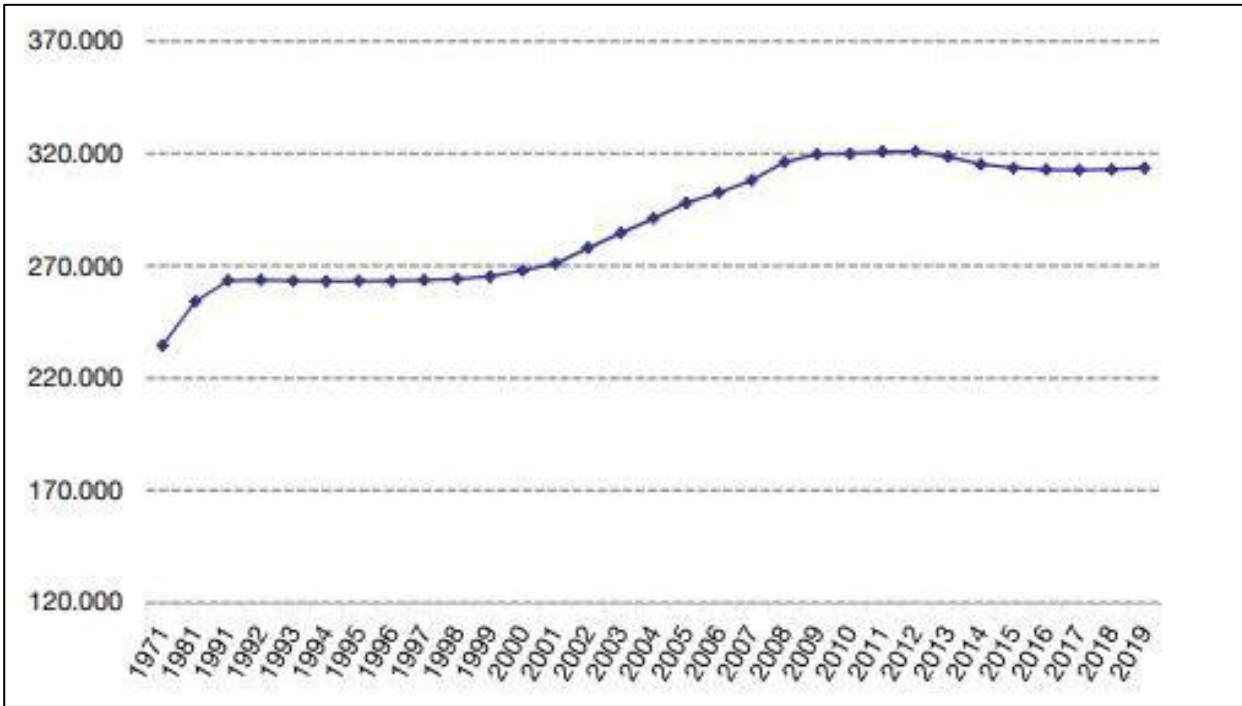


Figura 69. Evolución de la población entre 1971 y 2019

Fuente: Datos INE 2019 e Instituto de Estadística de La Rioja

Además, cabe señalar el desigual reparto de la población en la Comunidad Autónoma. El 96,23 % de la población vivía en el año 2019 en la unidad geomorfológica Valle del Ebro, tal y como puede observarse en la tabla adjunta, registrando una densidad de población de 102,80 hab/km², mientras que las Sierras Ibéricas cuentan con una densidad de población muy baja, de 5,79 hab/km², hecho que puede verse condicionado por su orografía escarpada y por el mayor coste de la ejecución de infraestructuras en el mismo, entre otras razones.

	Nº MUNICIPIOS	SUPERFICIE (km)	HABITANTES	DENSIDAD (habitantes/km)
VALLE	122	2.965,49	304.865	102,80
SIERRA	52	2.062,42	11.933	5,79

Tabla 6. Distribución de la población de La Rioja (01 de enero de 2020)

Fuente: Datos INE 2019 y elaboración propia

Relacionado con lo anterior, cabe destacar que La Rioja tiene 146 de sus 174 municipios con menos de 1.000 habitantes; 23 con una población que oscila entre 1.001 y 10.000; 4 entre 10.001 y 50.000; y uno, Logroño, con más de 100.000 habitantes (Padrón INE, 01-01-2019).

La Rioja cuenta con una superficie de 5.045 km², lo que la hace una región pequeña dentro de España si la comparamos con el resto de las Comunidades Autónomas. Su densidad de población es de 62 habitantes por km² (INE 2019), valor medio en el conjunto del Estado.

Tal y como se muestra en el gráfico siguiente, 146 de los 174 municipios de La Rioja, cuentan con menos de 1.000 habitantes; 23 con una población que oscila entre 1.001 y 10.000; 4 entre 10.001 y 50.000; y uno, Logroño, con más de 100.000 habitantes (Padrón INE, 01-01-2019).

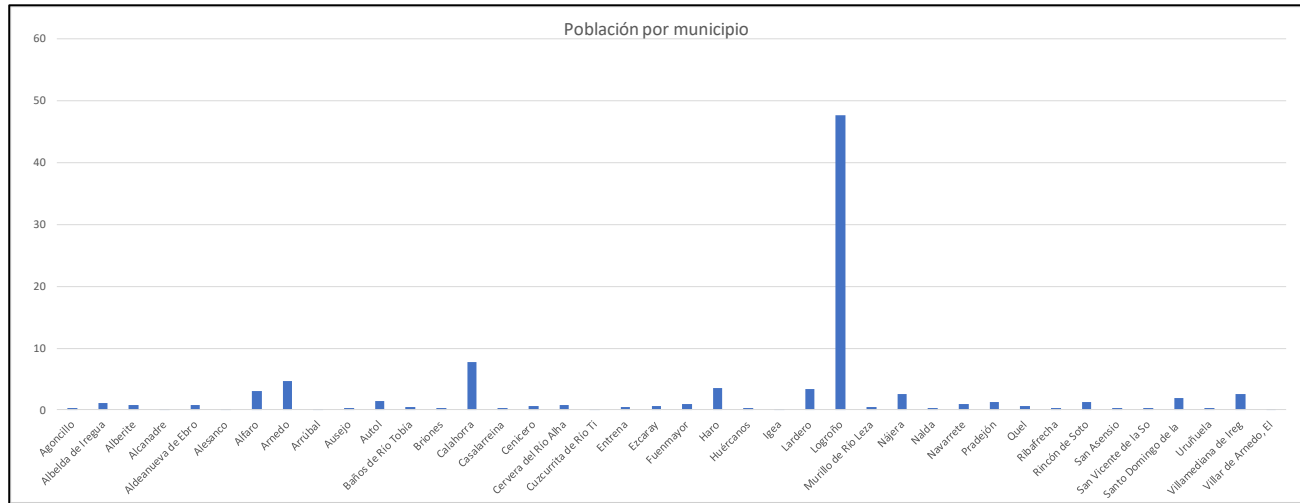


Figura 70. Situación de los municipios de especial relevancia de La Rioja

Fuente: Datos INE 2019 y elaboración propia

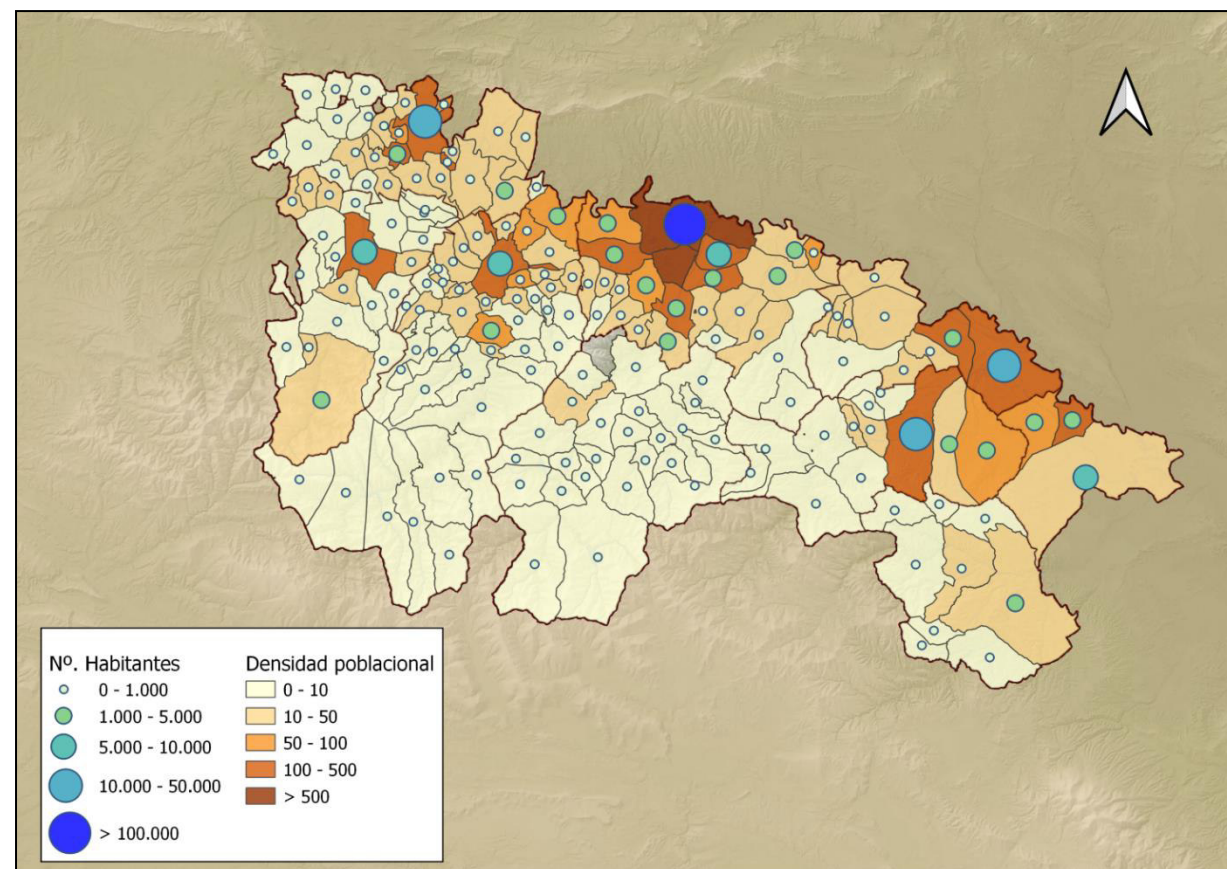


Figura 71. Número de habitantes y densidad de población en cada región de La Rioja

Fuente: Datos INE 2020 y elaboración propia

La población de La Rioja se compone en un 8,5 % de ciudadanos en edades comprendidas entre los 40 y 44 años, seguidos de los ciudadanos entre 45 a 49 y los de 50 a 54 años con unos porcentajes del 8,1 % y 7,6 % respectivamente.

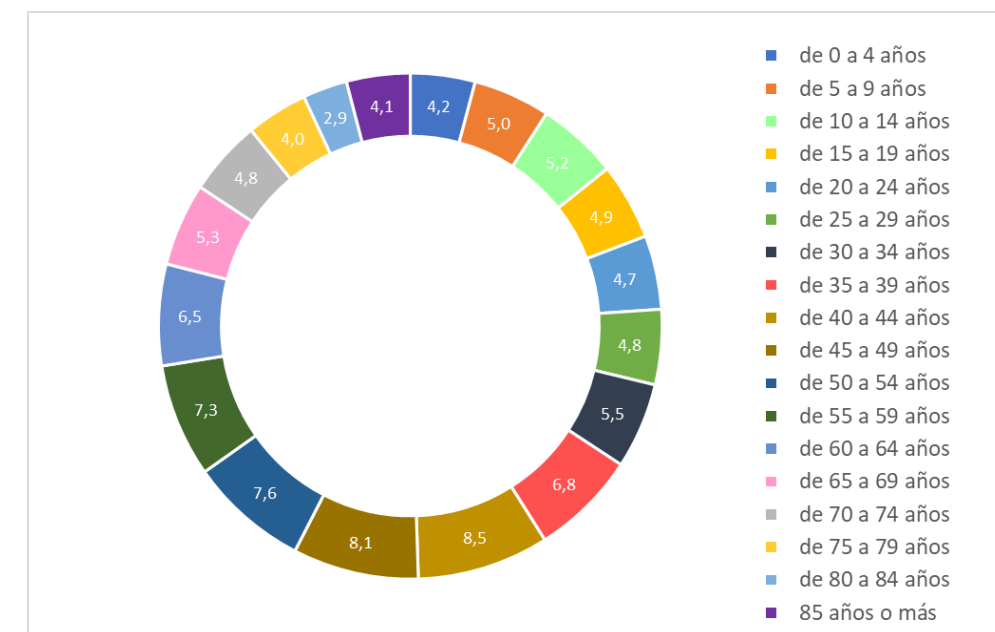


Figura 72. Distribución de población según grupos de edades en La Rioja

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Gobierno de La Rioja

En cuanto a la distribución poblacional según sexos, La Rioja está conformada en un 52 % por hombres y un 48 % de mujeres. La siguiente imagen refleja la distribución según sexos en los municipios riojanos.

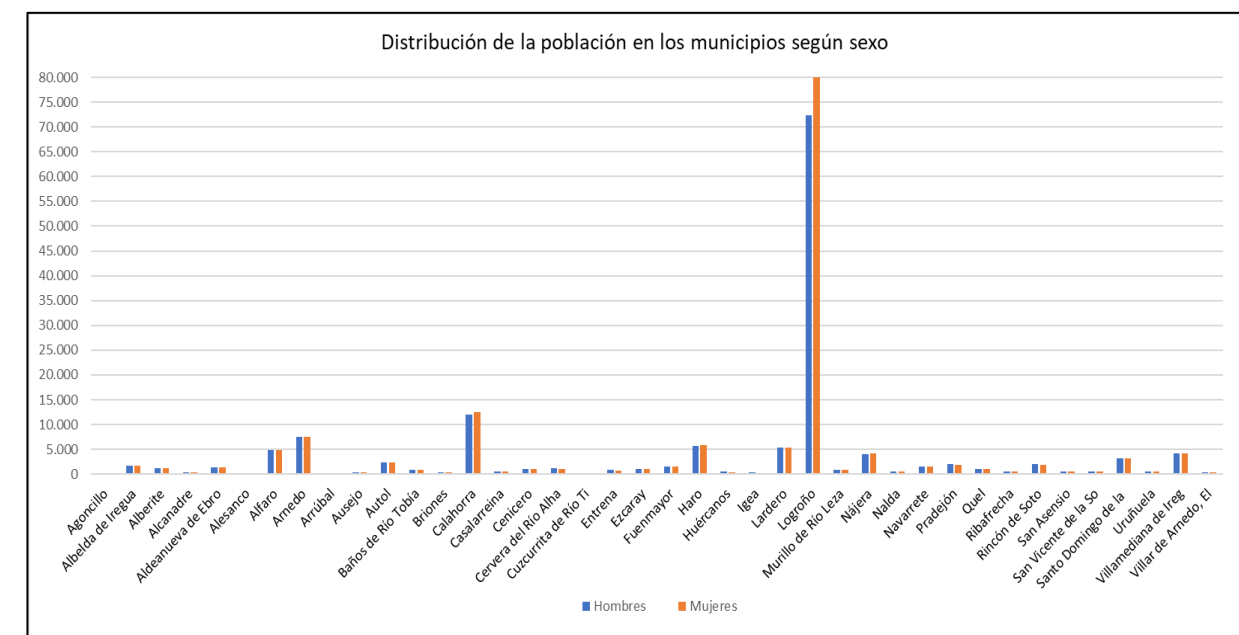


Figura 73. Distribución de población en municipios según su sexo en La Rioja

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Gobierno de La Rioja

Socioeconomía

Vivienda

El conjunto total de viviendas familiares principales convencionales asciende a 129.984 según el censo de 2011, presentando un incremento de 28.524 viviendas con respecto al censo de 2001.

El municipio con mayor número de habitantes es Logroño, que presentó un aumento de 13.510 viviendas respecto al censo de 2001. Por su parte, los restantes núcleos de mayor ocupación, Calahorra, Arnedo y Haro, presentaron aumentos de 1.991, 1.142 y 1.176 viviendas respectivamente en comparación al censo de 2001.

Este incremento en las viviendas se vio potenciado por la construcción de 10.154 viviendas de protección oficial (VPO), lo que representó una media anual de 675 VPO terminadas. Los municipios con mayor porcentaje de VPO, tomando como referencia el censo de 2011, son Lumbresas con un porcentaje del 23,78%, Calahorra con el 22,89% y Entrena el 20,76%. Logroño se ubica con un porcentaje del 14,39 %, encontrándose por encima de media de La Rioja (12,84%).

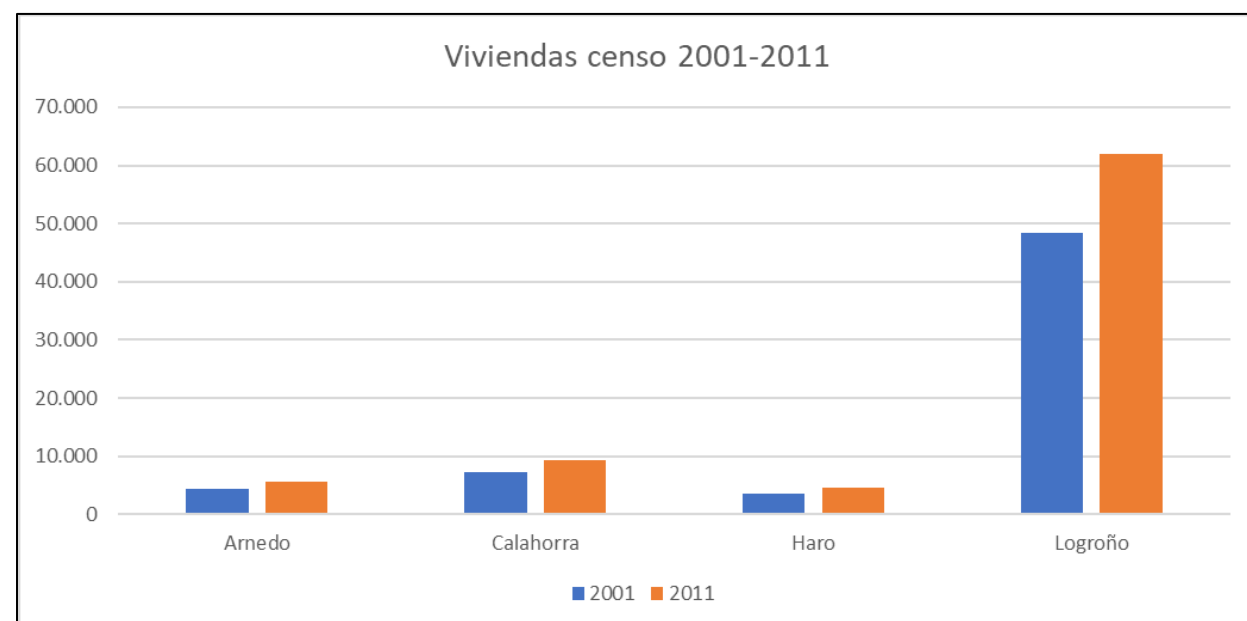


Figura 74. Censo de viviendas familiares principales 2001-2011

Fuente: Datos INE 2011 y elaboración propia

Actividad económica y mercado laboral.

La Rioja se encuentra entre las comunidades autónomas en cuanto a las mejores cifras en términos de tasa de ocupación, empleo y actividad. La Encuesta de Población Activa (EPA) en el cuarto trimestre del año 2020, refleja un porcentaje del 10,4% en su tasa de paro, mientras que para España esta se encuentra en un 16,4 %.

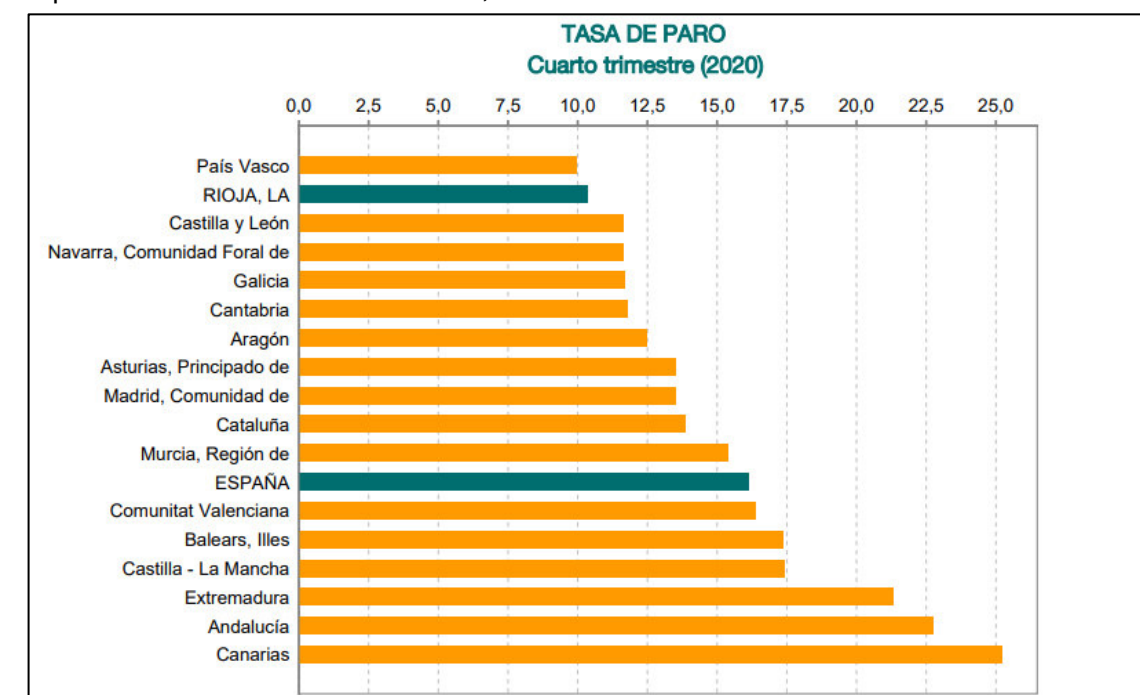


Figura 75. Situación de los municipios de especial relevancia de La Rioja

Fuente: Datos Instituto de Estadística de La Rioja

Al encontrarse La Rioja entre las comunidades con mayor tasa de actividad y menor tasa de paro, se produce un aumento en la capacidad de movilidad de sus habitantes.

Actividad económica e industrial

La estructura económica de La Rioja se ha especializado en sectores concretos a los que ha dotado de gran dinámica y competencia, caracterizada por la abundancia de las materias primas agrícolas que han impulsado los sectores vinícola y conservero.

Además, se ha visto potenciadas las industrias del calzado en Arnedo, la industria Química en Nájera, y la textil y de fabricación de maquinaria en Logroño.

Su situación estratégica en el valle medio del Ebro beneficia a La Rioja con los flujos que circulan desde las costas cantábricas hacia las mediterráneas.

La Rioja concentra más del 50% de la actividad industrial en su capital, Logroño. Lo que ejerce un efecto negativo en el resto de la provincia.

El sector terciario tiene una gran importancia en la economía riojana, más del 40 % de las empresas riojanas ejercen su actividad en el sector servicios, destacando en la actividad hotelera e inmobiliaria. De acuerdo con los datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística (INE) sobre los Indicadores de Actividad del Sector Servicios (IASS), para enero del 2021 reflejan una variación anual de un 12,5 % en la Rioja y un 16,6 % a nivel nacional en las cifras de negocios de Servicios de Mercado.

Índices generales y por ramas de actividad de la cifra de negocios.								
	La Rioja				España			
	Índice	Var.(%) Mensual	Var.(%) Anual	Var.(%) en lo que va de año	Índice	Var.(%) Mensual	Var.(%) Anual	Var.(%) en lo que va de año
ÍNDICE GENERAL	104,6	-17,3	-12,5	-12,5	96,6	-19,1	-16,5	-16,5
Comercio	110,2	-17,3	-10,2	-10,2	102,2	-18,0	-13,3	-13,3
Otros Servicios	90,5	-17,5	-19,3	-19,3	86,3	-21,3	-22,7	-22,7
-Transp. y almacenamiento	103,4	-10,3	-12,0	-12,0	93,8	-11,1	-19,1	-19,1
-Hostelería	38,2	-35,3	-61,9	-61,9	38,2	-26,8	-60,1	-60,1
-Inf. y comunicaciones	116,9	-12,3	1,0	1,0	99,0	-20,4	-10,4	-10,4
-Act. profes., cient. y técn.	124,4	-26,0	-4,0	-4,0	108,5	-32,8	-10,2	-10,2
-Act. admv. y serv. aux.	98,2	-3,7	-7,8	-7,8	79,2	-14,2	-28,6	-28,6

Tabla 7. Índices generales y por ramas de actividad de la cifra de negocios

Fuente: Datos Instituto de Estadística de La Rioja

Por otra parte, realizando un análisis por comarcas se puede decir que La Rioja Alta destaca por su oferta en el sector servicios y producción vinícola, así como por la industria artesanal y el turismo. La Rioja Media, por su parte, recoge la mayoría de servicios de Administración y de la actividad industrial. Y la Rioja Baja es señalada por su industria conservera y de calzado, y por su nivel de servicios.

Cabe destacar en primer lugar que el crecimiento del Producto Interior Bruto (PIB) regional en La Rioja fue del 2,60% en el año 2018 (INE). El Valor Añadido Bruto (VAB) de La Rioja en el 2019 por sectores es el que se muestra en la siguiente tabla:

CONCEPTO	MILES DE EUROS (2019)
Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca (A)	494.030
Industria (B_E)	2.040.728
Construcción (F)	562.177
Servicios (G_T)	4.886.304
VALOR AÑADIDO BRUTO (VAB)	7.983.239

Tabla 8. PIB pm oferta. Precios corrientes (miles de euros). Ajustados de estacionalidad y calendario.

Fuente: Datos Instituto de Estadística de La Rioja

A la vista de la tabla, se observa que el sector servicios en el año 2019 representó el 61% de VAB de La Rioja, lo que refleja el peso de este sector sobre su economía. Cabe destacar el importante papel que tiene la industria en la economía y el empleo en la región, ya que representa el 25,56% del VAB en el año 2019.

5.5. Salud humana

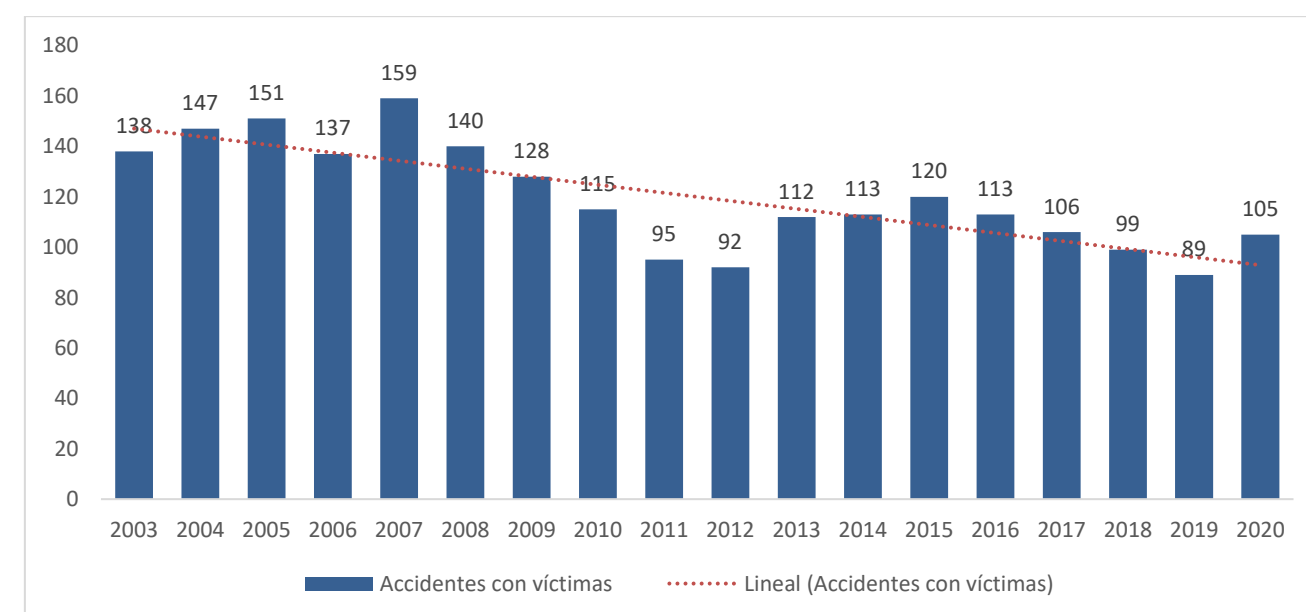
Tal y como queda definido en el anterior Plan de Carreteras de La Rioja, el Plan en la medida en que pueda afectar y generar impactos sobre el medio ambiente natural y los ecosistemas, generará también impactos sobre la salud humana por daños derivados de la contaminación atmosférica, ruido, etc., así como por accidentes, pero también impactos de otra índole, en cuanto a que las carreteras sirven de base para la comunicación y las relaciones sociales y culturales de las personas.

En cuanto a los impactos sobre la salud humana derivados de la contaminación atmosférica y ruido, es difícil determinarlos, ya que requieren estudios específicos de la zona que permitan la cuantificación y valoración de la morbilidad (principalmente por alteraciones del funcionalismo pulmonar y del sistema respiratorio así como circulatorio, perturbaciones psíquicas y otras) y mortalidad (por causas respiratorias y cardiovasculares) que en este momento no están disponibles en el territorio de La Rioja.

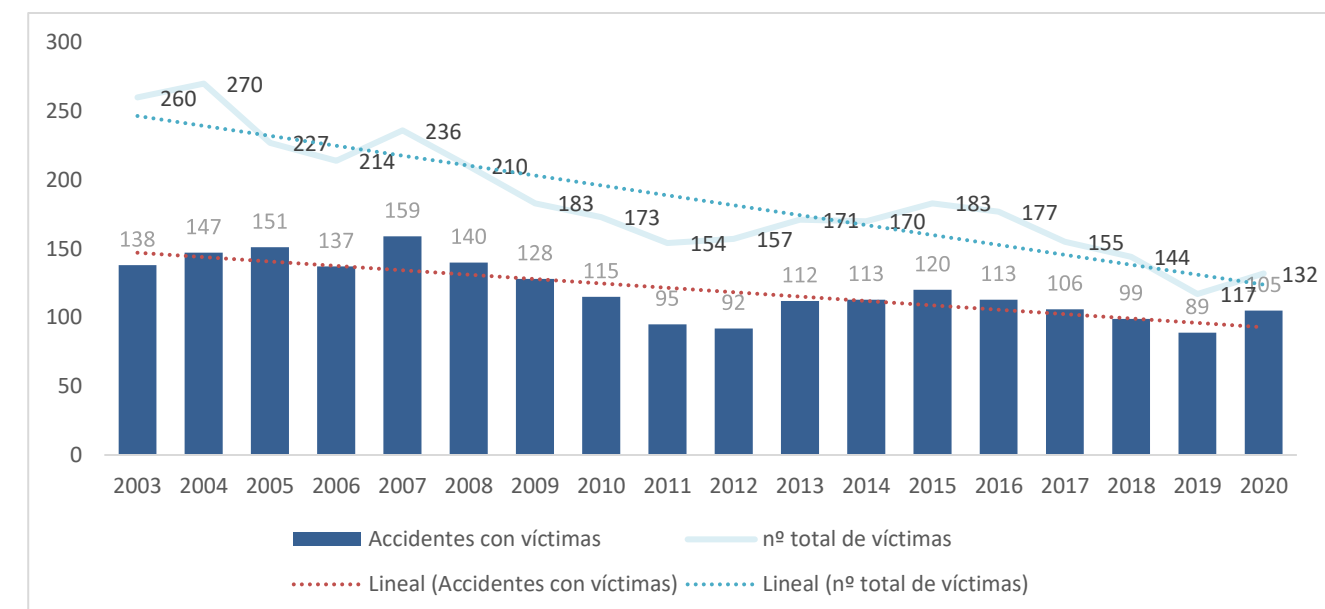
Por tanto, **el análisis se centra en el estudio de la afección al medio humano debido a accidentes de tráfico, así como por el estado de provisión de accesibilidad**, favoreciendo la comunicación y relaciones sociales y culturales.

En cuanto a la accidentalidad, de acuerdo con los Informes de Seguridad Vial llevados a cabo en los últimos años por la Dirección General de Infraestructuras de la Consejería de Sostenibilidad y Transición Ecológica, se han registrado en 2020 un total de 105 accidentes con víctimas, 5 de ellos mortales, que han acarreado 6 fallecidos, 22 heridos graves y 104 heridos leves.

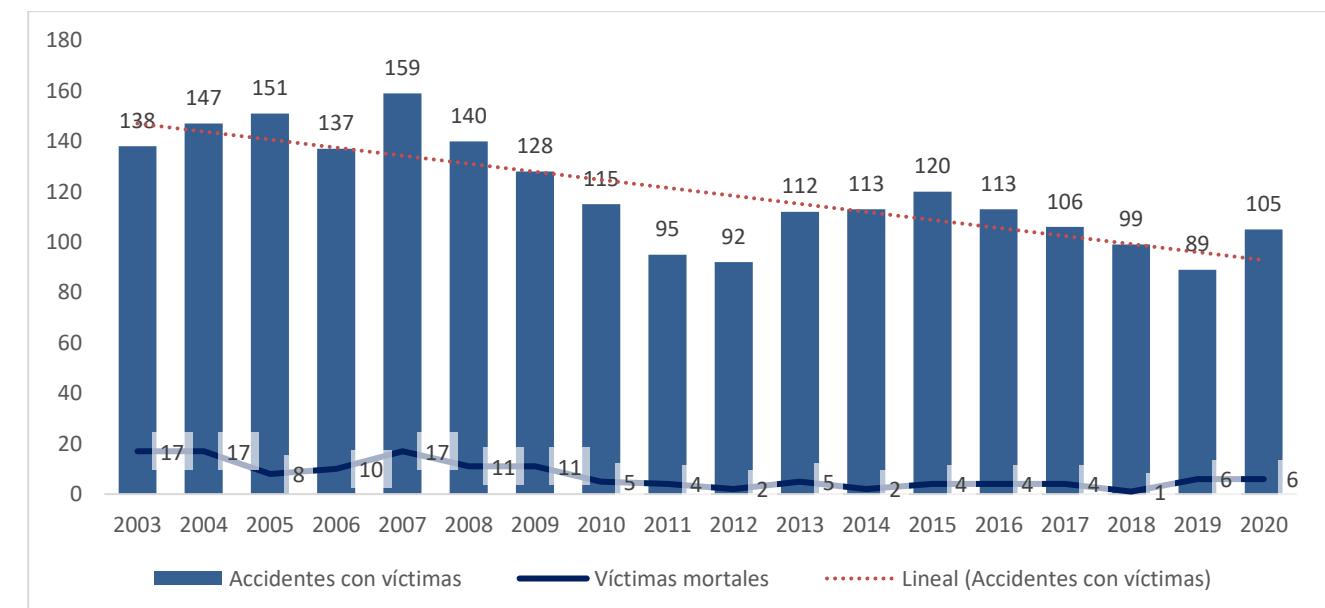
El número de accidentes con víctimas se mantiene en el promedio registrado desde el año 2011. La tendencia en los últimos años es descendente.



Esta misma tendencia se aprecia en el número total de víctimas.



En cuanto a las víctimas mortales, se repite en número de fallecidos del año 2019, con seis fallecidos en accidente de tráfico, manteniendo los valores que se registran desde 2010.



A continuación, se deducen los **índices de peligrosidad** y de **mortalidad de 2020**. El primero tiene un valor medio de **19,39** en toda la Red autonómica que, aunque supone un leve aumento respecto a 2019 y 2018, sigue por debajo de los índices con anterioridad a 2017. De hecho, en la

Red Básica el índice es el menor del quinquenio, con un valor de 12,81. Por otro lado, el índice de mortalidad alcanza un valor medio de **1,11**, inferior al de 2019 con una importante reducción en la red comarcal de tres fallecidos en 2019, a una sola víctima mortal en 2020.

	ÍNDICE DE PELIGROSIDAD					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Red Básica	18,14	18,54	17,28	20,13	15,30	12,81
Red Comarcal	31,03	30,59	23,62	20,98	24,40	28,57
Red Local	49,2	23,20	32,44	40,26	20,11	33,51
Red Accesos	35,71	29,28	32,25	6,78	16,94	16,94
Red de travesías	4,84	0	8,74	12,47	0,00	32,46
TOTAL	25,13	20,09	19,61	16,98	18,63	19,39

	ÍNDICE DE MORTALIDAD					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Red Básica	0,88	0,81	0,39	0,00	1,28	1,31
Red Comarcal	1,15	1,18	0,58	0,58	1,74	0,58
Red Local	0	0,00	3,24	0,00	0,00	3,35
Red Accesos	0	0,00	0	0	0,00	0,00
Red de travesías	0	0	4,37	0,00	0,00	0,00
TOTAL	0,84	0,80	0,78	0,17	1,26	1,11

En cuanto a la mejora de la comunicación y relaciones sociales y culturales de las personas, a través de la accesibilidad que proporcionan las infraestructuras viarias, en conjunto, se concluye que los núcleos por encima de 1.000 habitantes con mejor accesibilidad respecto a la capital regional son Villamediana de Iregua, Lardero, Alberite, Fuenmayor, Navarrete, Albelda de Iregua. En sentido contrario, los municipios que presentan mayores complicaciones son Cervera Del Río Alhama, Alfaro, Rincón De Soto, Ezcaray, Arnedo y Quel, por lo que se propone una mejora de las relaciones acondicionando las carreteras en estas comarcas, o proponiendo la mejora de los accesos a la autopista AP-68 para facilitar una mejor accesibilidad.

En cuanto a la calidad en la prestación del servicio de comunicación a la población por parte de las infraestructuras viarias, medida a partir del indicador de nivel de servicio de las carreteras (indicador que muestra la adecuación de la oferta de infraestructuras en relación a la demanda que éstas tienen), en general puede afirmarse que es buena. En general los resultados son niveles de servicio A, B o C, por lo que no se muestran tramos o zonas con problemas de capacidad asociados a la demanda actual. Los tramos LR-134_04 y LR-250_02 muestran niveles de servicio D, siendo dos de los tramos más cargados de toda la red analizada, por lo que estos niveles de servicio son consecuencia de una demanda alta.

5.6. Infraestructuras existentes y previstas.

5.6.1. Infraestructuras existentes

RED VIARIA

Las infraestructuras de competencia estatal agrupan a las principales carreteras (las cuales comprenden la autopista de peaje AP-68, vía rápida que comunica Bilbao con Zaragoza y articula la zona del alto Ebro, las autovías LO-20, A-12 y A-13, y las carreteras convencionales de titularidad estatal (N-111, N-113, N-120, N-124, N-126 y N-232).

La Rioja es una de las siete Comunidades Autónomas españolas uniprovinciales. En consecuencia, no existe una Red Provincial de Carreteras, con lo que está enteramente asumida por la Red Autonómica competencia del Gobierno de La Rioja. No existe, por lo tanto, una diferenciación entre carreteras autonómicas y de Diputación como sucede en las comunidades autónomas pluriprovinciales.

Actualmente, la Red Autonómica de Carreteras de La Rioja convive con la Red de Carreteras del Estado, competencia del Ministerio de Fomento.

La existencia de otras infraestructuras para automóviles distintas de las carreteras estatales o autonómicas se reduce a las vías urbanas de los municipios y a los caminos de titularidad municipal destinados a usos predominantemente agrícolas o forestales.

En razón de la funcionalidad de las carreteras se clasifican en tres niveles jerárquicos:

- **La Red Regional Básica**, que junto con la Red del Estado constituye el primer nivel dentro de la jerarquía actual y cuya misión fundamental es la de canalizar los principales flujos de tráfico de largo y medio recorrido, ofreciendo un alto nivel de servicio y unas conexiones lo más directas posibles. En este nivel de la Red estarán incluidas las autovías y carreteras de doble calzada autonómicas, las carreteras que canalicen los principales flujos interregionales y las que conecten los centros básicos de la región, entre ellos y con el exterior, y para finalizar aquellos itinerarios que canalicen importantes flujos de vehículos pesados. Supone un 20,8% de la Red autonómica y es la estructura principal sobre la que se diseña el resto de la Red autonómica.
- **La Red Comarcal** es el segundo nivel dentro de la jerarquía existente en la actualidad y permite la comunicación de los mayores núcleos de población y centros de actividad de cada comarca con sus centros comarcales y con los más próximos de otras comarcas. Constituye el 32,5% de la Red regional.
- **La Red Local** es el tercer y último nivel dentro de la jerarquía propuesta e incluye los tramos de carretera de la Red de la comunidad no incluidos en las redes básica y comarcal. Su funcionalidad reside en comunicar los centros de población menores, entre sí, con los núcleos intermedios de apoyo y a través de éstos con la cabecera comarcal. Aporta el 46,57% de los kilómetros del total de Red de la comunidad.

La Red Regional Básica, junto con la Red del Estado, tendrá un carácter estructurante del territorio potenciando el equilibrio territorial, canalizando los principales flujos de las relaciones intrarregionales y de ésta hacia el exterior, y recogiendo los tráficos de tránsito que atraviesan la región. Serán las que soporten mayores intensidades de circulación. Las Redes Comarcal y Local garantizarán las dotaciones mínimas de accesibilidad al espacio microrregional, siendo el soporte de las relaciones de corto recorrido y estableciendo la conectividad de enlace de puntos interiores con la Red de mayor nivel jerárquico.

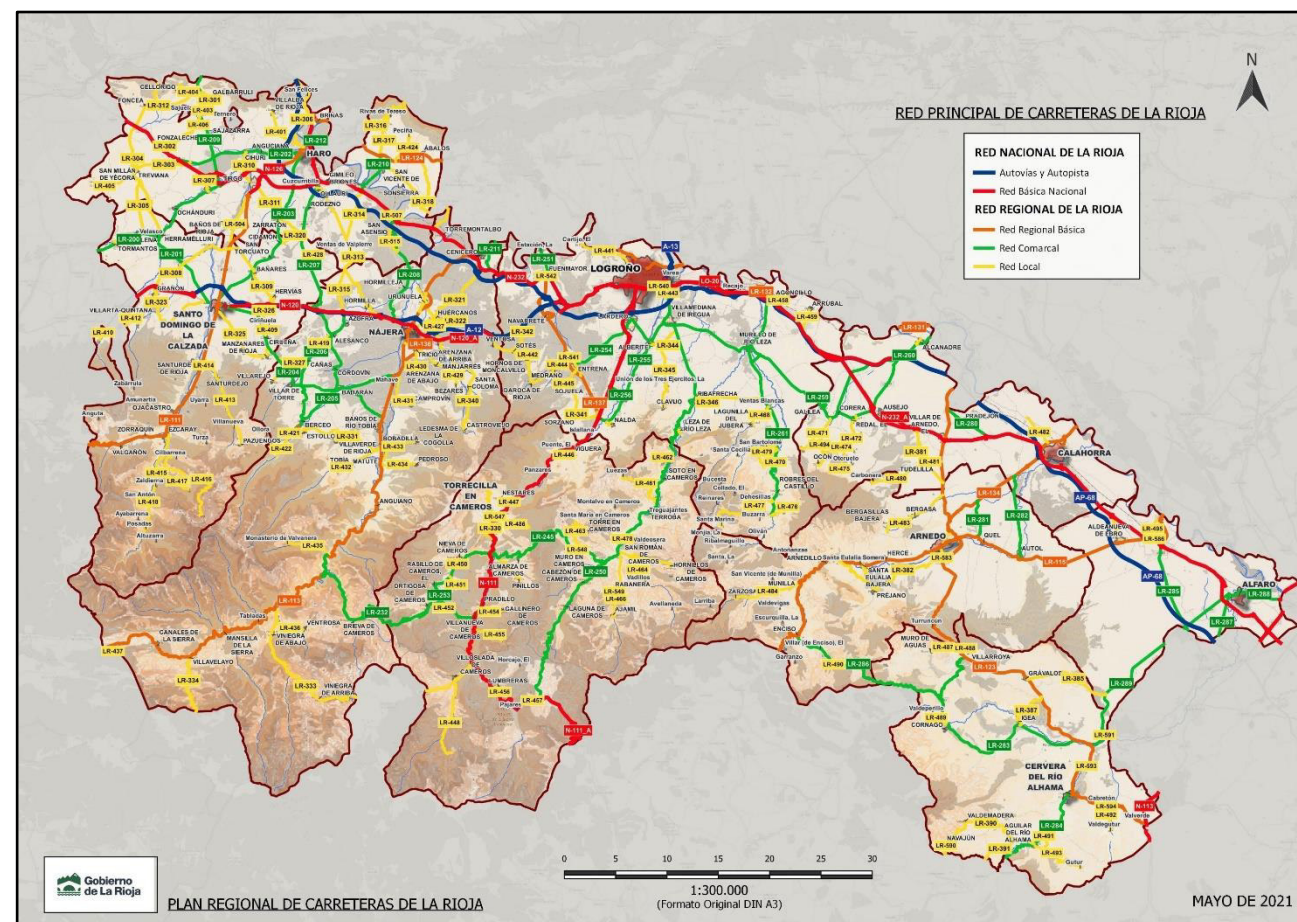


Figura 76. Red de Carreteras de La Rioja

Fuente: Inventario actualizado de carreteras del Gobierno de La Rioja y elaboración propia

RED FERROVIARIA

La Rioja dispone de una única línea ferroviaria que conecta Castejón de Ebro hasta Bilbao de competencia estatal, discurriendo por el norte de La Rioja y situándose cercana al eje del Valle del Ebro. Esta línea se caracteriza por estar electrificada y por presentar carriles de ancho ibérico (1.668 metros), además de contar con el equipamiento ferroviario adecuado para permitir velocidades teóricas de hasta 140 km/h.

Dentro del territorio riojano se ubican un total de diez estaciones operativas, que dan servicio a la zona norte de La Rioja. La demanda de esta línea no resulta excesiva debido a las prestaciones poco atractivas del servicio. Las limitaciones geométricas en el trazado de la línea limitan las velocidades medias comerciales entre los 75 y los 90 km/h. Estos valores no se ajustan a los estándares actuales de calidad para servicios de viajeros, lo que se traduce en tiempos de viaje largos.

Estaciones	
Haro	Arrúbal
Briones	Alcanadre
Logroño	Calahorra
Recajo	Rincón de Soto
Agoncillo	Alfaro

Tabla 9. Estaciones de tren en La Rioja

Fuente: ADIF

En cuanto a la alta velocidad, La Rioja presenta un retraso frente a otras comunidades del territorio español. Sin embargo, en los últimos años se ha ido avanzando hacia una mejora en la velocidad del servicio y en diciembre de 2020 se suscribió un acuerdo para avanzar en el planteamiento técnico de la mejora de la velocidad en el tramo Castejón-Logroño. Estas mejoras prevén el aumento de velocidad desde los 140 km/h máximos de la actualidad hasta los 200 km/h, lo que presumiblemente mejorará la calidad del servicio y por tanto la demanda.

TRANSPORTE AÉREO

El aeropuerto de Logroño-Agoncillo se localiza en el término municipal de Agoncillo a 18 kilómetros al este de Logroño. Por carretera se accede a través de la AP-68 o la N-232, siendo el trayecto desde el centro de Logroño de unos 20 minutos.

Fue construido por el Ministerio de Fomento e inaugurado en mayo de 2003. Consta de una única pista, con las dimensiones y requisitos necesarios para albergar aviones comerciales de corto y medio alcance y las características técnicas para facilitar este tipo de vuelos. Es uno de los aeropuertos españoles con menor tráfico, alcanzando en 2019 un total de 19.448 pasajeros y 1.420 operaciones.

5.6.2. Infraestructuras previstas

Algunas de las actuaciones pendientes de ejecutar, respecto a las previstas por el Plan de Carreteras de La Rioja (2010-2021), corresponden a Obra nueva (Acondicionamientos, ensanches y mejoras, nuevas carreteras, variantes y Autovías).

Entre las actuaciones actualmente en ejecución o cuyo inicio está previsto durante el año 2022 y siguientes, de acuerdo con la información proporcionada por la Dirección General de Infraestructuras del Gobierno de La Rioja, cabe señalar las que se indican en la siguiente tabla (si bien es cierto que, no se cuenta con la seguridad plena de que el 100% de dichas actuaciones pueda ejecutarse en el año 2022, sino en el horizonte 2022-2023 y siguientes):

ACTUACIONES DE CONSTRUCCIÓN, ACONDICIONAMIENTO Y ENSANCHE Y MEJORA DE CARRETERAS
- ENSANCHE Y MEJORA LR 115-MUNILLA ENCISO
- ENSANCHE Y MEJORA LR 325-GALLINERO DE RIOJA -LR-204
- VARIANTE DE MURILLO DE RIO LEZA

Tabla 10. Actuaciones previstas 2022 o en estudio/o ejecución.

Fuente: Perfil Contratante. Consejería de Sostenibilidad y Transición Ecológica. Gob. de La Rioja.

6. EVOLUCIÓN EN CASO DE NO DESARROLLO DEL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030

La falta de actuación urgente sobre las dinámicas de intervención sobre el territorio, en un momento en que los efectos del cambio climático ya son una realidad, agravará las disfunciones territoriales detectadas desde esta primera aproximación a la problemática ambiental de La Rioja, en diferentes sentidos:

- Empobrecimiento del **mosaico agro-forestal**, deterioro de hábitats, disminución de la conectividad biológica, aumento de riesgos naturales e inducidos, pérdida de suelo de alta capacidad agrológica.
- Respecto a los **recursos hídricos**, la disminución de las aportaciones va a conducir a graves situaciones por aumento de presión y deterioro de la calidad de acuíferos.
- **Emisiones de CO₂**: el mantenimiento de las dinámicas actuales respecto al uso de las carreteras y del vehículo privado provocará que las emisiones de CO₂ a la atmósfera no disminuyan, sino todo lo contrario, sigan incrementándose y, por consiguiente, aumentarán los efectos del cambio climático y afectarán negativamente a la salud humana.
- **Consumo energético**: al igual que ocurre con las emisiones, si se continúa la tendencia, el consumo de combustibles fósiles no disminuirá.
- **Contaminación acústica**: si no se fomentan modos de transporte más sostenibles como la bicicleta, para reducir así el número de vehículos en las carreteras, no mejorarán los niveles de ruido provocados por el tráfico rodado, empeorando la calidad de vida y la salud de los ciudadanos.

Por otra parte, la no ejecución de un instrumento de gestión como es el Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030 tendrá consecuencias negativas también en términos económicos y sociales:

- **Actividad económica**: no mejorar la accesibilidad y la funcionalidad de la red, con sus consecuentes costes de transporte, implicará un retroceso en la actividad económica, así como en el desarrollo regional.
- **Equidad social y calidad de vida**: No aproximar la sociedad rural a la urbana incrementará el riesgo de despoblamiento que sufren diversas poblaciones, disminuyendo la calidad de vida de aquella población que seguirá asentada allí, ya que sus servicios se verán reducidos.
- **Funcionalidad**: siguiendo la línea anterior, si no se hacen esfuerzos por mejorar la velocidad media de los desplazamientos, es decir, disminuir el tiempo de recorrido, se incrementará la desigualdad dentro de La Rioja. Además, será más complicado fomentar el uso del transporte público.
- **Accidentabilidad**: el hecho de no realizar actuaciones específicas de seguridad vial provocará que la accidentabilidad, así como los índices de peligrosidad y mortalidad,

desciendan más lentamente de lo deseado, con sus respectivas consecuencias sociales y económicas.

Conforme a lo expuesto, no llevar a cabo el Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030 agravará los efectos ya presentes del cambio climático, puesto que un crecimiento desordenado del territorio va unido a la aparición de infraestructuras dispersas y sin una demanda planificada y ordenada. Esto contribuye a un mayor consumo del suelo, fragmentación del territorio, deterioro de espacios ambientales y paisajísticos, y un aumento progresivo del uso del vehículo privado, con el incremento asociado de emisiones contaminantes a la atmósfera.

7. ALTERNATIVAS DEL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030

7.1. Resumen de alternativas

Atendiendo a la metodología vigente de planificación estratégica y medioambiental, está previsto considerar tres alternativas en el Estudio Ambiental Estratégico del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030:

7.1.1. Alternativa “No hacer nada” o Alternativa 0

Esta alternativa corresponde al mantenimiento de la Red actual de carreteras de La Rioja, sin ningún tipo de modificación/actuación nueva, simplemente llevando a cabo aquellas en ejecución o ya aprobadas. A continuación se resumen dichas actuaciones garantizadas:

Estatales

- | | |
|--|---|
| - Enlace - Conexión 1 | - Enlace - Enlace A-12 |
| - Enlace - Enlace de Arrúbal | - Enlace - Conexión 2 |
| - Enlace - Enlace de Algoncillo | - Enlace - Enlace de Entrena |
| - Enlace - Enlace de Recajo | - Duplicación - Tramo: Santo Domingo de la Calzada-Villamayor del Río |
| - Enlace - Enlace con la LR-250 | - Refuerzo del firme - N-111 |
| - Enlace de Acceso a Logroño y Lardero / N-111 | - Refuerzo del firme - N-111a |

Gobierno de La Rioja

- | | |
|---|--|
| - Refuerzo del firme - N-232 a Treviana | - Refuerzo del firme - Refuerzo del firme de Igea a LR-123 |
| - Refuerzo del firme - Actuación de refuerzo en LR-312 | - Ensanchamiento - Santo Domingo a LR-204 |
| - Refuerzo del firme - Refuerzo de firme LR-380 de Préjano a Santa Eulalia Bajera | - Ensanchamiento - Bañares a LR-111 |
| - Refuerzo del firme - Refuerzo del firme Arnedo Quel | - Ensanchamiento - Ensanche Ciriñuela LR-204 |
| - Refuerzo del firme - Refuerzo del firme de Logroño a Álava | - Ensanchamiento - Acondicionamiento de Uruñuela a Somalo |
| - Refuerzo del firme - Refuerzo del firme de Briones a San Vicente | - Desarrollo Urbanístico en Polígono Industrial de Calahorra |
| - Refuerzo del firme - Refuerzo del firme de Entrena a LR-111 | |

7.1.2. Alternativa “Prórroga del Plan vigente” o Alternativa 1

Esta alternativa corresponde a la ejecución de actuaciones previstas en el Plan de Carreteras vigente que todavía se encuentran pendientes de ejecutar, seleccionándolas según la prioridad establecida en dicho Plan y la disponibilidad presupuestaria actual. Además de las medidas garantizadas descritas anteriormente que se incluyen en el Escenario Do Nothing 2030 (alternativa 0), a continuación se muestran las actuaciones a llevar a cabo por el Gobierno de La Rioja que conforman este escenario:

Nuevas carreteras

- LR-232 (Brieva) a Ventrosa

Duplicaciones de calzada

- Haro - A68

Variantes

- Arnedo Oeste
- Quel - Autol
- Este de Calahorra

Ensanches y mejoras de trazado

- | | |
|---|--|
| - LR-437 - Canales | - Cabezón de Cameros - Laguna de Cameros |
| - Límite provincial Burgos - LR-437 | - Laguna de Cameros - LR-457 |
| - Canales - Villavelayo | - LR-457 - N-111 |
| - LR-334 - Mansilla | - N-232 - LR-260 |
| - Villavelayo - LR-334 | - Ventas Blancas - LR-469 |
| - Mansilla - Tabladas | - LR-469 - LR-467 |
| - LR-206 - Badarán | - LR-467 - LR-470 |
| - LR-205 - LR-113 | - LR-477 - LR-476 |
| - Terroba - LR-478 | - Galbarruli - LR-403 |
| - San Román de Cameros - LR-478 | - Herramelluri - LR-305 |
| - San Román de Cameros - LR-466 | - LR-305 - LR-405 |
| - LR-466 - Jalón de Cameros | - Treviana - N-232 |
| - Jalón de Cameros - Cabezón de Cameros | - Leiva - LR-304 |

Refuerzos de firme

- | | |
|---------------------------------|--------------------------------|
| - N-120 (Variante) - Huércanos | - El Villar - LR-490 |
| - Torrecilla en Cameros - N-111 | - LR-490 - Navalsaz |
| - Hornos de Moncalvillo | - Foncea - Límite de provincia |
| - Sotes - Hornos de Moncalvillo | - N-120 - Hormilla |

- | | |
|----------------------|--|
| - Castañares | - N-120A - Huércanos |
| - Matute | - Alesón - Manjarres |
| - N-111 - Viguera | - Santurdejo - Pazuengos |
| - LR-245 - Pinillos | - N-111 - Ribabellosa |
| - LR-123 - Tudelilla | - Límite provincial Álava - Briñas (TR3) |
| - El Villar | |

7.1.3. Alternativa “Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030” o Alternativa 2

Esta alternativa corresponde a la Red de Carreteras propuesta en el nuevo Plan Regional de Carreteras para el período 2022-2030, en la que se revisan las actuaciones previstas en el Plan vigente, eliminando algunas de ellas, añadiendo otras nuevas que se consideran necesarias y que responden a carencias y necesidades detectadas en los estudios realizados durante el proceso de revisión que se está llevando a cabo y, finalmente, priorizando las actuaciones más necesarias en función de las necesidades, la disponibilidad presupuestaria y los impactos en el medioambiente de las mismas.

Para seleccionar o descartar las actuaciones se han seguido los siguientes pasos:

I. Priorización de los tramos seleccionados

Una vez identificadas todas las carencias de la Red, se asigna una valoración para cada tramo de carretera en función del nivel de necesidad (0 – necesidad detectada prescindible, 1 – básica, 2 – necesaria, 3 – urgente). Una vez asignada la valoración en el análisis multicriterio para cada tramo de la red, se aplican pesos en función de diferentes criterios:

- | | |
|---------------------------|------------------------|
| - Estado actual: 1,00 | - Travesía: 1,00 |
| - Geometría: 3,00 | - Variante: 1,00 |
| - Trazado: 1,00 | - Accesibilidad: 1,50 |
| - Nivel de Servicio: 1,50 | - Accidentalidad: 2,00 |

El sumatorio de las valoraciones aplicándose su peso correspondiente determinará la valoración final de cada tramo de carretera, a mayor valoración, mayor necesidad de actuación. Igualmente, se distinguen dos tipos de categoría. La primera y la que se priorizará se corresponde a los tramos con una necesidad urgente y, la segunda, el resto de tramos con necesidades que se ordenarán de mayor a menor puntuación.

II. Análisis en detalle de las actuaciones

Existen determinados tramos, sobre todo rurales, donde la geometría y el estado de la carretera no son óptimos y por tanto en el listado de priorización aparecen en las primeras posiciones, sin embargo, el flujo vehicular por esas carreteras es muy escaso. Es por ello que en esta segunda fase se han analizado las actuaciones con más valoración en función de su utilidad y repercusión en el futuro, valorando la IMD por esos tramos, la accesibilidad, la población beneficiada tras la ejecución de la actuación o el coste de la misma, entre otros.

Dentro de esta fase, también se tendrán en cuenta la existencia de proyectos cuya ejecución depende de actuaciones previas de otras administraciones y que por lo tanto deben ser aplazados hasta que las obras necesarias sean llevadas a cabo. Además, se han tenido en cuenta aquellos proyectos en los que la tramitación administrativa se encuentra muy avanzada y para los que el presupuesto de obra está ya fijado, así como alternativas de nuevas carreteras.

III. Selección y programación de las actuaciones

Por último, se indica el tipo de actuación a realizar en los tramos y su coste de ejecución, así como la programación de inversiones a lo largo de los años. En el caso de actuaciones con un presupuesto elevado, las obras se realizan progresivamente en tramos menores de carretera.

Otro de los criterios seguidos en la metodología ha sido la coherencia a la hora de planificar e invertir en una carretera. De esta manera se actuará en la carretera completa en aquellos casos en los que uno de los tramos de la carretera obtenga la puntuación necesaria para incluirla en el listado final de actuaciones, sin dejar ningún tramo de ésta sin acondicionar.

Por otra parte, se ha establecido el criterio de actuar en corredores de manera secuencial, es decir, finalizando primero los tramos que dan servicio a un mayor volumen de población. También, se ha tenido en cuenta la coordinación con obras de titularidad estatal que condicionan la viabilidad de las obras de titularidad autonómica.

Asimismo, en la priorización de las inversiones se han tenido en cuenta los siguientes criterios:

- Para actuaciones relativas a ‘Ensanches y Mejoras’: se han priorizado las que ya estaban planificadas o pendiente de ejecución y aquellas que en las que el ancho de plataforma era inferior a 5 metros. Por otro lado, se ha realizado un reparto del presupuesto para las distintas clases de red: 38,3% para actuaciones en la Red Básica, un 33,3% para la Red Comarcal y un 28,3% para la Red Local.
- ‘Refuerzos de Firme’: se han priorizado las obras que ya estaban planificadas o pendiente de ejecución y las actuaciones en función del estado en el que se encuentra el firme (en primer lugar aquellos casos con un estado muy deficiente).
- ‘Mejoras de Travesía’: también se han priorizado las obras que ya estaban planificadas o pendiente de ejecución.
- Por último, cabe mencionar que para aquellas actuaciones relativas a ‘Mejoras de Travesía’ y a ‘Ensanches’, las cuales no pueden ser planificadas debido a las limitaciones presupuestarias de sus respectivos capítulos, se ha optado por incluirlas en el capítulo de Refuerzo de firme, programándose y ordenándose para su realización conforme a la metodología de ese capítulo.

Finalmente, se muestra el listado de las actuaciones que se tendrán en cuenta para este escenario:

Duplicaciones de calzada

- LR-250: tramo LR-443 - LR-255
- LR-443: tramo La Portalada - LR-250

Variantes

- LR-111: Murillo Río de Leza (2ª fase)
- LR-115: Arnedo Oeste
- LR-259: Santo Domingo de La Calzada

Ensanches y mejoras de trazado
LR-113:

- L.P. Burgos – LR-437
- LR-437 – Canales
- Canales – Villavelayo
- Villavelayo LR-334
- LR-334 – Mansilla
- Mansilla – Tabladas

LR-115:

- Enciso – LR-484

LR-250:

- Terroba – LR-478
- LR-478 – San Román de Cameros
- San Román de Cameros - LR-466
- LR-466 - Jalón de Cameros
- Jalón de Cameros – Cabezón de Cameros
- Cabezón de Cameros – Laguna de Cameros
- Laguna de Cameros – LR-457
- LR-457 – N-111

LR-301:

- Galbarruli – LR-403

Refuerzos de Firme
LR-115:

- LR-484 – LR-485
- LR-485 - Arnedillo

LR-304:

- Herramelluri – LR-305
- LR-305 – LR-405
- Treviana – N-232

LR-308:

- N-120 – LR-201
- LR-201 – Villalobar de Rioja

LR-318:

- N-232a – San Vicente de La Sonsierra (Variante Este)

LR-323:

- Grañón – Morales

LR-325:

- Sto. Domingo – Manzanares de Rioja
- Manzanares de Rioja
- Manzanares de Rioja – LR-204

LR-429:

- Bezares – Santa Coloma

- Quel
- Quel – Autol
- Aldeanueva - N-232

LR-123:

- LR-487 - Turruncun
- LR-115 - LR-585
- LR-585 - LR-134
- LR-134 - LR-483
- LR-483 - LR-381
- LR-381 - LR-481
- LR-481 – El Villar

LR-124:

- L.P. Álava – Briñas (TR3)
- Briñas – N-124 (TR3)

LR-260:

- Corera
- N-232 – LR-259
- LR-259 – Alcanadre

LR-285:

- LR-289 – LR-123

LR-286:

- LR-115 – Enciso
- Enciso – El Villar
- El Villar
- El Villar – LR-490
- LR-490 - Navalsaz
- Navalsaz
- Navalsaz – LR-283

LR-308:

- Villalobar de Rioja

- Treviana

LR-305:

- Leiva

LR-313:

- N-120 – Hormilla
- Hormilla
- LR-315 – LR-514

LR-321:

- Huércanos – N-232

LR-322:

- LR-113 – LR-514

LR-422:

- Lugar del Río

LR-463:

- LR-245 – Torre de Cameros

LR-465:

- LR-464 – Hornillos de Cameros

LR-482:

- Calahorra – Murillo de Calahorra

LR-504:

- LR-111 – Castañares
- Castañares – LR-111

LR-547:

- N-111 – Torrecilla en Cameros

7.2. Metodología para la evaluación de alternativas y dificultades encontradas durante el proceso

Para realizar la comparación entre alternativas y así seleccionar la que resulte más idónea, se realiza un análisis de diferentes criterios que están directamente relacionados con la consecución de los objetivos previamente expuestos.

Para cada criterio, se puntúan las alternativas entre 0, correspondiente a la más deficiente, y 1, correspondiente a la óptima. Seguidamente se multiplican estas puntuaciones por un factor de ponderación para finalmente obtener una puntuación total para cada una de ellas y seleccionar la idónea.

Los criterios utilizados para realizar la comparativa son los siguientes:

- Emisiones de gases de efecto invernadero
- Consumo energético
- Funcionalidad
- Ruido
- Accesibilidad
- Ocupación del suelo
- Económico
- Seguridad Vial

Para la valoración de las alternativas consideradas se tendrá en cuenta su efecto sobre los aspectos mencionados anteriormente, de la siguiente manera:

- **Emisiones de gases de efecto invernadero:** a mayor valor se penalizará la puntuación de la alternativa.
- **Consumo energético:** a mayor valor se penalizará la puntuación de la alternativa.
- **Funcionalidad:** se valorará el aumento de la velocidad media de circulación en la red, lo que permitirá que se reduzcan los tiempos de recorrido.
- **Ruido:** se otorgará un índice, comprendido entre 0 y 1 dependiendo del nivel de ruido que supone cada alternativa. A mayor valor se penalizará la puntuación de la alternativa.
- **Accesibilidad:** se valorará la accesibilidad absoluta al territorio a través de la reducción de los tiempos de recorrido, así como estudiar el número de núcleos de población que, gracias a las actuaciones, cumplen con los criterios de los umbrales máximos permitidos respecto a importantes puntos atractores de viajes (60 minutos al hospital más cercano y 30 minutos al centro de salud) que en el escenario base no cumplían.
- **Ocupación del suelo y afección a espacios de valor ambiental:** se otorgará un índice, comprendido entre 0 y 1 en función del grado de ocupación de suelo que supone cada alternativa (ensanches, nuevas vías, etc.), así como la superficie ocupada en espacios de valor ambiental. A mayor ocupación de suelo se penalizará la puntuación de la alternativa.

- **Económico:** a mayor coste de inversión se penalizará la puntuación de la alternativa.
- **Seguridad Vial:** se valorarán las mejoras que se hagan en seguridad vial, en general, teniendo especial atención a la reducción de la accidentalidad. De esta manera, se otorgará un índice comprendido entre 0 y 1 dependiendo del nivel de mejora en materia de seguridad vial que supone cada alternativa.

Una vez obtenida la puntuación individual de cada criterio para todas las alternativas, se multiplica cada valor por un coeficiente de ponderación, entre 1 y 4, en función de la importancia relativa de cada criterio:

- Emisiones de gases de efecto invernadero: 4
- Consumo energético: 3
- Funcionalidad: 4
- Ruido: 2
- Accesibilidad: 4
- Ocupación del suelo y afección a espacios naturales: 3
- Económico: 3
- Seguridad Vial: 3

7.3. Cumplimiento de la Ley 6/2017 de Protección del Medio Ambiente

De acuerdo al artículo 7 del *Decreto 29/2018, de 20 de septiembre, por el que se aprueba el reglamento de desarrollo del Título I "Intervención Administrativa" de la Ley 6/2017 de Protección del Medio Ambiente de La Rioja*, en el caso de que el Plan establezca un marco para el desarrollo de infraestructuras, en la selección de alternativas se deberá incluir un resumen de cómo han sido integrados los principios de la *Ley 6/2017, de 8 de mayo, de Protección del Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de La Rioja*.

En cumplimiento de lo anterior, a continuación, se muestran los principios rectores de esta Ley y como se han tenido en cuenta:

a) De utilización racional y sostenible de los recursos naturales y el uso eficiente de la energía.

A la hora de la selección y priorización de actuaciones en las distintas alternativas, en especial la alternativa 2, ha primado el criterio de acondicionar los corredores existentes frente a la construcción de nuevos trazados. Además, los nuevos trazados se limitan a zonas del territorio donde existen problemas de accesibilidad o a la construcción de variantes de población donde las características e intensidad de tráfico soportado por las travesías no es compatible con el correcto funcionamiento de la carretera o con el entorno urbano en el que se ubican.

Mejorando estas infraestructuras también se reduce el consumo energético gracias a, entre otros factores, una conducción más eficiente al permitirse una velocidad más constante y al fomento del uso de la bicicleta, reduciendo el número de vehículos privados circulando.

Para valorar este aspecto, en el estudio de las alternativas se han establecido diferentes criterios relacionados, puntuando cada uno para cada alternativa, como el consumo energético o la ocupación de suelo y afección a espacios naturales.

b) De prevención y cautela de los daños al medio ambiente y, de forma subsidiaria, la corrección de los mismos en su origen.

La elección de actuaciones y alternativas se ha llevado a cabo teniendo en cuenta los condicionantes ambientales, así como las consideraciones emitidas en el Documento de Alcance por parte de la Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos, con el fin de minimizar los daños al medio ambiente.

Una vez seleccionadas, en el presente EAE, se han propuesto una serie de recomendaciones y medidas correctoras en los siguientes ámbitos, destinadas a favorecer la integración ambiental de dichas propuestas:

- Utilización racional del suelo
- Protección del medio natural e hídrico y de la calidad del aire
- Prevención de riesgos naturales e inducidos
- Protección del patrimonio cultural
- Implementación de las infraestructuras y mejora de la eficiencia energética
- Eficiencia de la movilidad urbana y fomento del transporte público
- Protección del paisaje
- Sostenibilidad social, protección del medio humano, calidad de vida y equidad social.
- Fomento de la participación institucional y pública.
- Ecoeficiencia, utilización sostenible de recursos naturales y Gestión de residuos.
- Medidas respecto al efecto barrera de las infraestructuras existentes y previstas
- Medidas de protección y mejora de la salud humana

Para evaluar cada una de las alternativas en este aspecto se tendrán en cuenta las emisiones contaminantes, el consumo energético o la ocupación de suelo.

c) De responsabilidad de los agentes económicos y sociales en la protección de las actuaciones realizadas sobre el medio ambiente, así como la conservación y restauración del medio.

Tal y como se refleja seguidamente en el apartado i), el Plan es sometido a información pública y consultas, trámite en el cual los diferentes organismos y administraciones públicas afectadas participan activamente en la toma de decisiones, efectuando las oportunas consideraciones y observaciones y estableciendo medidas a adoptar en su caso para garantizar la preservación del medio y su puesta en valor.

Por otra parte, en el presente EAE, con el fin de garantizar el cumplimiento de las medidas ambientales protectoras y /o correctoras establecidas para el presente Plan, se efectúa un seguimiento ambiental a través de diferentes indicadores establecidos por el órgano ambiental en el Documento de Alcance del EAE (Apartado C).

d) De racionalización, simplificación y armonización de los procedimientos de intervención ambiental.

Actualmente existe un procedimiento reglado para la evaluación ambiental de planes y programas (apartado 1.1) que permite su consideración en fases iniciales de la redacción del Plan, antes de la generación de propuestas, de los activos ambientales, culturales y paisajísticos del ámbito, además de considerar las sinergias con otras actuaciones. Dicha visión sólo es alcanzable por medio de Planes de nivel supramunicipal, que permiten establecer las directrices básicas de futuras actuaciones ambientales a nivel municipal, de una forma coherente y ordenada, como es el Plan Regional de Carreteras de La Rioja.

Mediante la Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria del *Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030* se persigue, por tanto, la incorporación de la variable ambiental desde el principio del proceso, apostando por una movilidad y desarrollo sostenible y analizando la necesidad o no de nuevas infraestructuras de transporte (uso del territorio) en un ámbito más ampliado.

Todo lo indicado unido a una fase de consultas e información pública en el que participan todos los organismos y administraciones públicas implicadas, y a una evaluación en fase de redacción del EAE, de las actuaciones del Plan que previsiblemente impliquen una tramitación ambiental (apartado 8), hace que el Plan, una vez aprobado, constituya un instrumento de referencia para los futuros proyectos que lo desarrollan y permita una simplificación y claridad en los procedimientos ambientales de los mismos.

e) De colaboración activa y coordinación entre los distintos órganos administrativos que intervienen en los procedimientos ambientales.

Durante toda la redacción del Plan se ha mantenido contacto con los distintos organismos afectados, pero, especialmente, durante las fases de participación pública se ha consultado a las diferentes administraciones como las Direcciones Generales del Gobierno de La Rioja (Biodiversidad, Cultura, Protección Civil...) así como a los Ayuntamientos y a la Demarcación de Carreteras, entre otros. Además, se ha contado con el asesoramiento de técnicos designados al efecto pertenecientes a las Direcciones Generales competentes en biodiversidad y calidad ambiental.

f) De proporcionalidad entre las afecciones al medio ambiente de proyectos, actividades, planes y programas, y el tipo de procedimiento ambiental al que en su caso deben someterse.

La evaluación ambiental ordinaria del presente Plan permite categorizar las actuaciones propuestas en el mismo en función de su afección al medio, evaluando en el EAE que tipo de actuaciones previsiblemente requerirán de un tipo de tramitación ambiental u otro (apartado 8).

De este modo no solo con el Plan se establecen directrices a cumplir para los futuros proyectos y se consideran los activos ambientales, culturales y paisajísticos a preservar, sino que además se orienta hacia el tipo de tramitación que requerirá cada actuación propuesta.

g) De adaptación al progreso técnico mediante la utilización de las mejores técnicas disponibles, menos contaminantes o lesivas para el medio ambiente.

Durante la redacción del Plan se han tenido en cuenta los condicionantes ambientales, en especial en fase de propuesta de actuaciones, primando aquellas ambientalmente sostenibles que contribuyan a una reducción de la contaminación atmosférica y del consumo energético, estableciendo medidas e indicadores para su cumplimiento.

Los indicadores de seguimiento fomentan el desarrollo de actuaciones del Plan sostenibles con el medio, la mejora de la calidad del aire (reducción emisiones y huella de carbono) y la permeabilidad ecológica, controlando la ocupación de terrenos, afección a Espacios Naturales Protegidos y al paisaje, la contaminación acústica y lumínica así como el posible efecto barrera de las infraestructuras por la intercepción de cauces principales (corredores biológicos) y garantizando la protección del patrimonio cultural así como del bienestar de la población y fomento de la economía local.

De este modo, los proyectos que deriven de dichas propuestas deberán de tener en cuenta en fase de diseño todas las directrices establecidas en el presente Plan, empleando las mejores técnicas disponibles, menos contaminantes o lesivas para el medio ambiente, con el fin de compatibilizarlas con el entorno natural.

h) De subsidiariedad, que supone que, salvo por motivos de eficacia, dimensión o efectos de las acciones de protección del medio ambiente, las decisiones se adoptarán por las Administraciones Públicas más cercanas a los ciudadanos.

El ámbito de actuación de este Plan comprende a las carreteras de titularidad del Gobierno de La Rioja, por ello la toma de decisiones se ha realizado desde la Dirección General de Infraestructuras de este Gobierno, pero siempre teniendo en cuenta las observaciones, consultas y alegaciones recibidas desde otras administraciones, como son los Ayuntamientos, en las fases de información pública y consultas.

i) De participación pública garantizando el libre acceso a la información pública.

La tramitación del presente Plan lleva consigo la participación pública en varias fases del proceso, desde el inicio del mismo, hasta fases más avanzadas del Plan, integrando las consideraciones derivadas de dichas participaciones.

Como parte de la evaluación estratégica ordinaria del Plan, la Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos, una vez recibido el Documento Inicial Estratégico y el borrador del

Plan (22 de enero de 2021), emite la resolución por la que se aprueba el Documento de Alcance para la elaboración del presente Estudio Ambiental Estratégico.

Para la redacción de este último documento, el órgano ambiental citado ha identificado como interesadas y ha consultado a una serie de Administraciones y organizaciones, haciéndolas partícipes por tanto del Plan.

Asimismo, tras la elaboración del presente estudio, junto con la versión preliminar del Plan, se somete de nuevo a un trámite de información pública y consultas durante 45 días hábiles, permitiendo a Administraciones y organizaciones ser partícipes en la realización del Plan.

j) De integración de los aspectos ambientales en la toma de decisiones.

Para la valoración de las tres alternativas del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030, y escoger finalmente la más adecuada, se ha utilizado el método PATTERN con ponderación de pesos de diferentes criterios, entre ellos los aspectos ambientales que son los siguientes:

- Emisiones de gases de efecto invernadero
- Consumo energético
- Ruido
- Ocupación del suelo y afección a espacios naturales

k) Del desarrollo sostenible.

Uno de los objetivos de este Plan es fomentar la movilidad sostenible, contribuyendo al fomento y promoción de los modos de transporte menos contaminantes, en especial la bicicleta. Por ello se han considerado itinerarios ciclistas interurbanos en las actuaciones del Plan sobre la red viaria.

Además, en diversas poblaciones, se ha propuesto la introducción de variantes, reduciendo así el número de vehículos que discurren por las travesías favoreciendo los desplazamientos peatonales en condiciones de seguridad, lo cual redundará en una movilidad más sostenible en los núcleos urbanos. Así mismo, se plantea el acondicionamiento y mejora de numerosas travesías.

Por otra parte, se ha fomentado el aumento de la accesibilidad a los equipamientos y funcionalidad de la Red, lo que implicará una reducción en los tiempos de recorrido. Esto se traduce también en un ahorro de tiempo para los trayectos en transporte público, haciéndolo más atractivo para los usuarios y fomentando la movilidad sostenible.

7.4. Valoración de las distintas alternativas y criterios

En los siguientes subapartados se explicará detalladamente la forma en la que cada criterio se ha tenido en cuenta para evaluar cada una de las alternativas, para finalmente puntuar cada aspecto con un valor entre 0 y 1.

7.4.1. Emisiones de gases de efecto invernadero

El objeto de este apartado es definir y calcular las emisiones derivadas de cada una de las 3 alternativas planteadas. Estas emisiones para vehículos a motor se miden en unidades de masa por longitud (g/km).

Los agentes contaminantes considerados para el cálculo han sido los siguientes:

- CO₂: Dióxido de carbono
- CO: Monóxido de carbono
- COVNM: Compuestos orgánicos volátiles a excepción del metano
- NOx: Monóxido de nitrógeno
- N₂O: Óxido nitroso
- NH₃: Amoniaco
- Pb: Plomo

Para llevar a cabo el cálculo de emisiones de CO₂ y del resto de contaminantes, se han seguido las directrices establecidas por el Ministerio para la Transición Ecológica. La estimación de las emisiones y proyecciones por el Sistema Español de Inventario (SEI) se realiza de acuerdo con metodologías que siguen directrices validadas por las instancias internacionales y europeas implicadas, en relación con los gases de efecto invernadero y los contaminantes atmosféricos.

Las metodologías utilizadas para estimar las emisiones en cada sector de actividad se describen en Fichas Sectoriales, que se encuentran en proceso de elaboración y de publicación a través del buscador de la página web del Ministerio para la Transición Ecológica (<https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/sistema-espanol-de-inventario-sei/>).

Las emisiones de contaminantes de una categoría de vehículos en un tramo y en un periodo de tiempo, son igual al producto de emisión asociado a la categoría, por el número de vehículos de dicha categoría que circulan por el tramo, por la longitud del tramo.

Siendo la fórmula la siguiente:

$$\text{Emisiones por periodo de tiempo [g]} = \text{Factor de emisión según tipo de combustible [g/km]} \times \text{Número de vehículos por kilometraje recorrido [veh-km]}$$

➤ Factor de emisión según tipo de combustible

Según la ficha del Parque de vehículos automóviles para La Rioja que publica la Dirección General de Tráfico (Ministerio del Interior), la distribución de vehículos por carburante es la siguiente:

Comunidad autónoma	Tipo de vehículo	Tipo de carburante	Año		
			2017	2018	2019
La Rioja, La	Camiones y furgonetas	Gasolina	3.160	3.131	3.136
		Gasóleo	34.805	34.884	35.017
		Otros	20	46	62
		Subtotal camiones y furgonetas	37.985	38.061	38.215
	Autobuses	Gasolina	2	2	2
		Gasóleo	257	261	259
		Otros	0	0	0
		Subtotal autobuses	259	263	261
	Turismos	Gasolina	57.286	59.308	61.251
		Gasóleo	86.738	88.171	88.852
		Otros	76	151	276
		Subtotal turismos	144.100	147.630	150.379
	Motocicletas	Gasolina	15.915	16.575	17.280
		Gasóleo	36	39	43
		Otros	23	19	24
		Subtotal motocicletas	15.974	16.633	17.347
	Tractores industriales	Gasolina	0	0	0
		Gasóleo	1.638	1.697	1.764
		Otros	0	0	0
		Subtotal tractores industriales	1.638	1.697	1.764
	Remolques y semirremolques	Sin especificar	3.485	3.622	3.707
		Subtotal remolques y semirremolques	3.485	3.622	3.707
	Otros vehículos	Gasolina	994	1.021	1.026
		Gasóleo	2.899	2.967	3.090
		Otros	211	221	231
		Subtotal otros vehículos	4.104	4.209	4.347
	Subtotal Rioja, La		207.545	212.115	216.020

Figura 77. Distribución de vehículos en La Rioja.

Fuente: Observatorio del transporte y la logística en España. Dirección General de Tráfico.

Sumando por una parte los vehículos ligeros (turismos y motocicletas) y por otra los vehículos pesados, se resume en lo siguiente:

Tipo de combustible	Veh. Ligeros	% ligeros	Veh. Pesados	% pesados
Gasolina	78.531	46,82%	4.164	8,62%
Gasóleo/diésel	88.895	53,00%	43.837	90,77%
Otros	300	0,18%	293	0,61%
Total	167.726	100,00%	48.294	100%

Tabla 11. Distribución de vehículos en la Rioja.

Fuente: Ficha del Parque de Vehículos Automóviles La Rioja. Dirección General de Tráfico. Elaboración propia.

En esta ficha no se tiene en cuenta el incremento de vehículos eléctricos que se dará hasta 2030. Según el Plan Nacional de Energía y Clima 2021-2030 (PNIEC) del Gobierno, España espera

contar con 5 millones de vehículos eléctricos en este año entre furgonetas, autobuses, turismos y motocicletas.

Para estimar el porcentaje de **vehículos eléctricos** que existirá en **2030** y así calcular de nuevo la distribución del parque móvil de La Rioja, se parte de la distribución de vehículos según la DGT en 2020, y se realiza la hipótesis de que el número total de vehículos se mantiene constante hasta 2030.

Distribución Del Parque Móvil (2020)			
Camiones	2.514.750	Motocicletas	3.735.920
Furgonetas	2.516.177	Tractores industriales	235.511
Autobuses	63.387	Remolques y semirremolques	498.492
Turismos	24.716.898	Otros vehículos	484.068
Total		34.765.203	

Tabla 12 . Distribución del parque móvil en España (2020).

Fuente: Parque de vehículos 2020 en España. DGT.

Como la estimación del gobierno solo estima que furgonetas, autobuses, turismos y motocicletas serán eléctricos, se calculará la distribución actual de estos para poder distribuir razonadamente los 5.000.000 vehículos eléctricos que habrá en 2030.

Tipo de vehículo	Vehículos (2020)	%
Furgonetas	2.516.177	8,11%
Autobuses	63.387	0,20%
Turismos	24.716.898	79,65%
Motocicletas	3.735.920	12,04%
Total	31.032.382	100%

Tabla 13 . Distribución de furgonetas, autobuses, turismos y motocicletas (2020).

Fuente: Parque de vehículos 2020 en España. DGT. Elaboración propia.

Por tanto, utilizando estos porcentajes, se calcula primeramente la distribución de los 5.000.000 de vehículos eléctricos que habrá en 2030 entre furgonetas, autobuses, turismos y motocicletas para, finalmente, con una simple resta, calcular la distribución de los no eléctricos.

	Eléctricos	No eléctricos		Eléctricos	No eléctricos
Camiones	-	2.514.750	Motocicletas	601.939	3.133.981

	Eléctricos	No eléctricos		Eléctricos	No eléctricos
Furgonetas	405.412	2.110.765	Tractores industriales	-	235.511
Autobuses	10.213	53.174	Remolques y semirremolques	-	498.492
Turismos	3.982.436	20.734.462	Otros vehículos	-	484.068
Total		5.000.000	Total		34.765.203

Tabla 14. Distribución de vehículos eléctricos en España en 2030.

Fuente: Elaboración propia.

Con estos datos, sumando por una parte los vehículos ligeros (turismos y motocicletas) y, por otra, los vehículos pesados (camiones, furgonetas, autobuses, tractores, remolques y otros vehículos) tanto eléctricos como totales, se obtiene lo siguiente:

Tipo de vehículo	Vehículos eléctricos	Vehículos totales	% eléctricos
Ligeros	4.584.375	28.452.818	16%
Pesados	415.625	6.312.385	7%
Total	5.000.000	34.765.203	

Tabla 15. Vehículos eléctricos en 2030.

Fuente: Parque de vehículos 2020 en España. DGT. Elaboración propia.

Teniendo en cuenta estos porcentajes, se recalcula la **distribución para La Rioja** diferenciando entre vehículos eléctricos y convencionales:

Tipo de combustible	Veh. Ligeros	% ligeros	Veh. Pesados	% pesados
Gasolina	66.084	39,40%	3.896	8,07%
Gasóleo/diésel	74.806	44,60%	41.017	84,93%
Eléctricos	26.836	16,00%	3.381	7,00%
Total	167.726	100,00%	48.294	100%

Tabla 16. Distribución recalculada por tipo de vehículo en La Rioja.

Fuente: Elaboración propia

Una vez obtenida la nueva distribución de vehículos, tomando como referencia el documento “*EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2016 – Update Jul. 2018*”, se obtienen **los factores de emisión** correspondientes a vehículos ligeros, pesados y comerciales ligeros de todas las categorías EURO.

En 2020, la edad media de los vehículos que circulan por las carreteras de La Rioja se situaba en los 12,6 años, según datos de la Consultora MSI para la patronal de los concesionarios, Faconauto. Por tanto, si este dato se mantiene, en 2030 la mayoría de vehículos circulando por las

carreteras de la comunidad estarían matriculados en el año 2017. Por ello se seleccionan los factores correspondientes a la normativa Euro 6 2017-2019:

Table 3-17: Tier 2 exhaust emission factors for passenger cars, NFR 1.A.3.b.i

Type	Technology	CO	NM VOC	NO _x	N ₂ O	NH ₃	Pb	CO ₂ lube
Units		g/km	g/km	g/km	g/km	g/km	g/km	g/km
Notes			Given as THC-CH ₄	Given as NO ₂ equivalent				due to lube oil
Petrol Medium	PRE ECE	37.3	2.8	2.53	0.01	0.0020	1.82E-05	0.663
	ECE 15/00-01	29.6	2.19	2.53	0.01	0.0020	1.82E-05	0.663
	ECE 15/02	21.7	2.060	2.40	0.01	0.0020	1.82E-05	0.663
	ECE 15/03	21.1	2.06	2.51	0.01	0.0020	1.82E-05	0.663
	ECE 15/04	13.4	1.68	2.66	0.01	0.0020	1.82E-05	0.663
	Open Loop	6.49	0.29	1.29	0.01	0.0020	1.82E-05	0.663
	Euro 1 - 91/441/EEC	3.92	0.530	0.485	0.01	0.0922	1.82E-05	0.596
	Euro 2 - 94/12/EEC	2.04	0.251	0.255	0.006	0.1043	1.82E-05	0.530
	Euro 3 - 98/69/EC I	1.82	0.119	0.097	0.002	0.0342	1.82E-05	0.464
	Euro 4 - 98/69/EC II	0.62	0.065	0.061	0.002	0.0342	1.82E-05	0.398
	Euro 5 - EC 715/2007	0.62	0.065	0.061	0.0013	0.0123	1.82E-05	0.398
	Euro 6 up to 2016	0.62	0.065	0.061	0.0013	0.0123	1.82E-05	0.398
	Euro 6 2017-2019	0.62	0.065	0.061	0.0013	0.0123	1.82E-05	0.398
	Euro 6 2020+	0.62	0.065	0.061	0.0013	0.0123	1.82E-05	0.398
Diesel Medium	Conventional	0.688	0.159	0.546	0.00	0.0010	1.82E-05	0.663
	Euro 1 - 91/441/EEC	0.414	0.047	0.690	0.003	0.0010	1.82E-05	0.596
	Euro 2 - 94/12/EEC	0.296	0.035	0.716	0.005	0.0010	1.82E-05	0.530
	Euro 3 - 98/69/EC I	0.089	0.02	0.773	0.007	0.0010	1.82E-05	0.464
	Euro 4 - 98/69/EC II	0.092	0.014	0.58	0.01	0.0010	1.82E-05	0.398
	Euro 5 - EC 715/2007	0.040	0.0080	0.55	0.004	0.0019	1.82E-05	0.398
	Euro 6 up to 2016	0.049	0.0080	0.45	0.004	0.0019	1.82E-05	0.398
	Euro 6 2017-2019	0.049	0.0080	0.35	0.004	0.0019	1.82E-05	0.398
	Euro 6 2020+	0.049	0.0080	0.17	0.004	0.0019	1.82E-05	0.398

Figura 78. Factores de emisión según tipo de vehículo.

Fuente: EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2016 – Update Jul. 2018.

Del mismo documento, se obtiene que la emisión de material particulado PM 2.5 para un vehículo de gasolina mediano Euro 6 2017-2019 es de 0,0016 gramos/km y en el caso de un vehículo diésel con misma categoría 0,0015 gramos/km. No se tendrán en cuenta los vehículos eléctricos ya que estos no emitirán emisiones contaminantes.

Resumiendo lo anterior, los factores de emisión que se utilizarán para el cálculo serán los siguientes:

Factores de emisión - (g/km)								
Tipo de combustible	CO	NM VOC	NO _x	N ₂ O	NH ₃	Pb	CO ₂	PM2.5 Ligeros
Gasolina	0,62	0,065	0,061	0,0013	0,0123	0,0000182	0,398	0,0016
Diésel	0,049	0,008	0,35	0,004	0,0019	0,0000182	0,398	0,0015

Tabla 17. Factores de emisión.

Fuente: EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2016 – Update Jul. 2018.

Para obtener este dato se ha recurrido a la modelización de las diferentes alternativas mediante el software VISUM. El modelo nos proporciona información sobre los vehículos por kilometraje recorrido en las diferentes vías, diferenciando si son ligeros o pesados.

Tipo de combustible	Veh. Ligeros (veh*km/día)	Veh. Pesados (veh*km/día)
Alternativa 0	9.763.539	2.540.074
Alternativa 1	9.765.989	2.542.130
Alternativa 2	9.768.796	2.539.369

Tabla 18. Vehículos por kilómetro recorrido para cada alternativa.

Fuente: Elaboración propia.

Gracias a esta información y a los porcentajes calculados en el apartado anterior, se obtiene el número de vehículos por tipo de combustible. Para calcular seguidamente las correspondientes emisiones, se utilizarán los vehículos equivalentes, es decir, cada vehículo pesado contabilizará por dos ligeros. Se obtiene lo siguiente:

Alternativa 0:

Tipo de combustible	% ligeros	Veh. Ligeros (veh*km/día)	% pesados	Veh. Pesados (veh*km/día)	Veh. Totales equivalentes (veh*km/día)
Gasolina	39,40%	3.846.846	8,07%	204.923	4.256.691
Diesel	44,60%	4.354.527	84,93%	2.157.347	8.669.220
Eléctricos	16,00%	1.562.166	7,00%	177.805	1.917.777
Total	100%	9.763.539	100%	2.540.074	14.843.687

Tabla 19. Vehículos por kilómetro recorrido. Alternativa 0.

Fuente: Elaboración propia.

Alternativa 1:

Tipo de combustible	% ligeros	Veh. Ligeros (veh*km/día)	% pesados	Veh. Pesados (veh*km/día)	Veh. Totales equivalentes (veh*km/día)
Gasolina	39,40%	3.847.811	8,07%	205.088	4.257.988
Diesel	44,60%	4.355.619	84,93%	2.159.092	8.673.804
Eléctricos	16,00%	1.562.558	7,00%	177.949	1.918.456
Total	100%	9.765.989	100%	2.542.130	14.850.248

Tabla 20. Vehículos por kilómetro recorrido. Alternativa 1.

Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a la **Alternativa 2**, el modelo no tiene en cuenta las medidas para fomentar la movilidad sostenible, es decir, la introducción de carriles y vías ciclistas. La creación de ellas provocará un cambio en el reparto modal, lo que aumentará los desplazamientos en bicicleta y reducirá el número de turismos en las carreteras. Por ello se tomará la hipótesis de que el número de vehículos ligeros extraídos del modelo (9.768.796 veh.) se verá reducido en un 1%. Finalmente queda lo siguiente:

Tipo de combustible	% ligeros	Veh. Ligeros (veh*km/día)	% pesados	Veh. Pesados (veh*km/día)	Veh. Totales equivalentes (veh*km/día)
Gasolina	39,40%	3.810.428	8,07%	204.866	4.220.159
Diesel	44,60%	4.313.303	84,93%	2.156.747	8.626.797
Eléctricos	16,00%	1.547.377	7,00%	177.756	1.902.889
Total	100%	9.671.108	100%	2.539.369	14.749.845

Tabla 21. Vehículos por kilómetro recorrido. Alternativa 2.

Fuente: Elaboración propia.

➤ Resultados obtenidos para cada alternativa:

Utilizando la fórmula explicada anteriormente (Emisiones por periodo de tiempo [g] = Factor de emisión según tipo de combustible [g/km] x Número de vehículos por kilometraje recorrido [veh-km]), siendo los factores de emisión los mostrados en la Tabla 25 y el número de vehículos los vehículos totales equivalentes calculados en las Tablas 19, 20 y 21, se obtienen las emisiones para los diferentes agentes contaminantes y para cada alternativa. Se muestran los datos tanto en gramos como en toneladas (dividiendo por 10⁶) así como para un día y para un año (multiplicando por 365 días). Los resultados se muestran a continuación:

Alternativa 0:

	CO	NMVOC	NO _x	N ₂ O	NH ₃	Pb	CO ₂	PM2.5
Veh. Gasolina (g/día)	2.639.148,30	276.684,90	259.658,14	5.533,70	52.357,30	77,47	1.694.162,94	6.810,71
Veh. Diesel (g/día)	424.791,78	69.353,76	3.034.227,01	34.676,88	16.471,52	157,78	3.450.349,57	13.003,83
Total (g/día)	3.063.940,08	346.038,66	3.293.885,15	40.210,58	68.828,81	235,25	5.144.512,51	19.814,54
Total (Tn/día)	3,06	0,35	3,29	0,04	0,07	0,00	5,14	0,02
Total (Tn/año)	1.118,34	126,30	1.202,27	14,68	25,12	0,09	1.877,75	7,23

Tabla 22. Emisiones contaminantes. Alternativa 0.

Fuente: Elaboración propia.

Alternativa 1:

	CO	NMVOC	NO _x	N ₂ O	NH ₃	Pb	CO ₂	PM2.5
Veh. Gasolina (g/día)	2.639.952,40	276.769,20	259.737,25	5.535,38	52.373,25	77,50	1.694.679,12	6.812,78
Veh. Diesel (g/día)	425.016,40	69.390,43	3.035.831,39	34.695,22	16.480,23	157,86	3.452.173,98	13.010,71
Total (g/día)	3.064.968,80	346.159,64	3.295.568,65	40.230,60	68.853,48	235,36	5.146.853,11	19.823,49
Total (Tn/día)	3,06	0,35	3,30	0,04	0,07	0,00	5,15	0,02
Total (Tn/año)	1.118,71	126,35	1.202,88	14,68	25,13	0,09	1.878,60	7,24

Tabla 23. Emisiones contaminantes. Alternativa 1.

Fuente: Elaboración propia.

Alternativa 2:

	CO	NMVOC	NO _x	N ₂ O	NH ₃	Pb	CO ₂	PM2.5
Veh. Gasolina (g/día)	2.616.498,65	274.310,34	257.429,71	5.486,21	51.907,96	76,81	1.679.623,33	6.752,25
Veh. Diesel (g/día)	422.713,08	69.014,38	3.019.379,12	34.507,19	16.390,92	157,01	3.433.465,40	12.940,20
Total (g/día)	3.039.211,73	343.324,72	3.276.808,82	39.993,40	68.298,87	233,81	5.113.088,73	19.692,45
Total (Tn/día)	3,04	0,34	3,28	0,04	0,07	0,00	5,11	0,02
Total (Tn/año)	1.109,31	125,31	1.196,04	14,60	24,93	0,09	1.866,28	7,19

Tabla 24. Emisiones contaminantes. Alternativa 2.

Fuente: Elaboración propia.

➤ Valoración de cada alternativa según las emisiones de gases de efecto invernadero:

Para poder evaluar las diferencias entre cada alternativa y posteriormente ponderar cada factor condicionante, es necesario puntuar cada una de ellas, en cada criterio, con una puntuación entre 0 y 1. Esto se hará, en la medida de lo posible, de una forma cuantitativa, sin embargo, al tratarse de cálculos aproximados, se tendrán en cuenta también otros factores de manera cualitativa.

En el caso de las emisiones de efecto invernadero, a mayor valor de emisiones se penalizará la puntuación de la alternativa. Para ello se tomará, por una parte, la huella de carbono generada, es

decir, las toneladas de CO₂ emitidas al año en cada escenario. Se puntuará con un 1 la que emita menor cantidad de CO₂, con un 0 la que emita más, y se interpolará la restante entre estos valores.

Por otro lado, habrá que tener en cuenta que tanto en el escenario de la alternativa 1, como para la alternativa 2, se realizarán diversas actuaciones que condicionarán la emisión de gases contaminantes. Por una parte, las mejoras en los trazados y los refuerzos de firmes harán que los conductores, al sentirse más seguros, tiendan a conducir a una velocidad mayor que implica una contaminación mayor.

Sin embargo, actuaciones como la creación de variantes y la mejora de las travesías implicarán una conducción más eficiente, lo que provoca velocidades más constantes, menos paradas, menos arranques y, por tanto, menos emisiones que compensarán las anteriores.

Finalmente, la valoración para este criterio queda de la siguiente manera:	Tn CO ₂ /año	Puntuación CO ₂
Alternativa 0	1.877,75	0,069
Alternativa 1	1.878,60	0
Alternativa 2	1.866,28	1

Tabla 25. Puntuación para el criterio “Emisiones de gases de efecto invernadero”.

Fuente: Elaboración propia.

7.4.2. Consumo energético (combustibles fósiles)

Para la obtención del consumo energético que conlleva la implantación de cada escenario se ha utilizado nuevamente el documento “*EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2016 – Update Jul. 2018*”, donde se detalla el consumo energético por tipología de vehículo y kilómetro recorrido. Multiplicando este dato por los veh*km/día calculados en el apartado anterior (tablas 19,20 y 21) se obtiene el resultado deseado para cada alternativa. Se tendrán en cuenta únicamente los vehículos que utilizan combustibles fósiles.

Table 3-27: Tier 2 average fuel/energy consumption values

Vehicle category	Sub-category	Technology	FC (g/km)
Passenger cars	Petrol Mini	Euro 4 and later	49
	Petrol Small	PRE ECE to open loop	65
		Euro 1 and later	56
	Petrol Medium	PRE ECE to open loop	77
		Euro 1 and later	66
	Petrol Large-SUV-Executive	PRE ECE to open loop	95
		Euro 1 and later	86
	Diesel Small	Euro 4 and later	38
	Diesel Medium	Conventional	63
		Euro 1 and later	55
	Diesel Large-SUV-Executive	Conventional	75
		Euro 1 and later	73
	LPG	Conventional	59
Heavy-duty trucks		Euro 1 and later	57
	2-stroke	Conventional	82
	Hybrid Petrol Small	Euro 4	34
	Hybrid Petrol Medium	Euro 4	34
	Petrol > 3.5 t	Conventional	177
		Conventional	125
	<=7.5 t	Euro I and later	101
	7.5-16 t	Conventional	182
		Euro I and later	155
	16-32 t	Conventional	251
		Euro I and later	210
	> 32 t	Conventional	297
		Euro I and later	251

Tabla 26. Consumo energético medio por vehículo.

Fuente: EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2016 – Update Jul. 2018

➤ Resultados obtenidos para cada alternativa:

Multiplicando los resultados de las tablas 19,20 y 21 y la tabla anterior, se obtiene para cada alternativa los gramos/día de consumo equivalente. A partir de ello se calculan las toneladas equivalentes al año de petróleo consumidas:

Alternativa 0:

Tipo de vehículo	Vehículos (veh*km/día)	FC (g/km)	Total (g/día)	Total (Tn/día)	Total (Tn/año)
Ligeros Gasolina	3.846.846	66	253.891.811,66	253,89	92.670,51
Ligeros Diésel	4.354.527	55	239.498.972,77	239,50	87.417,13
Pesados	2.362.269	210	496.076.533,44	496,08	181.067,93
Total			989.467.317,88	989,47	361.155,57

Tabla 27. Consumos equivalentes en la alternativa 0.

Fuente: Elaboración propia.

Alternativa 1:

Tipo de vehículo	Vehículos (veh*km/día)	FC (g/km)	Total (g/día)	Total (Tn/día)	Total (Tn/año)
Ligeros Gasolina	3.847.811	66	253.955.522,74	253,96	92.693,77
Ligeros Diésel	4.355.619	55	239.559.072,15	239,56	87.439,06
Pesados	2.364.181	210	496.477.934,90	496,48	181.214,45
Total			989.992.529,79	989,99	361.347,27

Tabla 28. Consumos equivalentes en la alternativa 1.

Fuente: Elaboración propia.

Alternativa 2:

Tipo de vehículo	Vehículos (veh*km/día)	FC (g/km)	Total (g/día)	Total (Tn/día)	Total (Tn/año)
Ligeros Gasolina	3.810.428	66	251.488.234,37	251,49	91.793,21
Ligeros Diésel	4.313.303	55	237.231.651,56	237,23	86.589,55
Pesados	2.361.613	210	495.938.735,04	495,94	181.017,64
Total			984.658.620,96	984,66	359.400,40

Tabla 29. Consumos equivalentes en la alternativa 2.

Fuente: Elaboración propia.

➤ Valoración de cada alternativa según el consumo energético

Para puntuar este criterio se tomará que una puntuación de 1 corresponde al mayor consumo equivalente y una puntuación de 0 al menor. Los resultados son los siguientes:

	Tn CO ₂ /año	Puntuación Tn/año
Alternativa 0	361.155,57	0,098
Alternativa 1	361.347,27	0
Alternativa 2	359.400,40	1

Tabla 30. Puntuación para el criterio “Consumo energético”.

Fuente: Elaboración propia.

7.4.3. Funcionalidad

En este apartado se valorará el aumento de la velocidad media de circulación en las diferentes alternativas, lo que permitirá que se reduzcan los tiempos de recorrido. Para ello, se extraen del modelo, para cada arco y escenario, los siguientes datos:

- I: Identificador de cada arco

- L (km): Longitud en km del arco
- Vlig (km/h): Velocidad en congestión en km/h para vehículos ligeros.
- Vpes (km/h): Velocidad en congestión en km/h para vehículos pesados.
- Plig: porcentaje de ligeros de cada uno de los arcos de la red.
- Ppes: porcentaje de pesados de cada uno de los arcos de la red.

Con ello se calcula la velocidad media ponderada, VMP (km/h) de la siguiente manera:

$$VMP (km/h) = \frac{\sum_{i=1}^n (Vlig_i * Plig_i + Vpes_i * Ppes_i) * L_i}{\sum L}$$

➤ Resultados para cada alternativa

Para llegar al resultado de la VMP, habrá que calcular primero la velocidad media ponderada de cada arco en la que existe flujo. Para ello, se multiplica la velocidad en congestión de cada arco para vehículos ligeros por el porcentaje de ligeros, más la velocidad en congestión para vehículos pesados por el porcentaje de pesados, todo ello multiplicado por la longitud de arco. Seguidamente se suman los valores anteriores y se divide entre la longitud total.

	$\sum VMP_{arco} * L_i$ (km*km/h)	Longitud total (km)	VMP (km/h)
Alternativa 0	387.838,69	6.077,99	63,810
Alternativa 1	386.105,05	6.036,14	63,966
Alternativa 2	384.857,36	6.008,61	64,051

Tabla 31. Velocidad media ponderada.

Fuente: Elaboración propia.

➤ Valoración de cada alternativa según la funcionalidad

Para valorarla las velocidades medias de cada alternativa, se considera una puntuación de 1 a la mayor velocidad media y una puntuación de 0 a la menor. Se consigue lo siguiente:

	Km/h	Puntuación
Alternativa 0	63,810	0
Alternativa 1	63,966	0,645
Alternativa 2	64,051	1

Tabla 32. Puntuación para el criterio “funcionalidad”.

Fuente: Elaboración propia.

7.4.4. Ruido

Actualmente no existe en España ninguna fórmula de aplicación general o modelo matemático de previsión de ruido originado por el tráfico.

La Directiva Europea sobre ruido recomienda, para el tráfico rodado, el empleo de las fórmulas del método francés “*Guide du bruit des transports terrestres*”. La fórmula de aplicación queda recogida en la publicación: “*Reducción del ruido en el entorno de las carreteras*” del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, y es la siguiente:

$$L_{eq} = 20 + 10 \cdot \log(Q_{vl} + E \cdot Q_{vp}) + 20 \cdot \log V - 12 \cdot \log\left(d + \frac{l_c}{3}\right) + 10 \cdot \log \frac{\theta}{180}$$

Donde:

- L_{eq} = Nivel de presión sonora equivalente dB (A).
- Q_{vl} , Q_{vp} = Número de vehículos ligeros y pesados.
- E = Factor de corrección por equivalencia entre vehículos ligeros y pesados.
- V = Velocidad en km/h.
- d = Distancia del borde de la carretera.
- l_c = Anchura de la carretera.
- θ = Ángulo de visión.

A partir de la anterior ecuación se realiza una comparativa de los niveles de ruido, en términos relativos, entre las diferentes alternativas planteadas. La ecuación planteada muestra como a mayor número de vehículos y velocidad, se obtienen valores mayores de ruido.

Es por ello que para la comparativa de alternativas uno de los criterios que se tendrá en cuenta es la cantidad de vehículos circulando en términos de vehículos-kilómetro. Se observará tanto la diferencia de vehículos ligeros como vehículos pesados entre las alternativas, además de tener en cuenta el incremento de los vehículos eléctricos y la disminución de turismos gracias a las acciones de movilidad sostenible en la alternativa 2, ya explicado en apartados anteriores.

Por otro lado, se tendrá en cuenta la velocidad media ponderada calculada para el apartado “Funcionalidad”, ya que a mayor velocidad mayores niveles de ruido.

Por último, se verán beneficiadas aquellas alternativas que lleven asociadas actuaciones para la mejora del estado de la red y que, por tanto, reduzcan los niveles de ruido originados por el tráfico.

Finalmente, se asignará a cada alternativa un índice de ruido entre 0 y 1 en función de los parámetros mencionados.

➤ Resultados obtenidos para cada alternativa

Se resumiendo los valores que se tendrán en cuenta para la valoración:

	Q_{vl}	Q_{vp}	V (km/h)	Conservación
Alternativa 0	9.763.539	2.540.074	63,8103	
Alternativa 1	9.765.989	2.542.130	63,9656	+
Alternativa 2	9.671.108	2.539.369	64,0510	++

Tabla 33. Niveles de ruido.

Fuente: Elaboración propia.

Como se puede observar, la alternativa 1 es la que más vehículos-kilómetro presenta, tanto ligeros como pesados y, la alternativa 2, con diferencia, la que menos. Por tanto, en este sentido, la alternativa que menos niveles de ruido presentará será esta última.

En cuanto a la velocidad, el escenario con menor nivel de presión sonora será el de la alternativa 0 ya que presenta la menor velocidad media, seguido por la alternativa 1. Por ende, la alternativa 2 será la más perjudicada.

Por último, la alternativa 2 apuesta por un modelo donde predomine la conservación y mejora de la red existente por encima de la creación de nuevas infraestructuras, al contrario que la alternativa 1. Por ello, en este sentido, la alternativa 2 será la mejor valorada.

➤ Valoración de cada alternativa según el ruido

Teniendo en cuenta lo anterior, se asigna un valor entre 0 y 1 para cada alternativa, de una manera orientativa.

	Puntuación
Alternativa 0	0,50
Alternativa 1	0
Alternativa 2	1

Tabla 34. Puntuación para el criterio “ruido”.

Fuente: Elaboración propia.

7.4.5. Accesibilidad

El objetivo de este criterio es valorar la accesibilidad al territorio de las diferentes alternativas a través de la reducción de los tiempos de recorrido, así como estudiar el número de núcleos de población que, gracias a las actuaciones, cumplen con los criterios de los umbrales máximos permitidos respecto a importantes puntos atractores de viajes (60 minutos al hospital más cercano y 30 minutos al centro de salud) que en el escenario base no cumplían.

➤ Resultados obtenidos para cada alternativa

Por una parte, se realiza un análisis comparativo de los tiempos totales de recorrido, en comparación con el escenario base, para observar si estos se reducen o no gracias a las actuaciones propuestas. Del modelo se obtiene lo siguiente:

Escenarios	Minutos	% de reducción respecto al escenario base
Escenario base	50.366	
Alternativa 0	50.022	0,68%
Alternativa 1	49.740	1,24%
Alternativa 2	49.406	1,91%

Tabla 35. Tiempos totales de recorrido.

Fuente: Elaboración propia.

Por otro lado, se analizan las relaciones entre los núcleos urbanos y su equipamiento más cercano, para los escenarios "Do Nothing 2030" o alternativa 0, "Do Minumum 2030" o alternativa 1 y "Do Something 2030" o alternativa 2, con el fin de comprobar si, para el año horizonte, se mejoran los tiempos de recorrido respecto al escenario base y, consecuentemente, se cumplen más umbrales de accesibilidad.

Escenarios	Cumplimiento de relaciones respecto al escenario base
Alternativa 0	0
Alternativa 1	5
Alternativa 2	8

Tabla 36. Cumplimiento de umbrales.

Fuente: Elaboración propia.

➤ Valoración de cada alternativa según su accesibilidad

Para evaluar este criterio, primeramente, se puntuará el porcentaje de reducción de tiempos respecto al año base y el cumplimiento de umbrales de accesibilidad, para finalmente realizar el promedio.

	Puntuación tiempos de recorrido	Puntuación cumplimiento de umbrales	Puntuación accesibilidad
Alternativa 0	0	0	0
Alternativa 1	0,458	0,625	0,541
Alternativa 2	1	1	1

Tabla 37. Puntuación para el criterio "Accesibilidad".

Fuente: Elaboración propia.

7.4.6. Coste económico

Para valorar este criterio se tendrán en cuenta los diferentes tipos de actuación para cada alternativa, ya sea actuaciones nuevas, de conservación o estudios previos a la ejecución de un proyecto.

En la alternativa 0 "No hacer nada" se realiza la hipótesis de que las únicas actuaciones que se llevarán a cabo serán: actuaciones contra el ruido, conservación ordinaria y vialidad invernal, y las medidas que ya se están llevando a cabo en la autopista AP-68. En la alternativa 1, además de estas actuaciones, se tienen en cuenta las actuaciones contenidas en el plan vigente. Finalmente, en la alternativa 2, se valorarán todas las acciones propuestas en el Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030 en los diferentes programas de actuación (obra nueva, conservación y actuaciones preparatorias), incluyendo actuaciones de movilidad sostenible, seguridad vial, etc.

A mayores, se tendrá en cuenta el beneficio económico que suponen los ahorros de tiempo anuales respecto al escenario base. Para el cálculo de este valor se partirá de la directriz de la Guía de la Comisión Europea que recomienda emplear valores nacionales, por lo que se utilizará la ganancia media anual por trabajador en La Rioja, dato divulgado en la Encuesta de Estructura Salarial Año 2019, publicada en Junio de 2021 por el Instituto de Estadística de La Rioja. Una vez obtenido este dato se calculará la ganancia por hora trabajada y, en base a esto, se estimará el beneficio económico por hora de recorrido ahorrada al año.

➤ Resultados obtenidos para cada alternativa según su coste

A continuación, se muestra un resumen de la valoración económica de las alternativas, dividiendo las tipologías de actuación según los distintos programas.

Programa de actuaciones para la construcción, acondicionamientos, y ensanches y mejoras de la Red Autonómica de La Rioja.

	Alt. 0	Alt. 1	Alt. 2
Acondicionamientos, ensanches y mejoras	- €	47.823.219,73 €	42.563.980,97 €
Autovías/Desdoblamientos	- €	16.361.682,88 €	13.498.388,37 €
Nuevas carreteras	- €	2.463.019,02 €	500.000,00 €
Variantes	- €	43.229.297,00 €	37.521.021,54 €
TOTAL	- €	109.877.218,63 €	94.083.390,88 €

Tabla 38. Actuaciones de obra nueva.

Fuente: Elaboración propia.

Programa de actuaciones en medio urbano, de conservación ordinaria, de seguridad vial y de movilidad sostenible de la Red Autonómica de La Rioja

	Alt. 0	Alt. 1	Alt. 2
Actuaciones en medio urbano	- €	6.164.505,97 €	16.235.235,94 €
Refuerzos y renovación del firme	- €	3.632.194,99 €	12.810.602,42 €
Actuaciones de Movilidad Sostenible	- €	- €	4.046.156,53 €
Seguridad vial	- €	13.834.373,98 €	13.834.373,98 €
Plan de Acción contra el Ruido	2.808.632,57 €	2.808.632,57 €	2.808.632,57 €
Conservación ordinaria y vialidad invernol	37.541.540,15 €	37.541.540,15 €	37.541.540,15 €
Medidas en autopista AP-68	31.084.913,71 €	31.084.913,71 €	31.084.913,71 €
TOTAL	71.435.086,42 €	95.066.161,36 €	118.361.455,29 €

Tabla 39. Actuaciones de conservación.

Fuente: Elaboración propia.

Programa de actuaciones preparatorias y complementarias para el desarrollo del Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja

	Alt. 0	Alt. 1	Alt. 2
Estudios, proyectos y seguimiento ambiental	- €	6.043.247,02 €	5.233.086,50 €
Expropiaciones y reposición de servicios	- €	9.339.563,58 €	8.046.588,22 €
TOTAL	- €	15.382.810,61 €	13.279.674,72 €

Tabla 40. Actuaciones preparatorias.

Fuente: Elaboración propia.

Coste total de cada alternativa

	Alt. 0	Alt. 1	Alt. 2
Obra nueva	- €	109.877.218,63 €	94.083.390,88 €
Conservación	71.435.086,42 €	95.066.161,36 €	118.361.455,29 €
Preparatorias	- €	15.382.810,61 €	13.279.674,72 €
TOTAL	71.435.086,42 €	220.326.190,60 €	225.724.520,89 €

Tabla 41. Valoración económica.

Fuente: Elaboración propia.

➤ Resultados obtenidos para cada alternativa según el tiempo de recorrido ahorrado

Según la Encuesta de Estructura Salarial, la ganancia media anual de un trabajador en La Rioja en 2019 fue de 22.877,10€. Suponiendo una jornada laboral anual de 1.800 horas, se obtiene un valor de 12,71€/hora. Tomando este valor y los tiempos totales de recorrido mostrados en el apartado 7.3.5. *Accesibilidad*, se obtiene lo siguiente:

	Tiempo total de recorrido en 1 día (min)	Reducción diaria respecto al EB (min)	Reducción diaria (horas)	€ ahorrados diarios	€ ahorrados anualmente
Escenario base	50.366	-	-	-	-
Alternativa 0	50.022	344	5,73	72,87 €	26.596,75 €
Alternativa 1	49.740	626	10,43	132,60 €	48.399,89 €
Alternativa 2	49.406	960	16,00	203,35 €	74.223,48 €

Tabla 42. Dinero ahorrado anualmente por ahorro de tiempo de recorrido.

Fuente: Elaboración propia.

➤ Valoración de cada alternativa según su coste

Por una parte, a mayor coste de inversión se penalizará la puntuación de la alternativa.

	€	Puntuación
Alternativa 0	71.435.086,42 €	1
Alternativa 1	220.326.190,60 €	0,035
Alternativa 2	225.724.520,89 €	0

Tabla 43. Puntuación para el subcriterio "coste total".

Fuente: Elaboración propia.

Por otra, a menor beneficio económico por ahorro en tiempos de recorrido se penalizará la alternativa.

	Ahorro anual	Puntuación
Alternativa 0	26.596,75 €	0
Alternativa 1	48.399,89 €	0,458
Alternativa 2	74.223,48 €	1

Tabla 44. Puntuación para el subcriterio "beneficio económico por ahorro den tiempos de recorrido".

Fuente: Elaboración propia.

Para obtener finalmente un valor para el criterio "Coste económico", se tendrán en cuenta estos dos subcriterios, dándoles diferente importancia. Al coste total de las alternativas se les ponderará con 0,8, y al beneficio económico con un 0,2, para obtener una única puntuación ponderada. Finalmente, se normalizarán los valores resultantes para obtener puntuaciones entre 0 y 1.

	Puntuación coste total	Puntuación ahorro de tiempo	Ponderación (coste*0,8+ahorro*0,2)	Puntuación final
Alternativa 0	1	0	0,80	1
Alternativa 1	0,035	0,458	0,12	0
Alternativa 2	0	1	0,20	0,118

Tabla 45. Puntuación final para el criterio "coste económico".

Fuente: Elaboración propia.

7.4.7. Seguridad vial

En este apartado se valorarán las mejoras en materia de seguridad vial que se desarrollen en cada alternativa, prestando especial atención a la reducción de la accidentabilidad. Para reducir esta se realizarán actuaciones tanto reactivas como preventivas de mejora de la seguridad vial de la Red, tales como construcción de glorietas, instalación de sistemas de contención, instalación de señalización, etc.

Para poder medir la diferencia entre las alternativas se recurrirá al total del importe destinado a este ámbito para cada una de ellas.

➤ Valoración de cada alternativa según la seguridad vial

Para este criterio, un mayor importe significará una mayor puntuación, ya que implicará que se verán desarrollas más actuaciones con el objetivo de mejorar la seguridad vial. Por tanto, un importe de 0 € significará una puntuación de 0, y un importe de 15.000.000 € corresponderá a una puntuación de 1. El importe destinado y su puntuación correspondiente son los siguientes:

	€	Puntuación
Alternativa 0	- €	0,0000
Alternativa 1	13.834.373,98 €	0,9223
Alternativa 2	13.834.373,98 €	0,9223

Tabla 46. Puntuación para el criterio "Seguridad vial".

Fuente: Elaboración propia.

7.4.8. Ocupación del suelo y afección a espacios naturales

Para este criterio se tendrán en cuenta aquellas tipologías de actuaciones que impliquen una nueva ocupación del suelo más significativa, como son Nuevas Carreteras, Variantes de Población, Duplicaciones de Calzada, y Ensanches y Mejoras de Trazado. Con otras actuaciones como son los Refuerzos de Firme, Mejora de Travesías, Seguridad Vial o Actuaciones contra el Ruido, se actuará en carreteras y tramos ya existentes, que no implicarán apenas nueva ocupación en el terreno.

Para poder comparar las alternativas, se calculará, aproximadamente, el área ocupada para las nuevas actuaciones. Para ello, en el caso de Nuevas Carreteras y Variantes, se toma el ancho total de la sección transversal y se multiplica por la longitud del tramo. Por otro lado, en el caso de Duplicaciones de Calzada, solo se calculará el área de la nueva calzada de la misma manera que el caso anterior y, por último, en las actuaciones de Ensanches y Mejoras de Trazado, se estimará que la ampliación tendrá una media de 2 metros de ancho.

Además, se estimará la ocupación de estas actuaciones en espacios protegidos como son la Red Natura 2000 o la Reserva de la Biosfera, además de la influencia de la Directriz de Protección de Suelo No Urbanizable.

➤ Ocupación del suelo en el territorio de La Rioja

Las áreas ocupadas por las actuaciones en el territorio de La Rioja serán las siguientes:

Nuevas carreteras

Alternativa	Tramo (ID)	Sección (m)	Longitud (km)	Área (ha)
1	LR-438. LR-232 (Brieva) a Ventrosa	6/6	5,0	6,00

Tabla 47. Ocupación del suelo por nuevas carreteras.

Fuente: Elaboración propia.

Duplicaciones de calzada

Alternativa	Tramo (ID)	Sección (m)	Longitud (km)	Área (ha)
2	LR-250_02	7/10,5	2,9	5,01
2	LR-443_01	7/10,5	0,4	0,70
1	LR-111_15	7/10,5	4,0	7,00

Tabla 48. Ocupación del suelo por duplicaciones de calzada.

Fuente: Elaboración propia.

Variantes

Alternativa	Tramo (ID)	Sección total (m)	Longitud (km)	Área (ha)
2	LR-111_12	7/10	3,5	5,95

Alternativa	Tramo (ID)	Sección total (m)	Longitud (km)	Área (ha)
1 y 2	LR-115_13	7/10	4,5	7,65
1	LR-115_16, L-115_17, LR-115_18, LR-133	7/9	5,5	8,80
2	LR-259_1_02	7/9	5,8	9,28

Tabla 49. Ocupación del suelo por nuevas variantes.

Fuente: Elaboración propia.

Ensanches y mejoras de trazado

Alternativa	Tramo (ID)	Sección (m)	Longitud (km)	Área (ha)
1 y 2	LR-113_01	2	0,9	0,17
1 y 2	LR-113_02	2	5,4	1,07
1 y 2	LR-113_04	2	3,4	0,67
1 y 2	LR-113_06	2	0,5	0,10
1 y 2	LR-113_07	2	4,6	0,91
1 y 2	LR-113_09	2	4,9	0,98
2	LR-115_03	2	5,2	1,04
1	LR-204_11	2	3,4	0,68
1	LR-207_14	2	4,7	0,94
1 y 2	LR-250_15	2	3,9	0,77
1 y 2	LR-250_16	2	0,4	0,07
1 y 2	LR-250_18	2	0,9	0,18
1 y 2	LR-250_19	2	0,8	0,17
1 y 2	LR-250_21	2	3,4	0,67
1 y 2	LR-250_23	2	2,6	0,51
1 y 2	LR-250_25	2	13,1	2,62
1 y 2	LR-250_26	2	0,1	0,01
1	LR-259_2_01	2	5,7	1,15
1	LR-261_07	2	4,4	0,88
1	LR-261_08	2	0,8	0,15
1	LR-261_09	2	1,4	0,27
1	LR-261_13	2	1,5	0,29
1 y 2	LR-301_03	2	1,5	0,29

Alternativa	Tramo (ID)	Sección (m)	Longitud (km)	Área (ha)
1 y 2	LR-304_02	2	6,8	1,37
1 y 2	LR-304_03	2	1,2	0,24
1 y 2	LR-304_06	2	5,0	1,00
1	LR-305_02	2	5,0	1,00
2	LR-308_05	2	3,7	0,74
2	LR-308_06	2	2,5	0,50
2	LR-318_05	2	0,8	0,16
2	LR-323_02	2	3,3	0,67
2	LR-325_02_2	2	1,3	0,26
2	LR-325_03	2	0,4	0,07
2	LR-325_04	2	0,7	0,15
2	LR-429_05	2	1,1	0,22

Tabla 50. Ocupación del suelo por ensanches y mejoras de trazado.

Fuente: Elaboración propia.

A continuación se muestra el resumen de las áreas ocupadas para cada alternativa según la tipología de actuación.

	Nuevas Carreteras	Duplicaciones de calzada	Variantes	Ensanches	Total
Alternativa 0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Alternativa 1	6,00	7,00	16,45	17,19	46,636
Alternativa 2	0,00	5,71	22,88	15,63	44,215

Tabla 51. Área ocupada por las actuaciones (ha).

Fuente: Elaboración propia.

➤ Ocupación del suelo en los espacios protegidos de La Rioja

Por otra parte, gracias a los Sistemas de Información Geográfica, se obtiene que longitud de cada actuación se ve afectada por los espacios protegidos de la Red Natura 2000 y la Reserva de la Biosfera, así como por la Directriz de Protección de Suelo No Urbanizable.

Alternativa 0

Las actuaciones no afectan a estos espacios.

Alternativa 1

Las variantes y duplicaciones de calzada no se ven afectadas en esta alternativa como se puede ver en la siguiente imagen.

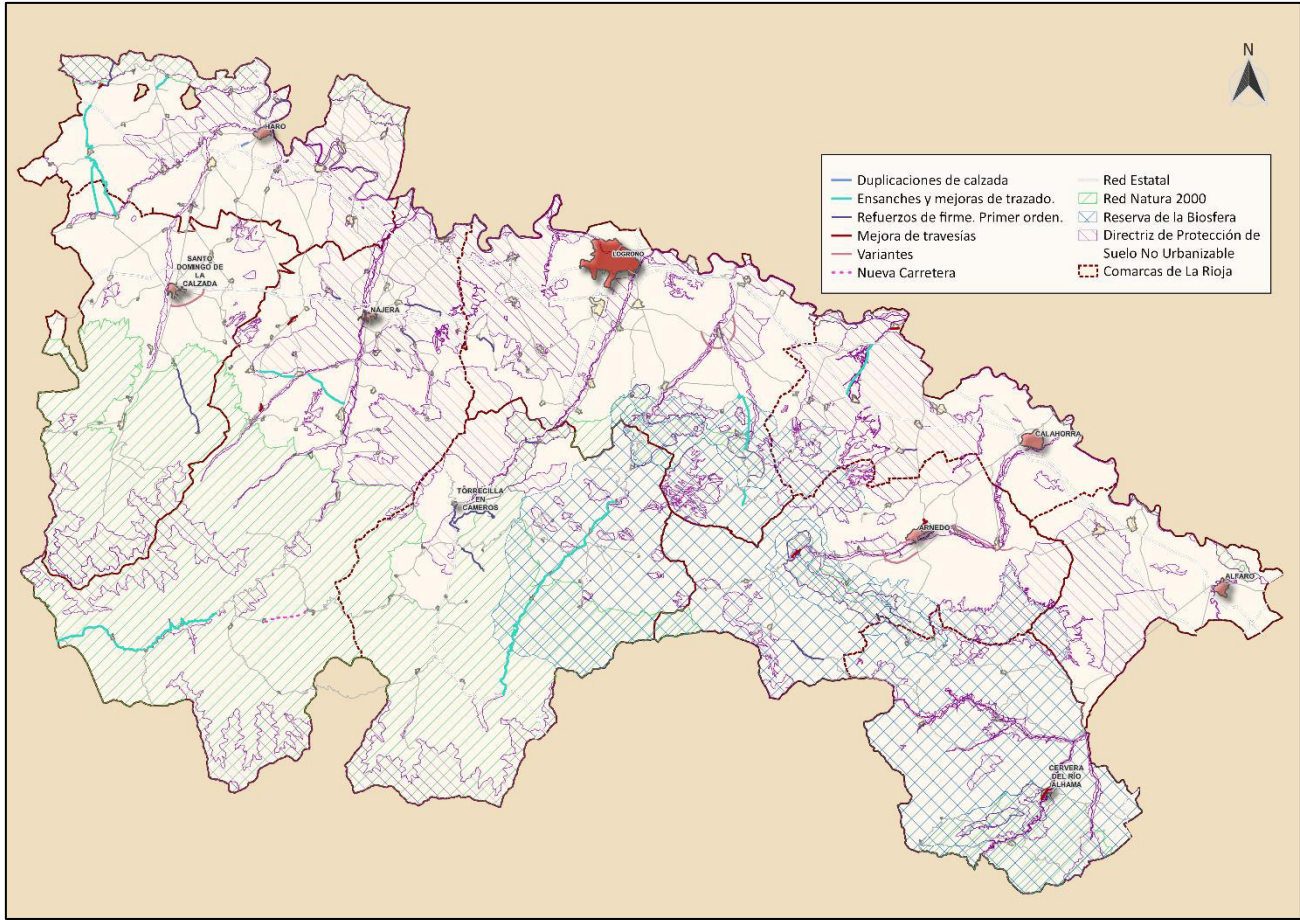


Figura 79. Afección sobre espacios protegidos para la alternativa 1.

Fuente: Elaboración propia.

De las tipologías que nos interesan en cuanto a ocupación del suelo se refiere, se ven afectados ensanches y mejoras, variantes y la nueva carretera. Las longitudes y áreas correspondientes son las siguientes:

Actuación	Tramo (ID)	Sección (m)	Longitud (m)	Área (ha)
Ensanches y mejoras de trazado	LR-261_09	2	489,50	0,098
Ensanches y mejoras de trazado	LR-250_23	2	1.277,50	0,256
Ensanches y mejoras de trazado	LR-250_26	2	49,55	0,010
Ensanches y mejoras de trazado	LR-250_25	2	13.109,85	2,622
Ensanches y mejoras de trazado	LR-113_02	2	5.356,11	1,071
Ensanches y mejoras de trazado	LR-113_01	2	839,08	0,168

Actuación	Tramo (ID)	Sección (m)	Longitud (m)	Área (ha)
Ensanches y mejoras de trazado	LR-113_06	2	522,09	0,104
Ensanches y mejoras de trazado	LR-113_07	2	4.536,38	0,907
Ensanches y mejoras de trazado	LR-113_04	2	3.370,64	0,674
Ensanches y mejoras de trazado	LR-113_09	2	4.868,51	0,974
Nueva carretera	LR-438. LR-232 (Brieva) a Ventrosa	6/6	5.288,7	6,346

Tabla 52. Áreas afectadas en la Red Natura 2000 para la alternativa 1.

Fuente: Elaboración propia.

Actuación	Tramo (ID)	Sección (m)	Longitud (m)	Área (ha)
Ensanches y mejoras de trazado	LR-261_08	2	769,08	0,154
Ensanches y mejoras de trazado	LR-261_09	2	1343,881	0,269
Ensanches y mejoras de trazado	LR-261_09	2	24,302	0,005
Ensanches y mejoras de trazado	LR-250_23	2	2575,716	0,515
Ensanches y mejoras de trazado	LR-261_07	2	3442,52	0,689
Ensanches y mejoras de trazado	LR-261_07	2	399,234	0,080
Ensanches y mejoras de trazado	LR-250_21	2	3348,158	0,670
Ensanches y mejoras de trazado	LR-250_25	2	7834,409	1,567
Ensanches y mejoras de trazado	LR-261_13	2	1466,298	0,293
Ensanches y mejoras de trazado	LR-250_19	2	823,037	0,165
Ensanches y mejoras de trazado	LR-250_18	2	919,534	0,184
Ensanches y mejoras de trazado	LR-250_15	2	3855,489	0,771
Ensanches y mejoras de trazado	LR-250_16	2	359,819	0,072

Tabla 53. Áreas afectadas en la Reserva de la Biosfera para la alternativa 1.

Fuente: Elaboración propia.

Actuación	Tramo (ID)	Sección (m)	Longitud (m)	Área (ha)
Ensanches y mejoras de trazado	LR-113_06	2	4,71	0,001
Ensanches y mejoras de trazado	LR-113_07	2	2.205,30	0,441
Ensanches y mejoras de trazado	LR-113_09	2	1.123,78	0,225
Ensanches y mejoras de trazado	LR-204_11	2	1.927,57	0,386

Actuación	Tramo (ID)	Sección (m)	Longitud (m)	Área (ha)
Ensanches y mejoras de trazado	LR-259_2_01	2	257,29	0,051
Ensanches y mejoras de trazado	LR-259_2_01	2	5.178,37	1,036
Ensanches y mejoras de trazado	LR-261_07	2	5,91	0,001
Ensanches y mejoras de trazado	LR-261_08	2	39,67	0,008
Ensanches y mejoras de trazado	LR-261_09	2	350,62	0,070
Ensanches y mejoras de trazado	LR-304_02	2	78,83	0,016
Variantes	LR-115_13	7/10	438,46	0,745
Variantes	LR-115_16	7/9	79,86	0,128
Variantes	LR-115_17	7/9	661,63	1,059
Variantes	LR-115_17	7/9	1.668,09	2,669
Variantes	LR-115_18	7/9	76,07	0,122
Variantes	LR-115_18	7/9	104,65	0,167
Variantes	LR-115_18	7/9	51,17	0,082

Tabla 54. Áreas afectadas en la Directriz de Protección de Suelo No Urbanizable para la alternativa 1.

Fuente: Elaboración propia.

Alternativa 2

El único tipo de actuación que se ve afectado en este escenario son los ensanches y mejoras de trazado.

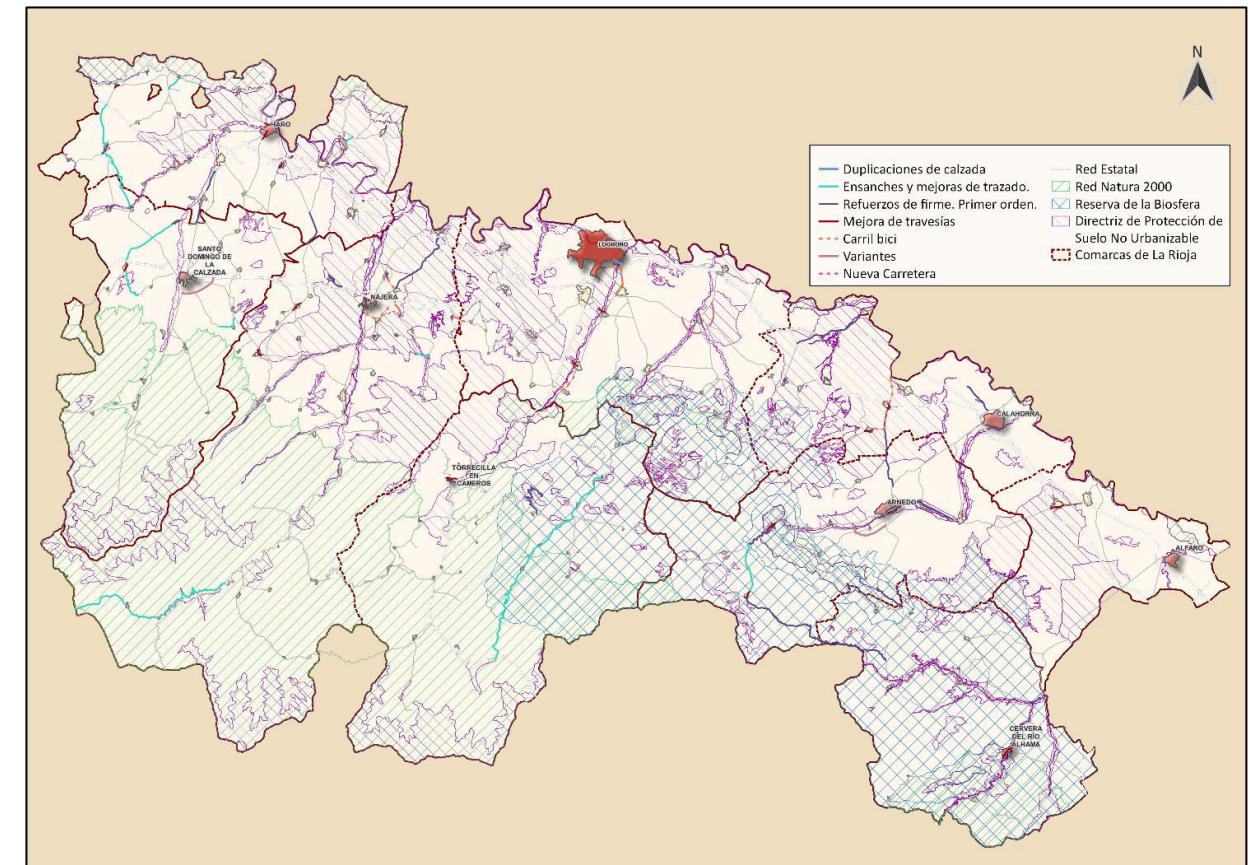


Figura 80. Afección sobre espacios protegidos para la alternativa 2.

Fuente: Elaboración propia.

Actuación	Tramo (ID)	Sección (m)	Longitud (m)	Área (ha)
Ensanches y mejoras de trazado	LR-250_23	2	1.277,50	0,256
Ensanches y mejoras de trazado	LR-250_26	2	49,55	0,010
Ensanches y mejoras de trazado	LR-250_25	2	13.109,85	2,622
Ensanches y mejoras de trazado	LR-113_02	2	5.356,11	1,071
Ensanches y mejoras de trazado	LR-113_01	2	839,08	0,168
Ensanches y mejoras de trazado	LR-113_06	2	522,09	0,104
Ensanches y mejoras de trazado	LR-113_07	2	4.536,38	0,907
Ensanches y mejoras de trazado	LR-113_04	2	3.370,64	0,674
Ensanches y mejoras de trazado	LR-113_09	2	4.868,51	0,974

Tabla 55. Áreas afectadas en la Red Natura 2000 para la alternativa 2.

Fuente: Elaboración propia.

Actuación	Tramo (ID)	Sección (m)	Longitud (m)	Área (ha)
Ensanches y mejoras de trazado	LR-250_23	2	2.575,72	0,515
Ensanches y mejoras de trazado	LR-250_21	2	3.348,16	0,670
Ensanches y mejoras de trazado	LR-250_25	2	7.834,41	1,567
Ensanches y mejoras de trazado	LR-115_03	2	5.185,12	1,037
Ensanches y mejoras de trazado	LR-250_19	2	823,04	0,165
Ensanches y mejoras de trazado	LR-250_18	2	919,53	0,184
Ensanches y mejoras de trazado	LR-250_15	2	3.855,49	0,771
Ensanches y mejoras de trazado	LR-250_16	2	359,82	0,072

Tabla 56. Áreas afectadas en la Reserva de la Biosfera para la alternativa 2.

Fuente: Elaboración propia.

Actuación	Tramo (ID)	Sección (m)	Longitud (m)	Área (ha)
Duplicación de calzada	LR-250_02	7/10	1.133,21	1,983
Duplicación de calzada	LR-443_01	7/10	27,73	0,049
Ensanches y mejoras de trazado	LR-113_06	2	4,71	0,001
Ensanches y mejoras de trazado	LR-113_07	2	2.205,30	0,441
Ensanches y mejoras de trazado	LR-113_09	2	1.123,78	0,225
Ensanches y mejoras de trazado	LR-304_02	2	78,83	0,016
Ensanches y mejoras de trazado	LR-318_05	2	759,96	0,152
Ensanches y mejoras de trazado	LR-323_02	2	1.045,21	0,209
Ensanches y mejoras de trazado	LR-429_05	2	116,26	0,023
Variantes	LR-115_13	7/10	438,46	0,745
Variantes	LR-259_1_02	7/9	49,82	0,080
Variantes	LR-259_1_02	7/9	77,11	0,123

Tabla 57. Áreas afectadas en la Directriz de Protección de Suelo No Urbanizable para la alternativa 2.

Fuente: Elaboración propia.

A continuación, se muestra el resumen de las áreas ocupadas en los espacios protegidos para las actuaciones de cada alternativa.

	Red Natura 2000	Reserva de la biosfera	Directriz de Protección de Suelo No Urbanizable	Total (ha)
Alternativa 0	0,00	0,00	0,00	0,00
Alternativa 1	13,23	5,43	7,21	25,869
Alternativa 2	6,79	4,98	4,05	15,813

Tabla 58. Área ocupada por las actuaciones (ha).

Fuente: Elaboración propia.

➤ Valoración de cada alternativa según su ocupación del suelo

Para evaluar este criterio, se puntuará primero cada subcriterio para finalmente realizar un promedio entre ellos.

Para valorar la ocupación del suelo en todo en todo el territorio, se puntuará con 1 punto la no ocupación de nuevo suelo, y con un 0 el área correspondiente a 150 hectáreas. Se obtiene lo siguiente:

	ha	Puntuación
Alternativa 0	0,00	1
Alternativa 1	46,636	0
Alternativa 2	44,215	0,052

Tabla 59. Puntuación para el subcriterio "Ocupación del suelo en todo el territorio de La Rioja".

Fuente: Elaboración propia.

Para valorar la ocupación del suelo en los espacios protegidos, se puntuará con 1 punto la no ocupación de nuevo suelo, y con un 0 el área correspondiente a 70 hectáreas. Se obtiene lo siguiente:

	ha	Puntuación
Alternativa 0	0	1
Alternativa 1	25,869	0
Alternativa 2	15,813	0,389

Tabla 60. Puntuación para el subcriterio "Ocupación del suelo en todo el territorio de La Rioja".

Fuente: Elaboración propia.

Finalmente, calculando el promedio entre ambos subcriterios, queda la puntuación siguiente:

Puntuación	
Alternativa 0	1
Alternativa 1	0
Alternativa 2	0,220

Tabla 61. Puntuación para el criterio "Ocupación del suelo".

Fuente: Elaboración propia

7.5. Justificación de la selección

Una vez establecidos y calculados los criterios a evaluar para cada alternativa, se procede a realizar la comparación entre ellos. A modo resumen, las puntuaciones quedan de la siguiente manera:

	Emisiones	Consumo	Funcionalidad	Ruido	Accesibilidad	Ocupación del suelo	Económico	Seguridad Vial
Alternativa 0	0,069	0,098	0,000	0,500	0,000	1,000	1,000	0,000
Alternativa 1	0,000	0,000	0,645	0,000	0,541	0,000	0,000	1,000
Alternativa 2	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	0,220	0,118	1,000

Tabla 62. Resumen de puntuaciones.

Fuente: Elaboración propia.

Una vez obtenida la puntuación individual de cada criterio para todas las alternativas, se multiplica cada valor por un coeficiente de ponderación, entre 1 y 4, en función de la importancia relativa de cada criterio. Los coeficientes son los siguientes:

Criterio	Pesos
Emisiones	4
Consumo	3
Funcionalidad	4
Ruido	2
Accesibilidad	4
Ocupación del suelo	3
Económico	4
Seguridad Vial	3

Tabla 63. Peso para cada criterio.

Fuente: Elaboración propia.

Multiplicando estos coeficientes por las puntuaciones anteriores, y sumando los resultados para cada alternativa, se obtiene lo siguiente:

	Emisiones	Consumo	Funcionalidad	Ruido	Accesibilidad	Ocupación del suelo	Económico	Seguridad Vial	Total
Alternativa 0	0,277	0,295	0,000	1,000	0,000	3,000	4,000	0,000	8,573
Alternativa 1	0,000	0,000	2,580	0,000	2,166	0,000	0,000	3,000	7,745
Alternativa 2	4,000	3,000	4,000	2,000	4,000	0,661	0,473	3,000	21,134

Tabla 64. Puntuaciones finales para cada alternativa.

Fuente: Elaboración propia.

Como se puede observar, la alternativa con mayor puntuación y, por tanto, la elegida, es la **alternativa 2**. Esta alternativa corresponde con el escenario "Do Something 2030", es decir, a la Red de Carreteras propuesta en el nuevo Plan Regional de Carreteras para el período 2022-2030, en la que se revisan las actuaciones previstas en el Plan vigente, eliminando algunas de ellas, añadiendo otras nuevas que se consideran necesarias y que responden a carencias detectadas en los estudios realizados durante el proceso de revisión que se está llevando a cabo y, finalmente, priorizando las actuaciones más necesarias en función de las necesidades y la disponibilidad presupuestaria.

Como se ha ido viendo en los apartados anteriores, esta alternativa es la que presenta más beneficios en diferentes aspectos. Por una parte, es la que se considera más baja en emisiones y en consumo energético, disminuyendo los efectos negativos de la emisión de gases de efecto invernadero a la atmósfera. Por otra, la mayor velocidad media también se da para esta

alternativa, aumentando la accesibilidad al territorio. Otros aspectos a destacar son la disminución en los niveles de ruido, o el aumento de la seguridad vial respecto a los otros escenarios.

Finalmente destacar que en términos de ocupación del suelo y de importe económico, esta alternativa no sale favorecida, ya que el escenario “No hacer nada” implica no realizar ninguna actuación de gran calado, a consecuencia de no mejorar la accesibilidad o la seguridad vial, entre otros aspectos.

Por tanto, a pesar de que la alternativa 2 no es la más atractiva en todos los aspectos, en definitiva, es la que contribuirá más a la adecuada articulación y vertebración de La Rioja, acelerando el proceso de ordenación del territorio y el progreso socioeconómico de sus ciudadanos y procurando que las condiciones de accesibilidad en cada comarca no sean nunca un impedimento al referido proceso.

8. TRAMITACIÓN AMBIENTAL DE LAS ACTUACIONES PREVISTAS EN EL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030

De las propuestas efectuadas en el Plan Regional de Carreteras de La Rioja son **las duplicaciones de carreteras, variantes, ensanches y mejoras del trazado (cuando afecten a los espacios protegidos de la Red Natura 2000)** las que previsiblemente impliquen una **tramitación ambiental** por ser actuaciones que requieren ocupación de terrenos fuera de la zona urbana de los municipios integrantes del ámbito.

Seguidamente se refleja tabla resumen con las actuaciones previstas del Plan 2022-2030 que pueden implicar ocupación de terrenos fuera de zona urbana, siendo necesarias en aquellas zonas con falta de accesibilidad o como alternativa para descongestionar otras carreteras, para evitar uso masivo de las travesías, y con el fin de mejorar la seguridad vial, circulación y capacidad.

Duplicaciones de carreteras
LR-250_02 (Tramo LR-443 LR-255)
LR-443_01 (Tramo LA PORTALADA LR-250)
Variantes
LR-111_12 (Tramo SANTO DOMINGO DE LA CALZADA)
LR-115_13 (Tramo ARNEDO OESTE)
LR-259_1_02 (Tramo MURILLO RIO DE LEZA (2ª fase))
Ensanches y mejoras del trazado
LR-113_09 (Tramo MANSILLA TABLADAS)
LR-113_07 (Tramo LR-334 MANSILLA)
LR-113_06 (Tramo VILLAVELAYO LR-334)
LR-113_04 (Tramo CANALES VILLAVELAYO)
LR-113_02 (Tramo LR-437 CANALES)
LR-113_01 (Tramo L.P. BURGOS LR-437)
LR-250_23 (Tramo CABEZON DE CAMEROS LAGUNA DE CAMEROS)
LR-250_25 (Tramo LAGUNA DE CAMEROS LR-457)
LR-250_26 (Tramo LR-457 N-111)
LR-232_06 (Tramo ORTIGOSA BRIEVA)
LR-261_10 (Tramo LR-470 ROBRES DE CASTILLO)

LR-301_03 (Tramo GALBARRULI LR-403)

Tabla 65. Actuaciones propuestas en Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030 con previsible tramitación ambiental

Fuente: Elaboración propia

Dichas actuaciones tal y como se muestra en la siguiente imagen, se encuentran principalmente localizadas en la mitad Norte del ámbito, exceptuando algunos ensanches-mejoras de trazado localizados al Sur, en Nájera, Torrecilla de Cameros y Arnedo.



Figura 81. Localización de actuaciones propuestas en Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030 con previsible tramitación ambiental

Fuente: Elaboración propia

Las actuaciones en medio urbano (mejoras de travesía), de conservación extraordinaria (refuerzos de firme) y de seguridad vial de la Red no es previsible que impliquen una tramitación ambiental (ver ubicación de las mismas en la siguiente imagen) puesto que son actuaciones sobre carreteras ya existentes que no requieren la ocupación de terrenos adicionales y cuyos impactos principales se reducen en la fase de construcción a la presencia de maquinaria e instalaciones auxiliares y a la gestión de residuos, siendo impactos puntuales, temporales y compatibles con el medio.

Seguidamente se refleja tabla resumen con las actuaciones previstas del Plan 2022-2030 que implican refuerzos de firme y mejoras de travesías en medio urbano.

Refuerzos de firme
LR-115_16 (Tramo QUEL)
LR-115_17 (Tramo QUEL AUTOL)
LR-115_05 (Tramo LR-485 ARNEDILLO)
LR-115_04 (Tramo LR-484 LR-485)
LR-115_21 (Tramo ALDEANUEVA N-232)
LR-313_01 (Tramo N-120 HORMILLA)
LR-313_02 (Tramo HORMILLA)
LR-313_04 (Tramo LR-315 LR-314)
LR-260_03 (Tramo N-232 LR-259)
LR-260_04 (Tramo LR-259 ALCANADRE)
LR-308_07 (Tramo VILLALOBAR DE RIOJA)
LR-321_03 (Tramo HUERCANOS N-232)
LR-286_01 (Tramo LR-115 ENCISO)
LR-286_02 (Tramo ENCISO EL VILLAR)
LR-286_03 (Tramo EL VILLAR)
LR-286_04 (Tramo EL VILLAR LR-490)
LR-286_05 (Tramo LR-490 NAVALSAZ)
LR-286_06 (Tramo NAVALSAZ)
LR-286_07 (Tramo NAVALSAZ LR-283)
LR-123_13 (Tramo LR-487 TURRUNCUN)
LR-123_14 (Tramo TURRUNCUN)
LR-123_17 (Tramo LR-115 LR-585)
LR-123_18 (Tramo LR-585 LR-134)
LR-123_19 (Tramo LR-134 LR-483)
LR-123_20 (Tramo LR-483 LR-381)
LR-123_21 (Tramo LR-381 LR-481)
LR-123_22 (Tramo LR-481 EL VILLAR)

LR-482_01 (Tramo CALAHORRA MURILLO DE CALAHORRA)
LR-504_01 (Tramo LR-111 CASTAÑARES)
LR-504_03 (Tramo CASTAÑARES LR-111)
LR-547_01 (Tramo N-111 TORRECILLA EN CAMEROS)
LR-463_01 (Tramo LR-245 TORRE EN CAMEROS)
LR-465_01 (Tramo LR-464 HORNILLOS DE CAMEROS)
LR-124_3_03 (Tramo BRIÑAS N-124 (TR3))
LR-124_3_01 (Tramo L.P. ALAVA BRIÑAS (TR3))
LR-260_01 (Tramo CORERA)
LR-304_01 (Tramo HERRAMELLURI)
LR-304_04 (Tramo LR-405 TREVIANA)
LR-304_05 (Tramo TREVIANA)
LR-305_01 (Tramo LEIVA)
LR-322_04 (Tramo LR-113 LR-514)
LR-422_02 (Tramo LUGAR DEL RIO)
LR-285_2_03 (Tramo LR-289 LR-123)
Actuaciones en medio urbano. Mejoras de travesía
LR-284_01 (Tramo CERVERA DEL RIO ALHAMA)
LR-585_01 (Tramo LR-123 ARNEDO)
LR-115_06 (Tramo ARNEDILLO)
LR-541_02 (Tramo ENTRENA)
LR-256_02 (Tramo ALBELDA DE IREGUA)
LR-340_2_02 (Tramo TORRECILLA EN CAMEROS)
LR-204_09 (Tramo VILLAR DE LA TORRE)
LR-123_05 (Tramo CERVERA DEL RIO ALHAMA)
LR-115_20 (Tramo ALDEANUEVA DE EBRO)
LR-254_06 (Tramo ALBERITE)
LR-203_01 (Tramo HARO)
LR-259_1_02 (Tramo MURILLO RIO DE LEZA)
LR-207_02 (Tramo OLLAURI)
LR-306_01 (Tramo HARO)

LR-583_01 (Tramo TRAVESIA DE ARNEDO)
LR-206_04 (Tramo ALESANCO)
LR-123_23 (Tramo EL VILLAR DE ARNEDO)
LR-115_02 (Tramo ENCISO)
LR-260_05 (Tramo ALCANADRE)
LR-504_02 (Tramo CASTAÑARES DE RIOJA)
LR-480_01 (Tramo TUDELILLA)
LR-304_08 (Tramo FONCEA)
LR-308_03 (Tramo GRAÑON)

Tabla 66. Actuaciones propuestas en Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030 sin necesidad de tramitación ambiental

Fuente: Elaboración propia



Figura 82. Localización de actuaciones propuestas en Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030 sin necesidad de tramitación ambiental

Fuente: Elaboración propia

El tipo de evaluación de impacto ambiental a efectuar en los proyectos de desarrollo de las actuaciones mencionadas está regulado por la **Ley de Evaluación Ambiental (Ley 21/2013)** y puede ser ordinaria o simplificada.

En el **Capítulo II** de la citada Ley se indica el **procedimiento** a seguir en la **Evaluación de impacto ambiental de proyectos**.

Aquellos proyectos comprendidos en el **anexo II** de la Ley 21/2013, o que sin estar incluidos en el anexo I ni el anexo II puedan afectar de forma apreciable, directa o indirectamente, a Espacios Protegidos Red Natura 2000, serán objeto de una **evaluación de impacto ambiental simplificada**. Además, los proyectos incluidos en el **anexo I** de la Ley 21/2013 serán objeto de una **evaluación de impacto ambiental ordinaria**.

Evaluación de impacto ambiental simplificada

En el **Anexo II**, Grupo 7. Proyectos de infraestructuras, la Ley 21/2013 establece lo siguiente:

i) *Construcción de variantes de población y carreteras convencionales no incluidas en el anexo I.*

En consecuencia, las actuaciones propuestas en el presente Plan referentes a **variantes poblacionales y carreteras convencionales de nuevo trazado deberán de someterse a una evaluación de impacto ambiental simplificada**.

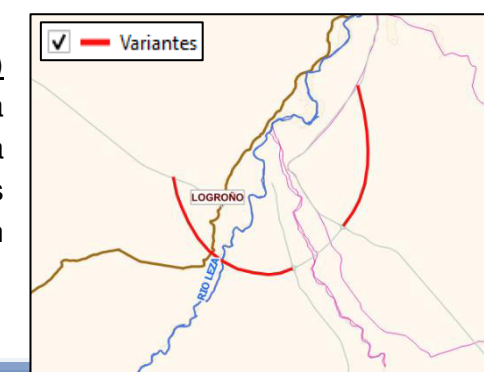
En este caso es previsible que requieran una **tramitación ambiental simplificada** las siguientes actuaciones:

➤ Las **duplicaciones de calzada LR-250_02 (Tramo LR-443 LR-255) y LR-443_01 (Tramo La Portalada LR-250)** localizadas en la comarca de Logroño al Norte del ámbito del Plan, con una longitud continuada de actuación inferior a los 10Km y sin espacios protegidos próximos que puedan verse afectados. No obstante, hay que tener en cuenta la presencia del río Iregua en el tramo de La Portalada.

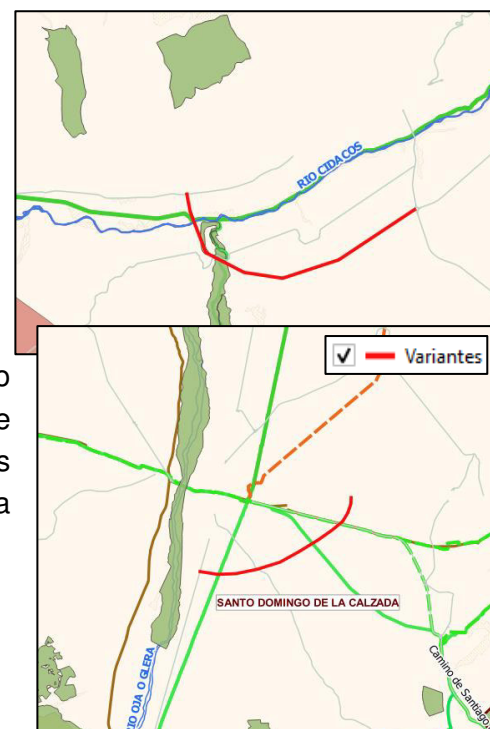


➤ Las **variantes de población, LR-259_1_02 (Tramo Murillo río de Leza (2ª fase), LR-115_13 (Tramo Arnedo Oeste) y LR-111_12 (Tramo Santo Domingo de la Calzada)** que, si bien se trata de infraestructuras de nuevo trazado, no superan una longitud continuada en 10km ni se encuentran espacios protegidos próximos que puedan verse afectados. No obstante, tras un estudio "no exhaustivo" del ámbito, hay que tener en cuenta los siguientes elementos sensibles próximos a las variantes:

- En la **variante tramo Murillo-río de Leza (2ª fase)** se intercepta el río Leza y la vía pecuaria Cañada Real Soriana Oriental-Ramal de Calvijo (línea marrón), y se encuentra en una zona de interés para fauna protegida, concretamente del Visón Europeo (líneas magenta).



- En la variante tramo Arnedo Oeste, se intercepta el río Cidacos y su Vía Verde (línea verde), así como una zona catalogada como MUP (sombreado verde).
- En la variante tramo Santo Domingo de la Calzada, la proximidad al río Oja (catalogado como MUP-sombreado verde), el cruce con camino de Santiago Francés (también Vereda de los Peregrinos) y con Sendero de Sierras de la Rioja (líneas verdes).



En cualquier caso, cabe señalar que la **Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos** podrá determinar la necesidad de una tramitación ordinaria para aquellas obras comprendidas en el **Anexo II**, si ésta considera que puede tener unos efectos significativos sobre el medio (según criterios establecidos en anexo III), conforme a lo establecido en la Ley 21/2013.

Finalmente, remarcar que la evaluación de los proyectos que, sin tener relación directa con la gestión de un espacio Red Natura 2000 o sin ser necesario para la misma, puedan afectar de forma apreciable a los citados lugares ya sea individualmente o en combinación con otros planes, programas o proyectos, se someterá, dentro de los procedimientos previstos en la Ley 21/2013, a una adecuada evaluación de sus repercusiones en el lugar teniendo en cuenta los objetivos de conservación de dicho lugar, conforme a lo dispuesto en la *Ley 42/2007, de 13 de diciembre, de Patrimonio Natural y de la Biodiversidad*.

Además, podrán ser objeto de evaluación ambiental simplificada, conforme a lo establecido en el artículo 7 de la Ley 21/2013, las siguientes actuaciones propuestas en el presente Plan, por encontrarse en Espacios Naturales Protegidos pertenecientes a la Red Natura 2000:

- **Ensanches-mejoras de trazado al Sur de la comarca de Nájera** (LR-113_01 Tramo L.P.-Burgos LR-437, LR-113_02 Tramo LR-437 Canales, LR-113_04 Tramo Canales-Villavelayo, LR-113_09 Tramo Mansilla Tabladas y LR-113_07 Tramo LR-334 Mansilla) localizadas, tal y como se observa en imagen adjunta, en ZEC y ZEPA de las Sierras de Demanda, Urbión, Cebollera y Cameros donde existen además numerosos hábitats de interés comunitario y áreas de interés faunística.

- **Ensanches-mejoras de trazado al sur de la comarca de Torrecilla de Cameros** (LR-250_23 Tramo Cabezón de Cameros-Laguna de Cameros, LR-250_25 Tramo Laguna de Cameros LR-457) localizadas, tal y como se observa en imagen adjunta en ZEC y ZEPA de las Sierras de Demanda, Urbión, Cebollera y Cameros.



Figura 83. Actuaciones propuestas de ensanches-mejoras de trazado en Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030 situadas en espacios protegidos RN2000

Fuente: Elaboración propia

Con objeto de determinar si la actuación es susceptible de causar efectos adversos apreciables sobre el espacio Red Natura 2000 afectado, se deberá solicitar informe al órgano competente para la gestión de dicho espacio, de acuerdo con lo establecido en la disposición adicional séptima de la Ley 21/2013. En cualquier caso, será preciso llevar a cabo la evaluación de las repercusiones del proyecto sobre espacios Red Natura 2000 teniendo en cuenta los objetivos de conservación de cada lugar, que incluya los referidos impactos, las correspondientes medidas preventivas, correctoras y compensatorias Red Natura 2000 y su seguimiento.

Evaluación de impacto ambiental ordinaria

En el **Anexo I**, Grupo 6. Proyectos de infraestructuras, la Ley 21/2013 establece lo siguiente:

a) *Carreteras:*

1.ª *Construcción de autopistas y autovías.*

2.ª *Construcción de una nueva carretera de cuatro carriles o más, o realineamiento y/o ensanche de una carretera existente de dos carriles o menos con objeto de conseguir cuatro carriles o más,*

cuando tal nueva carretera o el tramo de carretera realineado y/o ensanchado alcance o supere los 10 km en una longitud continua.

Además, en este mismo Anexo I en el Grupo 9. Otros proyectos, se incluye:

a) *Los siguientes proyectos cuando se desarrollen en Espacios Naturales Protegidos, Red Natura 2000 y Áreas protegidas por instrumentos internacionales, según la regulación de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad:*

16.º Construcción de autopistas, autovías y carreteras convencionales de nuevo trazado.

En principio, las actuaciones propuestas del presente Plan no se encuentran en ninguno de los supuestos anteriores. No obstante, cuando se prevea que los proyectos sometidos a evaluación ambiental significativa podrían tener efectos significativos sobre el medio ambiente, el órgano ambiental **podrá determinar la necesidad de una tramitación ordinaria**, de acuerdo con lo establecido en el artículo 7 de la Ley 21/2013, aplicando los criterios establecidos en anexo III,

9. IMPACTOS DEL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030 SOBRE ELEMENTOS TERRITORIALES Y AMBIENTALES

En el presente apartado se evalúan los efectos de la implementación del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030 sobre el medio ambiente y el territorio, puesto que los efectos previsibles de la no aplicación del plan ya han sido desarrollados en apartados anteriores del presente estudio.

En consecuencia, en el apartado de alternativas, se analiza, además de la alternativa correspondiente al mantenimiento de la Red actual de carreteras de La Rioja, sin ningún tipo de modificación/actuación, dos alternativas más correspondientes al mantenimiento del Plan de Carreteras vigente y al desarrollo de la Red de carreteras propuesta en el nuevo Plan Regional de Carreteras para el período 2022-2030, en la que se revisan las actuaciones previstas en el Plan vigente, eliminando algunas de ellas, añadiendo otras nuevas que se consideran necesarias y que responden a carencias detectadas en los estudios realizados durante el proceso de revisión que se está llevando a cabo y, finalmente, priorizando las actuaciones más necesarias en función de las necesidades y la disponibilidad presupuestaria.

Tras la modelización de las mismas, tal y como se incluye en el apartado de alternativas del presente estudio, se obtienen los principales resultados, en términos de vehículos por kilómetro, reparto modal y velocidad media por tramo. A través de estas variables se obtienen los valores de emisiones, consumo energético, funcionalidad y ruido. Además, se estudia la variable ocupación del suelo para cada una de las alternativas planteadas.

Finalmente, tras evaluar y comparar los efectos derivados de las alternativas, **la alternativa 2 o “Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030” es la que resulta más favorable.**

Conforme a lo expuesto, **se analiza** con detalle a continuación **únicamente los efectos de la alternativa 2 del “Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030”** propuesta en el presente Plan (puesto que en el estudio de alternativas ha sido ya comparado con el resto de alternativas en términos de calidad de aire, ruido y ocupación de territorio), para la que se establece un programa de actuaciones para la construcción, acondicionamientos y ensanches y mejoras de la red, actuaciones en medio urbano, de conservación ordinaria y seguridad vial y actuaciones preparatorias y complementarias para el desarrollo del Plan.

Los elementos del medio que se han tenido en cuenta son: clima, calidad del aire, cambio climático y huella de carbono, hidrología, gea y el suelo, ecosistemas y biodiversidad, conectividad ecológica, paisaje, vías pecuarias, riesgos naturales, patrimonio cultural, medio socioeconómico y salud humana.

9.1. Valoración de los impactos previstos del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030 sobre elementos territoriales y ambientales

La descripción cualitativa de los impactos producidos que se utiliza, trata de obtener un valor de la magnitud del impacto (positivo o negativo), la cual se establece con la siguiente categorización:

- **Compatible:** aquel cuya recuperación es inmediata tras el cese de la actividad, y no precisa prácticas protectoras o correctoras).
- **Moderado:** aquel cuya recuperación no precisa prácticas protectoras o correctoras intensivas, y en el que la consecución de las condiciones ambientales iniciales requiere cierto tiempo.
- **Beneficioso** (para efectos positivos).
- **Muy Beneficioso** (para efectos positivos).
- **Severo** (para efectos negativos): aquel en el que la recuperación de las condiciones del medio exige la adecuación de medidas protectoras o correctoras, y en el que, aún con esas medidas, aquella recuperación precisa un periodo de tiempo dilatado.
- **Crítico** (para impactos negativos): aquel cuya magnitud es superior al umbral aceptable; con él se produce una pérdida permanente de la calidad de las condiciones ambientales, sin posible recuperación, incluso con la adopción de medidas protectoras o correctoras.

Además, se refleja si el impacto es directo/indirecto, permanente/temporal, reversible/irreversible, a corto/ medio/ largo plazo o sinérgicos /acumulativos.

9.1.1. Impactos sobre la calidad del aire, cambio climático y huella de carbono

Calidad del aire

En el apartado 7.3.1 del presente estudio se efectúa el **cálculo de la emisión de los gases de efecto invernadero para cada una de las tres alternativas planteadas**, para finalmente según metodología expuesta en el mismo obtener las toneladas de CO₂/año.

De los contaminantes estudiados para cada una de las tres alternativas planteadas (CO, NMVOC, NO_x, N₂O, NH₃, Pb, CO₂ y PM_{2.5}), es la alternativa 2 la que obtiene una menor cantidad de todos ellos, seguida de la alternativa 0, y por último de la alternativa 1 que cuenta con una cantidad mayor.

En consecuencia, con la **alternativa 2 seleccionada se producirá a largo plazo una mejora de la calidad del aire**, ya que si bien se realizarán diversas actuaciones que condicionarán la emisión de gases contaminantes puesto que las mejoras en los trazados y los refuerzos de firmes harán que los conductores, al sentirse más seguros, tiendan a conducir a una velocidad mayor que implica una contaminación mayor, actuaciones como la creación de variantes y la mejora de las travesías implicarán una conducción más eficiente, lo que provoca velocidades más constantes, menos paradas, menos arranques y, por tanto, menos emisiones que compensarán las anteriores.

En referencia a la **incidencia acústica de las actuaciones**, son las variantes poblacionales o las duplicaciones de calzada las que pueden implicar una afección acústica, no obstante, cabe remarcar que el objetivo común de la ejecución de ambos tipos de actuaciones es descongestionar zonas saturadas de tráfico en las que los problemas de contaminación acústica afectan en mayor

medida a la población residente. Es por ello, que siempre que en las nuevas zonas se adopten las medidas necesarias, tras realizar los estudios correspondientes acústicos en fase de estudio informativo o proyecto constructivo, se producirá en estos casos un **impacto negativo pero moderado con el medio**.

Además, remarcar que actuaciones como la variante de Arnedo Oeste queda reflejada como medida de planificación a medio-largo plazo de los Planes de Acción contra el Ruido de carreteras autonómicas de La Rioja, tercera fase.

Otras actuaciones programadas en el Plan, principalmente las de medio urbano, de refuerzos y renovación de firmes, de movilidad sostenible, de seguridad vial, las medidas de acción contra el ruido, de conservación ordinaria y vialidad invernal, supondrán un impacto beneficioso, contribuyendo a la mejora de la calidad del aire (tanto de emisiones acústicas como atmosféricas).

En el caso de la utilización de la autopista AP-68 (antes de su liberalización a partir del 10 de noviembre de 2026) como alternativa a la carretera N-232 dentro del ámbito regional con el objetivo de mejorar las comunicaciones internas regionales, es una medida que puede contribuir también a la mejora de la calidad del aire, suponiendo un impacto positivo al descongestionar la carretera nacional que discurre por entornos más urbanizados.

Cambio climático y huella de carbono

El dióxido de carbono (CO₂) es el gas de efecto invernadero (GEI) más frecuente, ya que principalmente se emite en la quema de combustibles fósiles como el carbón, petróleo, gas natural, etc. Completan la lista el metano (CH₄), el óxido nitroso (N₂O), el azufre hexafluoruro (SF₆) y el trifluoruro de nitrógeno (NF₃), así como los gases de tipo hidrofluorocarbonos (HFC), perfluorocarbonos (PFC) y clorofluorocarbonos (CFC).

Según los valores finalmente obtenidos de huella de carbono tras aplicar la metodología descrita en el apartado 7.3.1, se concluye que la **alternativa 2** puesto que las medidas propuestas en la misma contribuirán a un cambio en el reparto modal reduciéndose por tanto la cantidad de vehículos ligeros empleados para el cálculo, hace que cuente con **una huella de carbono ligeramente inferior** (1.866,28 tnCO₂/año), respecto a la Alternativa 0 (1.877,75 tnCO₂/año) y a la Alternativa 1 (1.878,60 tnCO₂/año).

En consecuencia, la alternativa 2, supondrá una ligera mejora en la huella de carbono en el ámbito del presente Plan, **contribuyendo a su vez en una mejora del cambio climático**.

9.1.2. Condiciones lumínicas y electromagnéticas

Tal y como se ha comentado con anterioridad, la mayor contaminación lumínica y electromagnética sucede en torno a los núcleos urbanos donde ya existe iluminación propia municipal, por lo que la influencia del presente Plan va a ser mínima, es en aquellas actuaciones de nuevo trazado, principalmente en las **tres variantes propuestas donde se producirá un impacto negativo, aunque compatible** siempre que se tengan en cuenta las condiciones lumínicas existentes y la normativa de eficiencia energética para afectar lo menos posible.

Las **actuaciones sobre infraestructuras existentes** como las duplicaciones de calzada, **se podrá incluso mejorar las condiciones lumínicas actuales**.

Otro tipo de actuaciones programadas en el Plan no tienen ningún tipo de incidencia en las condiciones lumínicas como es el caso de las actuaciones en materia de seguridad vial, las de conservación ordinaria y vialidad invernal...

9.1.3. Geología, geomorfología y geotecnia

Entre las actuaciones propuestas en el presente Plan, debe señalarse a aquellas actuaciones que impliquen **ocupación de terrenos (las variantes poblacionales, duplicaciones de calzada y ensanches y mejoras de trazado)** como las más susceptibles de generar **un impacto negativo significativo a la gea y el suelo** al tratarse de actuaciones de nuevo trazado, en el caso de las variantes poblacionales y de modificación, o ampliación de las existentes, en el caso de duplicaciones de calzada, ensanches o mejoras del trazado.

Estas actuaciones suponen una ocupación del suelo con todos los efectos que ello conlleva: eliminación de la cubierta vegetal, compactaciones, aumento de la erosión, disminución de la calidad edáfica...

En consecuencia, se considera un **impacto negativo y moderado, directo, a corto plazo, permanente e irreversible sobre la gea y el suelo** sobre el que se deberán establecer las medidas correctoras en fase de proyecto mediante la restauración ambiental y paisajística de la infraestructura viaria prevista.

El **resto de actuaciones de refuerzo de firme y de mejora de travesías en medio urbano**, si bien la propia actuación no genera una ocupación de terrenos, **durante la ejecución de las mismas** puede producir **impactos puntuales y temporales por circulación de maquinaria, ubicación de zonas de instalaciones auxiliares, zonas de acopio**...por lo que también deberán establecerse medidas protectoras y/o correctoras.

Las **actuaciones en materia de movilidad sostenible que impliquen construcción de plataformas para la movilidad ciclista** producirán un **impacto negativo pero compatible**, siempre que se planifiquen de manera adecuada.

El resto de actuaciones de mejora de la seguridad vial, medidas en autopista AP-68 o las propuestas de conservación ordinaria y vialidad invernal, no supondrán una incidencia sobre este factor.

9.1.4. Calidad y usos del suelo

En referencia a la calidad de los suelos existen zonas identificadas por el Gobierno de La Rioja como zonas vulnerables a nitratos, entre las cuales hay que destacar la zona aluvial del Oja y del bajo Leza y Jubera puesto que un tramo reducido y muy localizado de las variantes de Santo Domingo y de Murillo-río de Leza se ubica sobre dichas zonas.

Por lo que en esos puntos puede suponer un **impacto negativo, directo, a corto plazo, permanente e irreversible sobre la calidad del suelo**.

Respecto a los usos del suelo, **son las actuaciones que impliquen una ocupación de terrenos los que pueden afectar negativamente a este factor**, siendo en este caso principalmente las tres variantes poblacionales, las duplicaciones de calzada y en menor medida los ensanches y mejoras de trazado.

9.1.5. Hidrología

Las aguas superficiales pueden verse alteradas no solo por dinámicas de ocupación del territorio sino por la construcción de infraestructuras lineales.

De las actuaciones propuestas en el presente Plan, son aquellas referentes a **variantes poblacionales, duplicaciones de calzada y ensanches o mejoras de trazado**, las susceptibles de generar un **impacto negativo a la hidrología** al tratarse de actuaciones que implican ocupación de terrenos.

Tal y como se ha comentado en el apartado anterior, la variante tramo Murillo río de Leza (2ª fase) intercepta el río Leza, la variante tramo Arnedo Oeste intercepta el río Cidacos y la variante tramo Santo Domingo de la Calzada se encuentra próxima al río Oja.

En algunos de los enchanches o mejoras de trazado se discurre junto a ríos principales como es el caso de las actuaciones en LR-113_09 Tramo Mansilla Tabladas en Nájera con una zona paralela al río Najerilla, en LR-250_15, 18, 21, 23 y 25 en Torrecilla de Cameros que intercepta y discurre paralelo junto al río Leza y las actuaciones en LR-115_3 Tramo Enciso LR-484, que discurre paralelo al río Cidacos

En consecuencia, es en estos casos donde se considera un **impacto negativo y moderado, directo, a corto plazo, permanente e irreversible sobre la hidrología** sobre el que se deberán establecer las medidas preventivas adecuadas en fase de diseño de proyecto, así como las necesarias en fase de ejecución de la obra para evitar una alteración de los cauces interceptados.

Finalmente, aunque en menor medida, las actuaciones de mejoras de travesías o refuerzo de firme pueden incidir negativamente en los cauces existentes de una manera indirecta durante la ejecución de las obras por vertidos incontrolados...en aquellas próximas al río Cidacos (LR-583_01, LR-115_02, 04, 05, 06 y 16, LR-286_01), al río Iregua (LR-254_06, LR-256_02 y LR-547_01) y al río Oja (LR-504_02 y 03).

9.1.6. Ecosistemas y biodiversidad

Los ecosistemas y la biodiversidad del ámbito del presente Plan están regulados por la normativa sectorial aplicable (Red Natura 2000, Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad...), con lo que en cualquier actuación en la que puedan verse afectados directa o indirectamente debe garantizarse su cumplimiento.

Los espacios protegidos y los hábitats asociados a los mismos se localizan principalmente en la mitad sur del ámbito del presente Plan donde no se proponen actuaciones de nuevo trazado (variantes).

Tal y como se ha comentado con anterioridad, en el ámbito del presente Plan se encuentran espacios protegidos de la Red Natura 2000 (ZEC y ZEPA Obarenes-Sierra de Cantabria en el Noroeste del ámbito, ZEC y ZEPA de las Sierras de Demanda Urbión y Cebollera que ocupa una gran superficie del sur del ámbito...), la Reserva Natural de Sotos del Ebro en Alfaro, áreas naturales singulares (Laguna de Hervías, Carrascal de Villarroya...), humedales Ramsar (humedales de la Sierra de Urbión), Parque Natural de la Sierra de Cebollera y la Reserva de la Biosfera de las Peñas de Iregua, Leza y Jubera.

Además, estos espacios protegidos, llevan asociado otras figuras de protección como lo son los terrenos forestales, Montes de Utilidad Pública, Hábitats de Interés Comunitario, áreas de interés para la fauna y flora protegida...

Las actuaciones propuestas de mejora de travesías en entornos urbanos y de refuerzo de firme no inciden negativamente sobre estos ecosistemas y sobre la biodiversidad asociada a estos espacios protegidos, si bien en determinadas zonas próximas a los mismos durante la ejecución de los trabajos se deberán adoptar medidas cautelares para garantizar su preservación.

Únicamente las propuestas que impliquen ocupación de suelo son las que pueden alterar dichos ecosistemas. En este sentido, existen **actuaciones de ensanches-mejoras de trazado** al Sur de Nájera, en Torrecilla de Cameros y en Arnedo que se encuentran en espacios de la Red Natura 2000, donde además existen numerosos hábitats de interés comunitario, áreas de interés faunística y Montes de Utilidad Pública, tal y como se detalla en el apartado 8 del presente estudio.

Para el caso de estas actuaciones propuestas se considera un **impacto negativo, directo, a corto plazo, permanente y moderado sobre los ecosistemas y biodiversidad**.

Remarcar aquellas actuaciones de **fomento de la movilidad ciclista que siempre que se planifiquen de manera adecuada pueden conectar espacios de interés y fomentar la puesta en valor del patrimonio natural, cultural y paisajístico existente en el ámbito de una forma sostenible con el medio**.

9.1.7. Conectividad ecológica

Tal y como se ha indicado en el apartado de aspectos ambientales y/o territoriales que puedan verse afectados por la ejecución del presente Plan, las infraestructuras lineales de movilidad que generan un efecto barrera en el territorio son aquellas infraestructuras con elevada intensidad de tráfico así como las vías de ferrocarril en superficie.

Según informe emitido el 11/02/2021 por la Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático, Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno Vasco, “...las intervenciones en carreteras limítrofes podrían generar afecciones no solo a la conectividad ecológica en la Rioja, sino que podrían tener un impacto también en los flujos con la Comunidad Autónoma del País Vasco, ya que, en general, la construcción de carreteras supone la creación de nuevas barreras a la conectividad ecológica, cuya entidad depende de cada proyecto concreto.

Por otro lado, los acondicionamientos, ensanches y mejoras tienen la capacidad de incrementar y agravar el efecto barrera de la red actual al tiempo que, dependiendo de cómo se diseñen, pueden ser una oportunidad para acometer complementariamente actuaciones de recuperación de la conectividad ecológica en tramos concretos. Se trata a juicio de esta Dirección de una cuestión que requerirá la conveniencia de prestar especial atención en el diseño estratégico de la red de carreteras.”

De las actuaciones propuestas en el presente Plan son las **actuaciones de ejecución de variantes poblacionales y en menor medida las duplicaciones de calzada** las que van a **incidir negativamente en la conectividad ecológica**, remarcando aquellas que interceptan cauces (la variante tramo Murillo-río de Leza intercepta el río Leza y la variante tramo Arnedo Oeste intercepta el río Cidacos), generando unos puntos de conflicto que deberán solucionarse en fase de proyecto constructivo para garantizar la permeabilidad.

Y además remarcar las que se encuentran en Espacios Agrarios de Interés como son la variante de Arnedo Oeste y las duplicaciones de calzada propuestas.

Por tanto, dichas actuaciones suponen un **impacto negativo, directo, a corto plazo, permanente y moderado** sobre la conectividad ecológica sobre las cuales, tal y como se ha indicado, se deberá prestar especial atención en su diseño para la recuperación de la conectividad ecológica en aquellos tramos que sea necesario.

9.1.8. Paisaje

Las actuaciones propuestas de mejora de travesías en entornos urbanos y de refuerzo de firme no producirán ningún tipo de incidencia sobre el paisaje.

Son las actuaciones que impliquen una ocupación del territorio las que pueden producir un impacto al mismo, produciendo un mayor impacto aquellas infraestructuras viarias propuestas de nuevo trazado, como es el caso de las **variantes**, que supondrán un **impacto negativo, directo, a corto plazo, permanente** pero **moderado sobre el paisaje** siempre que se apliquen en fase de proyecto constructivo las medidas de integración paisajística adecuadas.

La variante de Santo Domingo de la Calzada se ubica en una zona con fragilidad visual alta y calidad visual media.

La variante de Murillo- río de Leza (2ª fase) se ubica en una zona de calidad visual baja, pero de fragilidad media-alta.

La variante de Arnedo Oeste se ubica en una zona de calidad visual media y de fragilidad media-alta, además se encuentra en un espacio agrario de interés y junto a un paraje geomorfológico singular de interés faunístico según la Directriz de Protección de Suelo No Urbanizable de La Rioja,

Las actuaciones en infraestructuras existentes supondrán también un impacto al paisaje, siendo mayor en el caso de las **duplicaciones de calzada** (misma categorización de impacto que en el caso de las variantes y que además se encuentra en un espacio agrario de interés) que en los **ensanches y mejora del trazado** puesto que estos últimos se actúa sobre tramos reducidos y muy puntuales llegando incluso a ser un **impacto negativo, directo, a corto plazo, permanente** pero **compatible sobre el paisaje**.

9.1.9. Vías pecuarias y otros

En el ámbito del Plan existen numerosas vías pecuarias y senderos que son interceptados por las tres variantes propuestas, así como por tramos de carretera donde se proponen ensanches o mejoras de trazado. Además, existen dos vías verdes (vías verdes del Oja y del Cidacos), interceptándose la de Cidacos por la variante tramo Arnedo Oeste.

Destacar los trazados tanto del Camino de Santiago del Interior (Santo Domingo de la Calzada-Haro) como el Francés (Santo Domingo de la Calzada-Nájera-Logroño), siendo este último interceptado por una de las variantes propuestas (tramo Santo Domingo de la Calzada).

Por tanto, **las actuaciones previstas que suponen una ocupación de territorio**, concretamente las tres variantes propuestas y algunos tramos de carretera donde se proponen ensanches o mejoras de trazado, **pueden afectar de forma negativa, directo, a corto plazo, permanente y moderado** a las vías pecuarias, senderos y otros caminos de gran interés cultural como es el Camino de Santiago, por lo que será en fase de proyecto constructivo donde coordinado con el organismo competente se deberá establecer las soluciones de cruce o coincidencia de trazado con las mismas para garantizar su permeabilidad y el uso al que están destinados.

Remarcar aquellas actuaciones de **fomento de la movilidad ciclista que siempre que se planifiquen de manera adecuada pueden conectar espacios de interés y fomentar la puesta en valor del patrimonio natural, cultural y paisajístico existente en el ámbito de una forma sostenible con el medio**.

9.1.10. Riesgos naturales

Las propuestas de infraestructuras de transporte que impliquen ocupación de suelo son las que pueden generar una afección a los riesgos naturales existentes en el territorio.

En primer lugar, las **tres variantes propuestas**, al ser infraestructuras de nuevo trazado pueden contribuir negativamente en riesgos de erosión, contaminación de suelo, incendios, inundación, ...pero según la ubicación propuesta, **únicamente pueden afectar de forma significativa al riesgo de inundación de la zona puesto que las 3 están ubicadas o interceptan cauces de entidad** como son el río Oja, el río Leza y el río Cidacos.

Lo mismo ocurre en **algunos tramos de carretera donde se proponen ensanches o mejoras de trazado** las cuales interceptan o discurren paralelos a cursos de agua principales en el ámbito (ver apartado de hidrología).

Estos cauces están catalogados como Áreas de Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPSis) según el Plan Territorial de Protección Civil de La Rioja (PLATERCAR) por lo que **impacto negativo, directo, a corto plazo, permanente y moderado sobre los riesgos naturales e inducidos**, que deberá estudiarse en los respectivos proyectos de construcción y establecer las medidas adecuadas y las soluciones de diseño más idóneas que cumplan con lo exigido en la normativa aplicable no contribuyendo al aumento de dicho riesgo.

9.1.11. Patrimonio cultural

Las propuestas de actuación, a excepción de la ejecución de la variante de Santo Domingo, **no afectan al patrimonio cultural existente y catalogado en el ámbito**, si bien existen algunas actuaciones próximas a los mismos, se trata de actuaciones principalmente de refuerzo de firme con lo que no producirán ningún tipo de impacto, siempre que en fase de proyecto constructivo se tomen las medidas cautelares adecuadas (balizamiento de seguridad...).

En el caso de la variante de Santo Domingo, ésta cruza el Camino de Santiago Francés por lo que tal y como indica el Ayuntamiento de Calahorra en el informe emitido el 15/02/2021, el trazado del Camino Jacobeo de Santiago se deberá determinar de forma coordinada entre los Servicios autonómicos de Patrimonio Histórico y Carreteras, así como su acondicionamiento para garantizar la seguridad necesaria, con el fin de potenciar el Plan turístico y cultural de La Rioja Baja.

Remarcar aquellas actuaciones de **fomento de la movilidad ciclista que siempre que se planifiquen de manera adecuada pueden conectar espacios de interés y fomentar la puesta en valor del patrimonio natural, cultural y paisajístico existente en el ámbito de una forma sostenible con el medio**.

9.1.12. Medio socioeconómico

Los impactos derivados de la ejecución del Plan Regional de Carreteras de La Rioja sobre el medio socioeconómico son diversos. En relación con las afecciones que puede provocar en la población, las propuestas del Plan permitirán mejorar la comunicación entre los ciudadanos y la accesibilidad a los diferentes núcleos. Además, las actuaciones del Plan de Carreteras producirán

un descenso de la tasa de accidentalidad y una mejora, en general, de la seguridad vial para la población.

Por otro lado, la ejecución del Plan también lleva asociada impactos en la economía, ya que las actuaciones que se proponen producirán un incremento de la velocidad media y con ello una mejora de los tiempos comerciales. De ello se deriva, principalmente, la reducción de costes que supondrá para el transporte de mercancías y de movilidad para la ciudadanía.

Por último, los efectos y consecuencias inducidos por la ejecución del Plan en la red de infraestructuras son muy notables, mejorando de manera directa la oferta de infraestructuras en la Comunidad Autónoma a través de la realización del presente Plan de Carreteras.

Conforme a lo expuesto, el impacto que ejercerá el establecimiento de estas propuestas del presente Plan Regional de Carreteras será positivo, muy beneficioso y permanente para el medio socioeconómico.

9.1.13. Salud humana

Las actuaciones **propuestas en el Plan que impliquen ocupación de terrenos** (variantes y duplicaciones de calzada principalmente), son las que van a suponer mayores molestias a la población durante su construcción por ruidos, deterioro de la calidad del aire y por generación de residuos a gestionar, siendo un **impacto negativo, directo, a corto plazo, temporal, reversible pero compatible** con la salud humana siempre que se adopten las medidas de gestión ambiental en obra (gestión residuos, medidas en maquinaria a emplear...).

Durante la explotación de la infraestructura, en el caso de las variantes poblacionales, al producir una redistribución del tráfico, contribuirán a una mejora de la calidad del aire del entorno urbano (atmósfera y ruidos) puesto que su finalidad es la descongestión del casco urbano, aunque se desplaza parte de la fuente de contaminación a otra zona que actualmente no tenía dicho problema. No obstante, en fase de estudio informativo o proyecto constructivo, es cuando deberá analizarse la afección acústica y determinar si es necesaria la aplicación de algún tipo de medida correctora para el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica.

En el caso de las duplicaciones de calzada, al producirse sobre una infraestructura existente se deberá analizar también en proyecto constructivo en función de la situación acústica y lumínica actual si en fase de explotación se va a producir o no un empeoramiento, que en el caso del ruido sería por una aproximación de la fuente acústica y por una mayor circulación de vehículos al mejorar la capacidad de la carretera.

En lo que respecta a la contaminación lumínica, en este caso puede suponer una mejora porque puede contemplarse la posibilidad de mejora de la existente con tecnologías más eficientes y menos contaminantes.

Además, tal y como se indica en el apartado anterior, las actuaciones del Plan de Carreteras producirán un descenso de la tasa de accidentalidad y una mejora, en general, de la seguridad vial

para la población, aspectos también beneficiosos en relación al factor estudiado de la salud humana.

Aquellas actuaciones de **fomento de la movilidad ciclista, seguridad vial, conservación ordinaria y vialidad invernada** contribuirán en el caso de la primera a una mejora de la salud y en el caso de las restantes una reducción de la accidentalidad, **influyendo todas positivamente** por tanto sobre dicho factor. A esto debe añadirse que la mejora general de la Red, reducirá los tiempos de desplazamiento, mejorando la accesibilidad a los puntos de atención hospitalaria, lo cual tiene una incidencia directa sobre la salud de la población, especialmente en el caso de las urgencias.

Lo mismo ocurre con las **medidas de acción contra el ruido** correspondientes a las dispuestas en los planes de acción contra el ruido vigentes, las cuales **incidirán positivamente sobre la salud humana** al reducir los niveles acústicos existentes.

9.2. Conclusiones

La no ejecución de instrumentos de planificación sostenible como es Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030, agravará los efectos ya presentes del cambio climático puesto que un crecimiento desordenado del territorio va unido la aparición de infraestructuras dispersas y sin una demanda planificada y ordenada, contribuyendo a un mayor consumo del suelo, fragmentación del territorio, deterioro de espacios ambientales y paisajísticos y aumento progresivo del uso del vehículo privado con el incremento asociado de emisiones de contaminantes a la atmósfera.

Por tanto, es necesario adaptarse y contrarrestar dichos efectos mediante la planificación eficiente en términos de movilidad (Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030), adoptando medidas que directa y/o indirectamente incidan positivamente sobre dichos factores, definiendo criterios básicos de actuación en diversos ámbitos que sirvan de apoyo y guía para la ejecución de actuaciones en materia de infraestructuras viarias integradas en el entorno y compatibles con el mismo.

En este sentido, el presente Plan integra desde el principio los criterios ambientales y paisajísticos en la ejecución de propuestas, haciendo partícipe a administraciones y organizaciones y teniendo en cuenta sus consideraciones en fases sucesivas del Plan.

Las **actuaciones programadas de movilidad sostenible, seguridad vial, de conservación ordinaria y vialidad invernada incidirán positivamente sobre diversos factores del medio** (mejora de la calidad del aire, de la salud humana, posibilidad de conectividad de espacios y puesta en valor de los mismos...). Asimismo, **actuaciones específicas de acción contra el ruido** contribuirán a una **mejora de los niveles acústicos** en zonas de conflicto identificadas en los MER y posteriormente en los Planes de Acción.

Las actuaciones propuestas consistentes en **refuerzos de firme y mejoras de travesía en medio urbano**, si bien generarán impactos negativos durante fase constructiva éstos serán temporales, a corto plazo, reversibles y compatibles con el entorno, si bien cabe destacar aquellas actuaciones

de refuerzo de firme que se encuentran próximas al río Cidacos y a otros espacios de interés, donde se deberán adoptar las medidas cautelares necesarias para evitar su afección.

En fase de explotación el impacto será positivo puesto que mejorará la circulación en dichos tramos, así como el ruido asociado en caso emplear pavimento fonoabsorbente en la repavimentación.

En referencia a las actuaciones propuestas que impliquen ocupación de terrenos, **los ensanches y mejoras de trazado** producirán un impacto negativo muy puntual pero compatible con el medio en fase constructiva, siendo en fase de explotación un impacto positivo puesto que contribuye a una mejora de la seguridad vial en el tramo en que se actúe.

Si bien cabe remarcar la existencia de actuaciones de ensanches-mejoras de trazado al Sur de Nájera, en Torrecilla de Cameros y en Arnedo que se encuentran en espacios de la Red Natura 2000, donde además existen numerosos hábitats de interés comunitario, áreas de interés faunístico y Montes de Utilidad Pública, así como la intercepción de vías pecuarias...y por tanto se deberán extremar en dichos casos las medidas cautelares y/o correctoras a aplicar.

Son las actuaciones de **ejecución de variantes de población y de duplicaciones de calzada** las que mayor impacto al medio pueden producir, tanto en fase de construcción como de explotación.

En el caso de las variantes de población, se han planteado como infraestructuras prioritarias únicamente tres actuaciones, situadas en la mitad norte del ámbito, donde si bien se interceptan dos cauces (en el caso de la variante de Arnedo oeste y de Murillo-río de Leza) y una ruta histórico-cultural como es el Camino de Santiago Francés (variante de Santo Domingo de la Calzada), su ejecución viene demandada con el fin de mejorar la seguridad vial en las travesías, descongestionar el tráfico del núcleo urbano y mejorar la funcionalidad y accesibilidad de la red. No obstante, debe indicarse, que existen otras variantes que resultan igualmente necesarias, Calahorra, Pradejón, Navarrete, Fuenmayor..., pero cuya ejecución resulta más incierta, debido a que dependen de las actuaciones de otras administraciones. En el caso de que éstas últimas, por razones de oportunidad, sean finalmente incluidas en la planificación anual, los efectos ambientales deben igualmente analizarse en los estudios informativos y proyectos constructivos elaborados al efecto.

En todos los casos, las variantes producen impactos negativos y moderados durante la fase constructiva sobre la gea y el suelo (ocupación territorio), la hidrología (cauces interceptados), la conectividad ecológica (infraestructura de nuevo trazado y cruce de ríos principales), vías pecuarias y el riesgo de inundación (por cauces interceptados), produciéndose además sobre el paisaje por la propia presencia de la infraestructura, si bien se adoptarán en fase de proyecto las medidas de integración ambiental y paisajística que sean necesarias.

Sobre las condiciones lumínicas se producirá un impacto negativo pero compatible, y será en fase de proyecto constructivo donde el alumbrado deberá diseñarse cumpliendo los criterios de eficiencia energética.

Además, en referencia a la **calidad del aire**, de los contaminantes estudiados para cada una de las tres alternativas planteadas (CO, NMVOC, NO_x, N₂O, NH₃, Pb, CO₂ y PM_{2.5}), es la **alternativa 2 la que obtiene una menor cantidad de todos ellos**, seguida de la alternativa 0, y por último de la alternativa 1 que cuenta con una cantidad mayor.

En consecuencia, con la **alternativa 2 seleccionada se producirá a largo plazo una mejora de la calidad del aire**, ya que si bien se realizarán diversas actuaciones que condicionarán la emisión de gases contaminantes puesto que las mejoras en los trazados y los refuerzos de firmes harán que los conductores, al sentirse más seguros, tiendan a conducir a una velocidad mayor que implica una contaminación mayor, actuaciones como la creación de variantes y la mejora de las travesías implicarán una conducción más eficiente, lo que provoca velocidades más constantes, menos paradas, menos arranques y, por tanto, menos emisiones que compensarán las anteriores.

La incidencia acústica de las variantes será moderada siempre que se apliquen las medidas de protección acústica adecuadas tras estudio de los niveles de ruido en fase de proyecto constructivo, teniendo en cuenta que a su vez supondrán una mejora de los niveles acústicos existentes en el caso urbano, actualmente motivados por los problemas de congestión vehicular, siendo la construcción de variantes como en el caso de la variante de Arnedo Oeste, medidas de planificación a medio-largo plazo dispuestas en los Planes Estratégicos de Ruido de las carreteras autonómicas de La Rioja (3ª fase).

En referencia a las dos duplicaciones de calzada, ubicadas también en la mitad norte del ámbito, el impacto es negativo y moderado en fase constructiva sobre la gea y el suelo (ocupación de terrenos), sobre la hidrología y riesgo de inundación (se intercepta en uno de los tramos un cauce de entidad como es el río Iregua) y sobre la conectividad ecológica, aunque en menor grado que en el caso de las variantes al tratarse de una actuación sobre una infraestructura ya existente.

La incidencia acústica en este caso, será moderada siempre que se apliquen las medidas de protección acústica adecuadas tras estudio de los niveles de ruido en fase de proyecto constructivo, si bien cabe remarcar que se trata al igual que con las variantes de actuaciones motivadas por la elevada IMD existente en la actualidad, pudiendo contribuir a la mejora acústica del tramo a duplicar si se planifican de manera adecuada y coordinada con los PAR existentes y con los organismos competentes en materia de protección acústica.

De los valores finalmente obtenidos de **huella de carbono** tras aplicar la metodología descrita en el apartado 7.3.1, se concluye que la **alternativa 2** puesto que las medidas propuestas en la misma contribuirán a un cambio en el reparto modal reduciéndose por tanto la cantidad de vehículos ligeros empleados para el cálculo, hace que cuente con **una huella de carbono ligeramente inferior** (1.866,28 tnCO₂/año), respecto a la Alternativa 0 (1.877,75 tnCO₂/año) y a la Alternativa 1 (1.878,60 tnCO₂/año).

En consecuencia, la alternativa 2, supondrá una ligera mejora en la huella de carbono en el ámbito del presente Plan, **contribuyendo a su vez en una mejora del cambio climático**.

Sobre la salud humana y medio socioeconómico si bien las dos últimas actuaciones (variantes y duplicaciones de calzada), en fase constructiva producirán un impacto mayor que las restantes por

el propio proceso constructivo (circulación de maquinaria, desvíos de tráfico...), en fase de explotación el impacto global será beneficioso por mejora de la accesibilidad y funcionalidad de la red y descongestión del tráfico en casco urbano (mejora contaminación acústica y atmosférica).

10. POSIBLES REPERCUSIONES DEL NUEVO PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030 SOBRE LA RED NATURA 2000.

10.1. Antecedentes

Tal y como queda indicado en el apartado de antecedentes del presente estudio, el nuevo Plan Regional de Carreteras de La Rioja entre 2022-2030 como fase inicial del proceso de evaluación ambiental estratégica ordinaria al que debe ser sometido, una vez redactado el DIE junto con el Avance del Plan se remite el 22 de enero de 2021 a la Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos (órgano ambiental competente para su aprobación), con el fin de que tras periodo de consultas (artículo 19 Ley 21/2013) pudiera emitir el **Documento de Alcance** donde se establezcan las directrices y consideraciones a tener en cuenta para la redacción del **Estudio Ambiental Estratégico** (artículo 20 Ley 21/2013) y de la **Versión Inicial del Plan** (artículo 21 Ley 21/2013). Ambos documentos dan continuidad al procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria del Plan.

El 22 de marzo de 2021 el órgano ambiental (Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos) emite el **Documento de Alcance**, donde se establecen las directrices a tener en cuenta tanto en la Versión Preliminar del Plan como en el presente EAE y en los estudios sectoriales.

En dicho **Documento de Alcance en relación a la Red Natura 2000** indica que *en el presente estudio se deberá reflejar una relación de aquellos espacios Red Natura 2000 que se vean afectados por el Plan, además de las repercusiones e impactos ambientales sobre la Red Natura 2000.*

Asimismo, se indica en el Documento de Alcance las indicaciones efectuadas en su informe de la Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático, Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno Vasco con fecha 11 de febrero de 2021, el cual en relación a la Red Natura 2000 indica lo siguiente:

El límite entre ambas comunidades autónomas es coincidente con dos espacios integrados en la Red Natura 2000: la ZEC/ZEPA Sierras meridionales de Álava y la ZEC Río Ebro. Cualquier actuación en su entorno deberá detectar y, en su caso, valorar la existencia de posibles afecciones apreciables sobre sus objetivos de conservación, de acuerdo con lo establecido en el artículo 46.4 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

10.2. Alternativas planteadas. Criterios de selección y justificación alternativa seleccionada

Atendiendo a la metodología vigente de planificación estratégica y medioambiental, se han considerado **tres alternativas** del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030. Por una parte, la alternativa 0 o “No hacer nada”, correspondiente al mantenimiento de la Red actual de Carreteras. Por otra, la alternativa 1, correspondiente a la prorrogación del Plan de Carreteras

vigente. Finalmente, la alternativa 2, correspondiente a la ejecución de la Red de Carreteras propuesta en el nuevo Plan Regional de Carreteras para el período 2022-2030.

Para realizar la comparación entre ellas y así seleccionar la que resulte más idónea, se han analizado diversos criterios, puntuando cada uno de ellos para cada alternativa, y finalmente dándoles un peso ponderado según su importancia. Estos son: emisiones de gases de efecto invernadero, consumo energético, funcionalidad de la red, ruido, accesibilidad, **ocupación del suelo y afección a espacios de valor ambiental (entre los que se incluye los espacios de la Red Natura 2000)**, coste y seguridad vial.

Finalmente, tras evaluar y comparar los efectos derivados de las alternativas, **la alternativa 2 o “Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030” es la que resulta más favorable.**

En referencia al **criterio empleado en la comparación de las 3 alternativas referente a la ocupación del suelo y afección a espacios de valor ambiental**, si bien la **alternativa 0 sería la más idónea** en términos de ocupación porque no se realiza ningún tipo de actuación, se trata de una **alternativa que conllevaría al empeoramiento progresivo de la situación actual** en ámbitos tanto territoriales como económicos y sociales, manteniendo las carencias actuales en cuanto a movilidad y desequilibrio territorial.

Entre la **alternativa 1 y 2**, tal y como se justifica en el apartado 7 del presente estudio, la **Alternativa 2 implica una mejor puntuación en este criterio de ocupación del suelo de afección a espacios de valor ambiental** puesto que elimina aquellas actuaciones que la evolución de la comunidad autónoma ha demostrado poco eficaces y añade otras actuaciones que puedan ser consideradas necesarias como consecuencia de la evolución económica, social y de las diversas infraestructuras en La Rioja en los últimos años, en respuesta a carencias que serán detectadas en los estudios realizados durante el proceso de revisión que se está llevando a cabo.

Además, tal y como se observa en las tablas de la 39 a la 42 donde se compara la valoración económica de las alternativas, dividiendo las tipologías de actuación según los distintos programas, **la alternativa 2 apuesta más hacia actuaciones de conservación que de obra nueva** como sí lo hace la alternativa 1 que corresponde a la continuidad del Plan vigente de carreteras, implicando por tanto una menor probabilidad de afección a espacios sensibles del entorno.

Asimismo, **la alternativa 2 efectúa una mayor inversión en actuaciones que fomentan una sostenibilidad en el territorio**, tales como actuaciones de movilidad sostenible y Plan de Acción contra el Ruido, así como otras actuaciones como refuerzos y renovación del firme y actuaciones en materia de seguridad vial con un impacto global positivo una vez ejecutadas.

10.3. Identificación y caracterización de los Espacios Red Natura 2000 que puedan verse afectados como consecuencia de la aplicación del Nuevo Plan Regional de Carreteras de La Rioja.

Tal y como queda indicado con anterioridad en el presente documento (ver figura 46), en La Rioja se han declarado 6 espacios constituidos por las Zonas Especiales de Conservación (ZEC) y las Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA). El objetivo de la Red Natura en La Rioja es garantizar un estado de conservación favorable de los 42 hábitats y las 97 especies de interés comunitario presentes en la región, de las que 41 son aves.

En los espacios clasificados como Red Natura 2000 se encuentran 6 zonas que ocupan 167.541 hectáreas en total. Esto supone más de un tercio del territorio de la comunidad autónoma dentro de la red, situando a La Rioja entre las comunidades españolas que más proporción del territorio aportan (ver tabla 4).

De dichos espacios, son los correspondientes a las **Sierras de Demanda, Urbión, Cebollera y Cameros**, **Peñas de Arnedillo, Peñalmonte y Peña Isasa** y a **Sierra de Alcarama y Valle del Alhama** donde existen actuaciones previstas en el presente Plan con posibilidad de afección a la RN 2000.

Concretamente, tal y como se observa en la siguiente imagen, existen dos zonas donde se proponen ensanches de plataforma y una zona de refuerzo de firme dentro del espacio RN 2000 “Sierras de Demanda, Urbión, Cebollera y Cameros”, dos zonas de refuerzo de firme y una mejora de travesía dentro de los límites del espacio RN 2000 “Peñas de Arnedillo, Peñalmonte y Peña Isasa” y una zona donde se propone mejora de travesía dentro de los límites del espacio RN 2000 “Sierra de Alcarama y Valle de Alhama”.

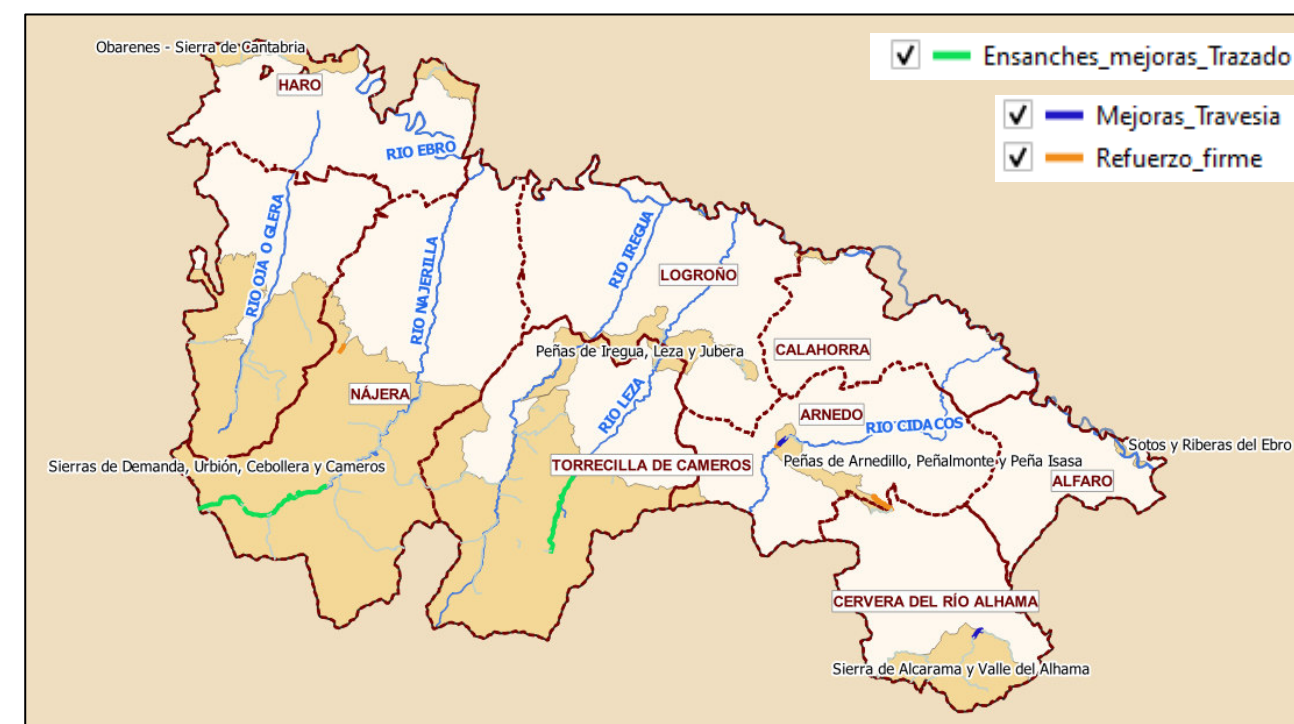


Figura 84. Actuaciones Plan Regional de Carreteras La Rioja 2022-2030 con posible afección a Red Natura 2000

Fuente: Elaboración propia

En el apartado siguiente se analiza la posible afección a dichos espacios según la zonificación establecida en los PGORN que regulan su gestión.

Sierras de Demanda Urbión, Cebollera y Cameros

- **Espacios RN 2000:** Zona de Especial Conservación (ZEC) y Zona de Especial Protección para Aves (ZEPA).
- **Superficie:** 138.607 ha (83% de la Red Natura 2000 en La Rioja).
- **Ámbito territorial:** pertenecen a este espacio 49 municipios riojanos, de los que 15 están incluidos en su totalidad, y 34 parcialmente. Lumbreras, Ezcaray, Villoslada de Cameros y la mancomunidad de Canales, Mansilla y Villavelayo son los que aportan mayor superficie.
- **Instrumento de Gestión y Planificación del espacio:** Plan de Ordenación de Recursos Naturales (PGORN).

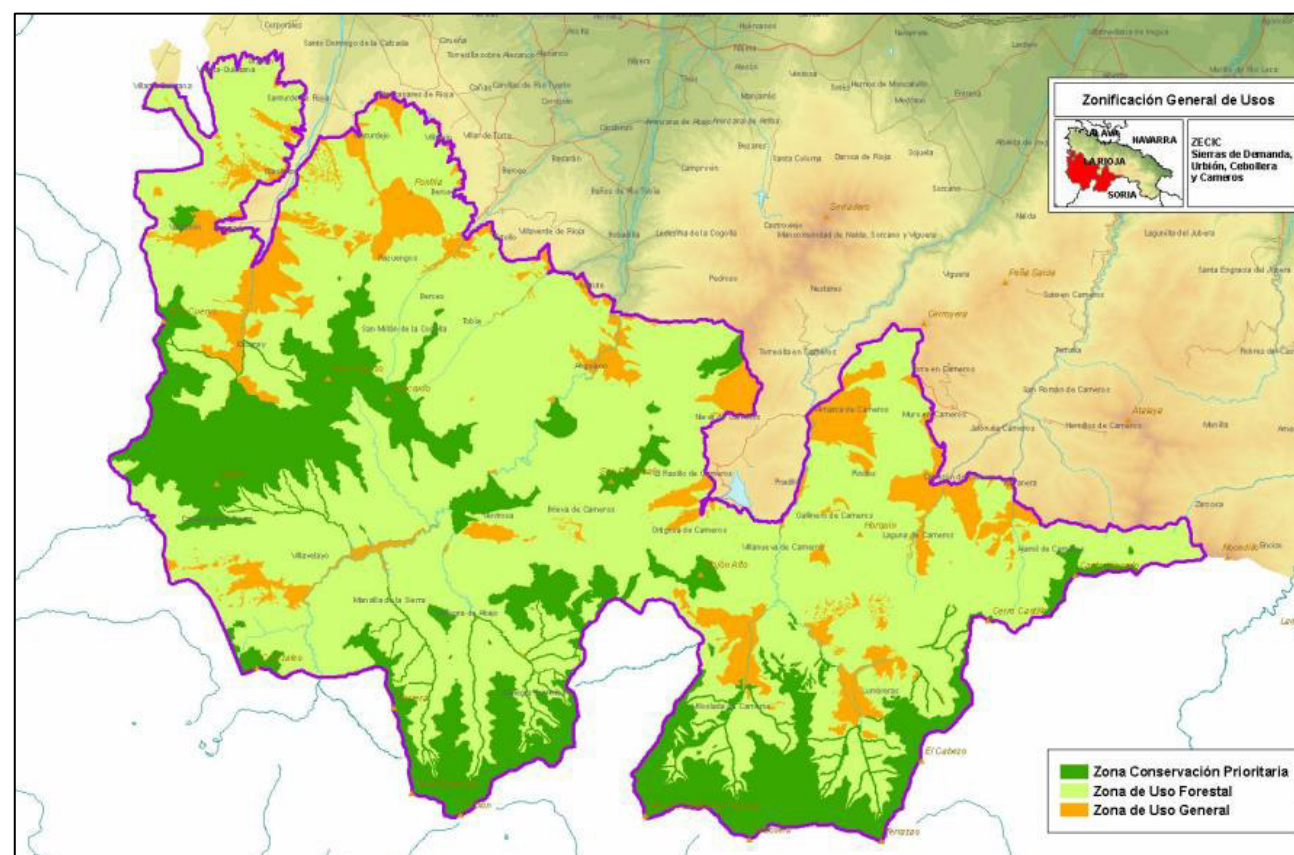


Figura 85. Zonificación s/PGORN Sierras de Demanda Urbión, Cebollera y Cameros

Fuente: Plan de Gestión del espacio protegido Red Natura 2000 Sierras de Demanda Urbión, Cebollera y Cameros

- **Gestión del espacio:** alrededor de una quinta parte del territorio (27.375 hectáreas) son Zonas de Conservación Prioritaria. Aquí se encuentran:
 - Las áreas de alta montaña, por encima de los 1.600 metros.
 - Las principales masas de bosques mixtos de frondosas y otros bosques y formaciones singulares. Enclaves que albergan las especies de flora incluidas en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas.
 - Áreas de alto valor ecológico del Parque Natural de la Sierra de Cebollera.
 - Arroyos de montaña de las cabeceras del Oja, Najerilla e Iregua que albergan poblaciones de desmán ibérico.

Cerca de la mitad del territorio son Hábitats de Interés Comunitario, principalmente bosques, lo que da una idea de la importancia de este gran espacio de montaña para la conservación de las formaciones forestales en el conjunto del sistema Ibérico riojano.

Especies	
ESPECIES DE FLORA Y FAUNA RED NATURA Y OTRAS ESPECIES IMPORTANTES*	
Flora	Androsela riojana, ionopsidio italiano, loro o laurel de Portugal, grosellero de roca, orquídea de otoño.
Invertebrados	Caracol de Quimper, mariposa tigre, mariposa eriogaster occidental, doncella de ondas, hormiguera de lunares, apolo, caballito de Mercurio, ciervo volante, rosalia, capricornio de las encinas, cangrejo de río.
Peces	Madrilla o loina, colmilleja, bermejuela.
Anfibios	Sapo partero, sapo corredor, sapillo pintojo meridional, ranita de San Antón, tritón jaspeado...
Reptiles	Culebra lisa europea, lagarto verde, lagartija roquera.
Aves	Martin pescador, bisibita campestre, águila real , búho real, chotacabras europeo, águila culebrera , aguiucho pálido , escribano hortelano, halcón peregrino , cogujada montesina, buitre leonado, águila calzada , alcaudón dorsirrojo, totovía, pechiazul, milano real, alimoche , perdiz pardilla , abejero europeo , chova piquirroja, curruca capirotada.
Mamíferos	Gato montés, desmán ibérico , nutria , visón europeo . Murciélagos: murciélago de bosque , murciélago hortelano, murciélago montañero, murciélago de cueva, murciélago ratonero pequeño, murciélago de Bechstein, murciélago ratonero mediano, murciélago ribereño, murciélago ratonero pardo, murciélago ratonero grande, murciélago bigotudo, murciélago ratonero gris, noctúlo grande, noctúlo pequeño, murciélago de borde claro, murciélago enano, murciélago orejudo dorado, murciélago orejudo gris, murciélago de herradura mediterráneo, murciélago de herradura grande, murciélago de herradura pequeño, murciélago rabudo.

* En negrita las especies más importantes para la gestión del espacio.

Figura 86.- Listado de especies de Flora y Fauna importantes dentro del Espacio Red Natura 2000 “Sierras de Demanda Urbión, Cebollera y Cameros”

Fuente: Folleto Red Natura 2000 en La Rioja editado por la Consejería de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente del Gobierno de La Rioja

Habitats	HÁBITATS DE INTERÉS COMUNITARIO	SUP. (ha)
* Hábitats prioritarios		
	Estanques temporales mediterráneos	2,4
	Brezales húmedos atlánticos de zonas templadas de <i>Erica ciliaris</i> y <i>Erica tetralix</i> (*)	455,5
	Brezales secos europeos	2.914,0
	Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga	4.537,1
	Formaciones montanas de <i>Cytisus purgans</i>	2.865,2
	Prados ibéricos silíceos de <i>Festuca indigesta</i>	638,9
	Prados alpinos y subalpinos calcáreos	1.407,8
	Prados secos seminaturales y facies de matorral sobre sustratos calcáreos (<i>Festuco-Brometalia</i>)	2.007,4
	Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del <i>Thero-Brachypodietea</i> (*)	170,0
	Prados pobres de siega de baja altitud (<i>Alopecurus pratensis</i> , <i>Sanguisorba officinalis</i>)	1.047,7
	Turberas bajas alcalinas	0,2
	Desprendimientos mediterráneos occidentales y termófilos	15,1
	Pendientes rocosas calcícolas con vegetación casmofítica	0,4
	Pendientes rocosas silíceas con vegetación casmofítica	0,2
	Hayedos acidófilos con sotobosque de <i>Ilex</i> y a veces de <i>Taxus</i> (<i>Quercion robur-petraeae</i> o <i>ilici-Fagenion</i>)	19.733,8
	Hayedos calcícolas medioeuropeos del <i>Cephalanthero-Fagion</i>	1.876,5
	Bosques de laderas, desprendimientos o barrancos del <i>Tilio-Acerion</i> (*)	552,0
	Fresnedas termófilas de <i>Fraxinus angustifolia</i>	699,9
	Bosques galaico-portugueses con <i>Quercus robur</i> y <i>Quercus pyrenaica</i>	17.205,5
	Robledales ibéricos de <i>Quercus faginea</i> y <i>Quercus canariensis</i>	2.160,9
	Bosques galería de <i>Salix alba</i> y <i>Populus alba</i>	89,7
	Bosques de <i>Quercus ilex</i> y <i>Quercus rotundifolia</i>	3.042,6
	Bosques de <i>Ilex aquifolium</i>	343,8
	Bosques montanos y subalpinos de <i>Pinus uncinata</i>	17,4
	TOTAL	61.784,0

Figura 87.- Listado de hábitats y hábitats prioritarios dentro del Espacio Red Natura 2000 “Sierras de Demanda Urbión, Cebollera y Cameros”

Fuente: Folleto Red Natura 2000 en La Rioja editado por la Consejería de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente del Gobierno de La Rioja

Peñas de Arnedillo, Peñalmonte y Peña Isasa

- **Espacios RN 2000:** Zona de Especial Conservación (ZEC) y Zona de Especial Protección para Aves (ZEPA).
- **Superficie:** 3.437 ha (2% de la Red Natura 2000 en La Rioja).
- **Ámbito territorial:** se extiende por los municipios de Arnedillo, Arnedo, Préjano, Muro de Aguas y Villarroya.
- **Instrumento de Gestión y Planificación del espacio:** Plan de Ordenación de Recursos Naturales (PGORN).

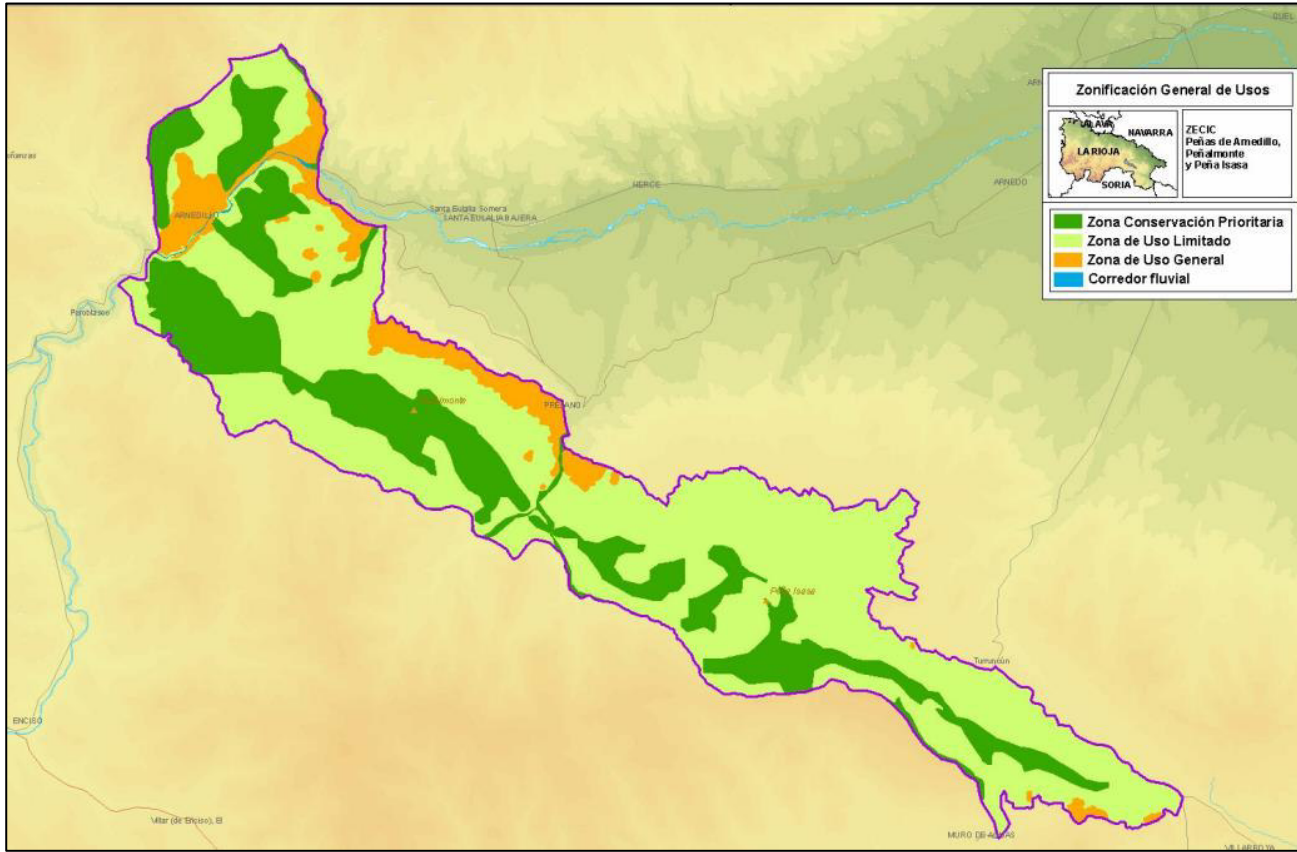


Figura 88. Zonificación s/PGORN Peñas de Arnedillo, Peñalmonte y Peña Isasa

Fuente: Plan de Gestión del espacio protegido Red Natura 2000 Peñas de Arnedillo, Peñalmonte y Peña Isasa

- **Gestión del espacio:** Las Zonas de Conservación Prioritaria ocupan algo más del 28% del territorio, concretamente 963 hectáreas que engloban:
 - Los principales cortados rocosos.
 - Las comunidades vegetales singulares: tejeda de Peñalmonte, sabinares, matorrales de erizón de zonas de cumbres.
 - Arroyos con fauna de especial interés.
- El espacio también cuenta con 5 hectáreas de corredores fluviales.

ESPECIES DE FAUNA RED NATURA Y OTRAS ESPECIES IMPORTANTES*	
Flora	Narciso de tres anteras, orquídea de otoño.
Invertebrados	Cangrejo de río, ciervo volante, hormiguera de lunares.
Aves	Rapaces rupícolas: águila azor-perdicera, alimoche, águila real, búho real, halcón peregrino, buitre leonado. Otras aves: Martín pescador, bisbita campestre, chotacabras europeo, águila cuabrerera, escribano hortelano, cogujada montesina, águila calzada, alcaudón dorsirrojo, totovía, collalba negra, chova piquirroja, curruca rabilarga.
Peces	Madrilla o loina, bermejuela.
Anfibios	Sapo partero, sapo corredor, sapillo pintojo meridional, ranita de San Antón, tritón jaspeado.
Reptiles	Lagarto verde.
Mamíferos	Gato montés, nutria, desmán ibérico, murciélago de cueva, visón europeo, murciélago de herradura grande , murciélago de herradura pequeño.

* En negrita las especies más importantes para la gestión del espacio.

Figura 89.- Listado de especies de Flora y Fauna importantes dentro del Espacio Red Natura 2000 “Peñas de Arnedillo, Peñalmonte y Peña Isasa”

Fuente: Folleto Red Natura 2000 en La Rioja editado por la Consejería de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente del Gobierno de La Rioja

HÁBITATS DE INTERÉS COMUNITARIO		SUP. (ha)
Vegetación gipsícola ibérica (<i>Gypsophiletalia</i>) (*)		7,3
Ríos mediterráneos de caudal permanente con <i>Glaucium flavum</i>		3,2
Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga		114,7
Formaciones estables xerotermófilas de boj (<i>Buxus sempervirens</i>) en pendientes rocosas (<i>Berberidion</i> sp.)		5,5
Matorrales arborescentes de <i>Juniperus</i> spp.		141,8
Pendientes rocosas calcícolas con vegetación casmofítica		2,4
Bosques de <i>Quercus ilex</i> y <i>Quercus rotundifolia</i>		29,6
Bosques mediterráneos de tejo (<i>Taxus baccata</i>) (*)		1,6
TOTAL		306,1

Figura 90.- Listado de hábitats y hábitats prioritarios dentro del Espacio Red Natura 2000 “Peñas de Arnedillo, Peñalmonte y Peña Isasa”

Fuente: Folleto Red Natura 2000 en La Rioja editado por la Consejería de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente del Gobierno de La Rioja

Sierra de Alcarama y Valle del Alhama

- **Espacios RN 2000:** Zona de Especial Conservación (ZEC) y Zona de Especial Protección para Aves (ZEPA).
- **Superficie:** 10.217 ha (6% de la Red Natura 2000 en La Rioja).
- **Ámbito territorial:** se extiende por los municipios de Aguilar del Río Alhama, Cervera del Río Alhama, Navajún y Valdemadera.
- **Instrumento de Gestión y Planificación del espacio:** Plan de Ordenación de Recursos Naturales (PGORN).

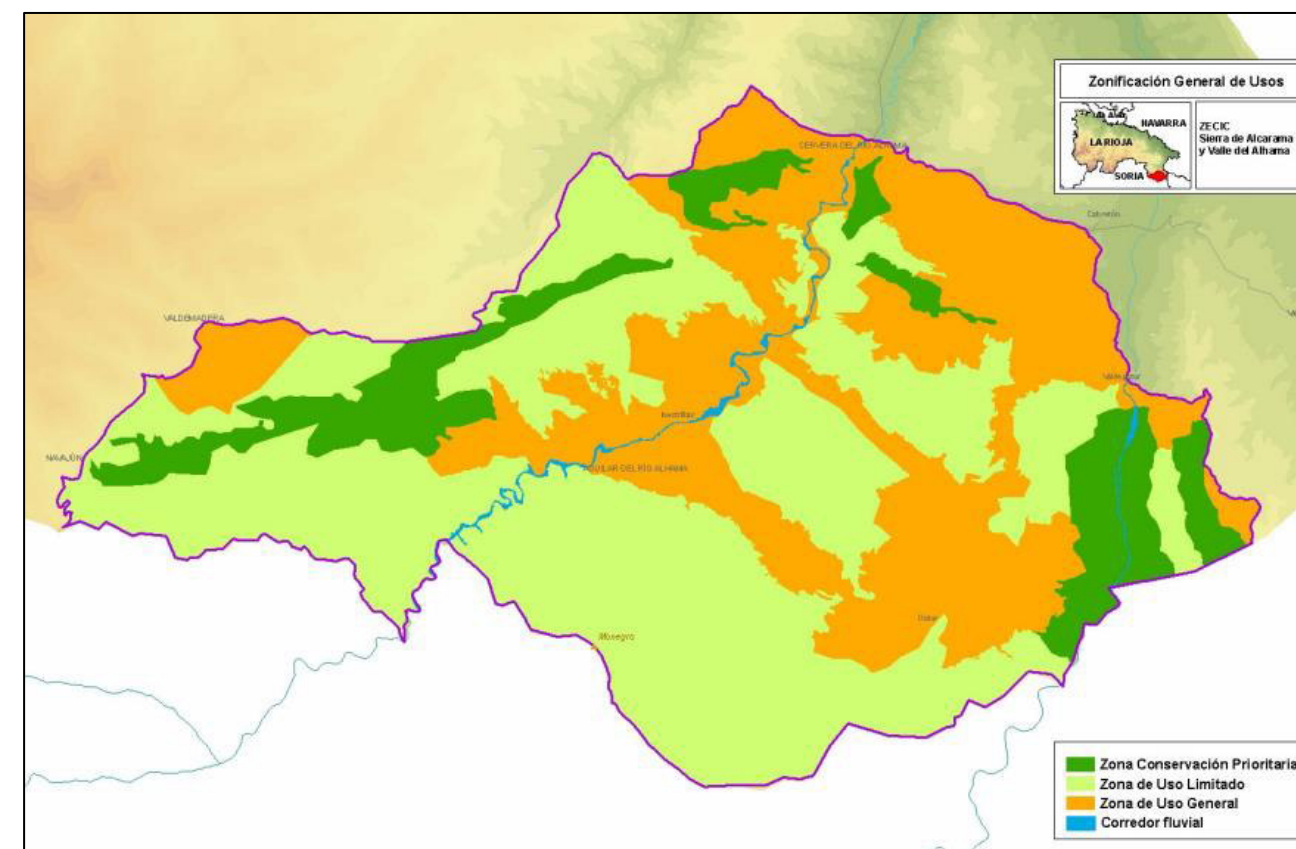


Figura 91. Zonificación s/PGORN Sierra de Alcarama y Valle del Alhama

Fuente: Plan de Gestión del espacio protegido Red Natura 2000 Sierra de Alcarama y Valle del Alhama

- **Gestión del espacio:** Un total de 1.250 hectáreas (algo más del 12% del espacio) se gestionarán como Zonas de Conservación Prioritaria. Entre ellas están:
 - Cortados rocosos con colonias de rapaces rupícolas nidificantes a lo largo de la Sierra de Tormo, barranco de las Balsas, paraje de Valdelapila, Solana Cabrera, cortados de Pedralén o Peña La Fría en Cervera del Río Alhama y el Barranco de Fuentestrún del Cajo en Valdegutur.
 - Zonas de vegetación gipsícola ibérica en El Calvario y el Barranco de Bocatanil, en Cervera del Río Alhama, y el Barranco de la Nava en los alrededores de Navajún.

- Los pastizales xerofíticos mediterráneos de vivaces y anuales con *Brachypodium retusum*.

ESPECIES DE FAUNA RED NATURA Y OTRAS ESPECIES IMPORTANTES*	
Flora	Tomillo sanjuanero.
Aves	Rapaces rupícolas: águila azor-perdicera, alimoche, águila real, búho real, halcón peregrino, buitre leonado. Otras aves: bisbita campestre, alcaraván, terrera común, chotacabras europeo, águila cuiblera, aguilucho cenizo, escribano hortelano, cogujada montesina, águila calzada, totovía, collalba negra, chova piquirroja, curruca rabilarga.
Anfibios	Sapo partero común, ranita de San Antón, tritón jaspeado, sapo de espuelas, sapo corredor.
Mamíferos	Nutria, visón europeo, murciélago de herradura grande, murciélago de herradura pequeño.
Reptiles	Eslizón ibérico.
Peces	Bermejuela.
Invertebrados	Cangrejo de río, caballito de Mercurio, ciervo volante.

* En negrita las especies más importantes para la gestión del espacio.

Figura 92. Listado de especies de Flora y Fauna importantes dentro del Espacio Red Natura 2000 Sierra de Alcarama y Valle del Alhama

Fuente: Folleto Red Natura 2000 en La Rioja editado por la Consejería de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente del Gobierno de La Rioja

Habitats	HÁBITATS DE INTERÉS COMUNITARIO	SUP. (ha)
	Vegetación gipsícola ibérica (<i>Gypsophiletalia</i>) (*)	159,5
	Matorrales arborescentes de <i>Juniperus spp.</i>	5,5
	Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del <i>Thero-Brachypodietea</i> (*)	59,1
	Pendientes rocosas calcícolas con vegetación casmofítica	5,7
	Bosques galería de <i>Salix alba</i> y <i>Populus alba</i>	11,4
	Bosques de <i>Quercus ilex</i> y <i>Quercus rotundifolia</i>	332,1
	TOTAL	573,3

* Hábitats prioritarios

Figura 93. Listado de hábitats y hábitats prioritarios dentro del Espacio Red Natura 2000 Sierra de Alcarama y Valle del Alhama

Fuente: Folleto Red Natura 2000 en La Rioja editado por la Consejería de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente del Gobierno de La Rioja

10.4. Identificación de impactos previsibles del Plan sobre los objetivos de conservación de los espacios de la Red Natura 2000

En primer lugar, se ha analizado el uso de cada uno de los espacios protegidos RN 2000 por el que discurre cada una de las propuestas del Plan dentro de los límites de los mismos, analizando la longitud afectada y estimando la superficie de afección con la finalidad de conocer los impactos al espacio natural. Se incluye tabla resumen obtenida:

Carretera	Actuación propuesta	Longitud	Sección	Superficie de ocupación estimada		Espacio RN 2000	Zonificación RN 2000
ID		m	m	m²	Ha		
LR-113_01	Ensanches y mejoras de trazado	839,08	2	1.678,15	0,17	Sierras de Demanda, Urbión, Cebollera y Cameros	Zona de uso forestal
LR-113_02		5.356,11	2	10.712,22	1,07		Zona de uso forestal y general
LR-113_04		3.370,64	2	6.741,28	0,67		Zona de uso general
LR-113_06		522,09	2	1.044,19	0,10		Zona de uso forestal y general
LR-113_07		4.536,38	2	9.072,77	0,91		
LR-113_09		4.868,51	2	9.737,01	0,97		
LR-250_25		13.109,85	2	26.219,69	2,62		
LR-250_23		1.277,50	2	2.555,02	0,26		Zona de uso general
LR-250_26		49,55	2	99,09	0,01		
LR-422_02	Refuerzo de firme	895,14	-	-	-		
LR-284_01	Mejora de travesía	1.291,50				Sierra de Alcarama y Valle del Alhama	Zona de uso general y corredor fluvial
LR-123_05		315,77	-	-	-		Zona de uso general
LR-115_06		1.188,46	-	-	-		
LR-115_05	Refuerzo de firme	524,45	-	-	-	Peñas de Arnedillo, Peñalmonite y Peña Isasa	Zona de uso limitado
LR-123_13		1.521,62	-	-	-		

Tabla 67 . Afección de las actuaciones.

Fuente: Elaboración propia

Las actuaciones de ensanche de plataforma discurren principalmente por terrenos zonificados por el PGORN como “terrenos de uso general” aunque algunos tramos discurren por “zonas de uso forestal”, todas las actuaciones de mejora de travesía discurren por “zonas de uso general” exceptuando el cruce de la LR-284_01 con la “zona de corredor fluvial” del río Alhama y las de refuerzo de firme principalmente también por “zonas de uso general”, exceptuando un tramo discontinuo de la carretera LR-123_13 que discurre entre “zona de uso limitado” y fuera del límite del espacio protegido.

La **normativa de los PGORN** que regulan la gestión de los 3 espacios protegidos sobre los cuales discurren carreteras donde se tiene previsto actuar con el presente Plan, establecen que con

carácter general será de aplicación al conjunto del espacio las normas generales de regulación de usos y actividades establecidas en el orden urbanístico y territorial por el Plan Especial de Protección del Medio Ambiente Natural de La Rioja (PEPMAN), para suelo NO Urbanizable (ver apartado siguiente de medidas a aplicar según lo dispuesto en este Plan).

Será de aplicación, con carácter general, la regulación de usos y actividades incluida en las normas particulares para la protección de los espacios de catálogo de la categoría “Grandes espacios de montaña mediterránea (MM)”, con las especificaciones que se recogen en el apartado “1.2.2.2.- Regulación de usos y actividades” para las Zonas de Uso Limitado (ZUL), Zonas de Uso General (ZUG), Zonas Periurbanas (ZUP), Corredores de Infraestructuras (INF) y Corredores Fluviales (CF).

Cabe remarcar que **en la regulación de usos y actividades no quedan incluidas las obras públicas de interés general que realiza la Administración**, en el ejercicio de sus propias competencias, destinadas al desarrollo y ejecución de los instrumentos de ordenación del territorio y a la construcción o acondicionamiento de infraestructuras básicas de uso y dominio público, tales como carreteras...

Según la **zonificación establecida en los PGORN** de cada uno de los espacios protegidos Red Natura 2000, se establecen una **serie de usos prohibidos y autorizables**.

En la **regulación de usos y actividades según zonificación**, en relación a las infraestructuras de transporte según la tipología de uso, lo siguiente:

- En **zonas de uso general** se consideran autorizables los desarrollos urbanos y las infraestructuras asociadas compatibilizando los objetivos de Red Natura 2000 con un crecimiento urbano controlado, acogiendo infraestructuras relacionadas con la vida urbana.
- En **zonas de uso limitado** será de aplicación la regulación de usos y actividades incluida en las normas particulares para la protección de los espacios de catálogo de la categoría “Sierras de Interés Singular (SS)” del PEPMAN.

Conforme a lo expuesto, seguidamente se analizan los **posibles impactos** a nivel global sobre los 3 espacios protegidos de la RN2000 en los que se proponen actuaciones en materia de infraestructuras de transporte, siendo necesario en cada uno de los proyectos que lo desarrollan un análisis en profundidad en función de las unidades de obra.

Para cada espacio de la RN2000, se incluyen **imágenes de detalle de los tramos de carretera donde se actúa dentro de dichos espacios** y de la **zonificación** de los mismos según el **PGORN** que regula su gestión.

Posibles impactos sobre espacio protegido RN 2000 “Sierras de Demanda Urbión, Cebollera y Cameros”.

Las actuaciones propuestas en el espacio RN 2000 “Sierras de Demanda Urbión, Cebollera y Cameros”, son ensanches y mejora de trazado y refuerzos de firme.

Los ensanches y mejoras de trazado si bien son actuaciones que implican una ocupación de terrenos, produciendo un impacto moderado al medio, éstas se ubican principalmente sobre terrenos de uso general, siendo actuaciones que se han priorizado frente a la construcción de nuevas carreteras en la programación de inversiones del Plan por el estado deficiente de las mismas, la falta de accesibilidad a núcleos de población de la zona y los problemas de seguridad vial, teniendo en cuenta en los criterios de selección el impacto ambiental y descartando aquellas actuaciones en zonas con relieves abruptos que impliquen un mayor impacto tanto en fase de construcción por los elevados movimientos de tierra como en fase de explotación por la incidencia visual.

Conforme a lo expuesto, si bien existe un impacto moderado, este se localiza dentro del dominio público de la carretera y con la aplicación de las medidas preventivas y correctoras en obra centradas en la ocupación estricta, en el control de accesos y circulación de maquinaria y en las labores de integración ambiental y paisajística de forma coordinada con los organismos competentes, especialmente en el caso de la carretera LR-113_02 donde se discurre por zonas de uso forestal, se garantizará la preservación del espacio natural.

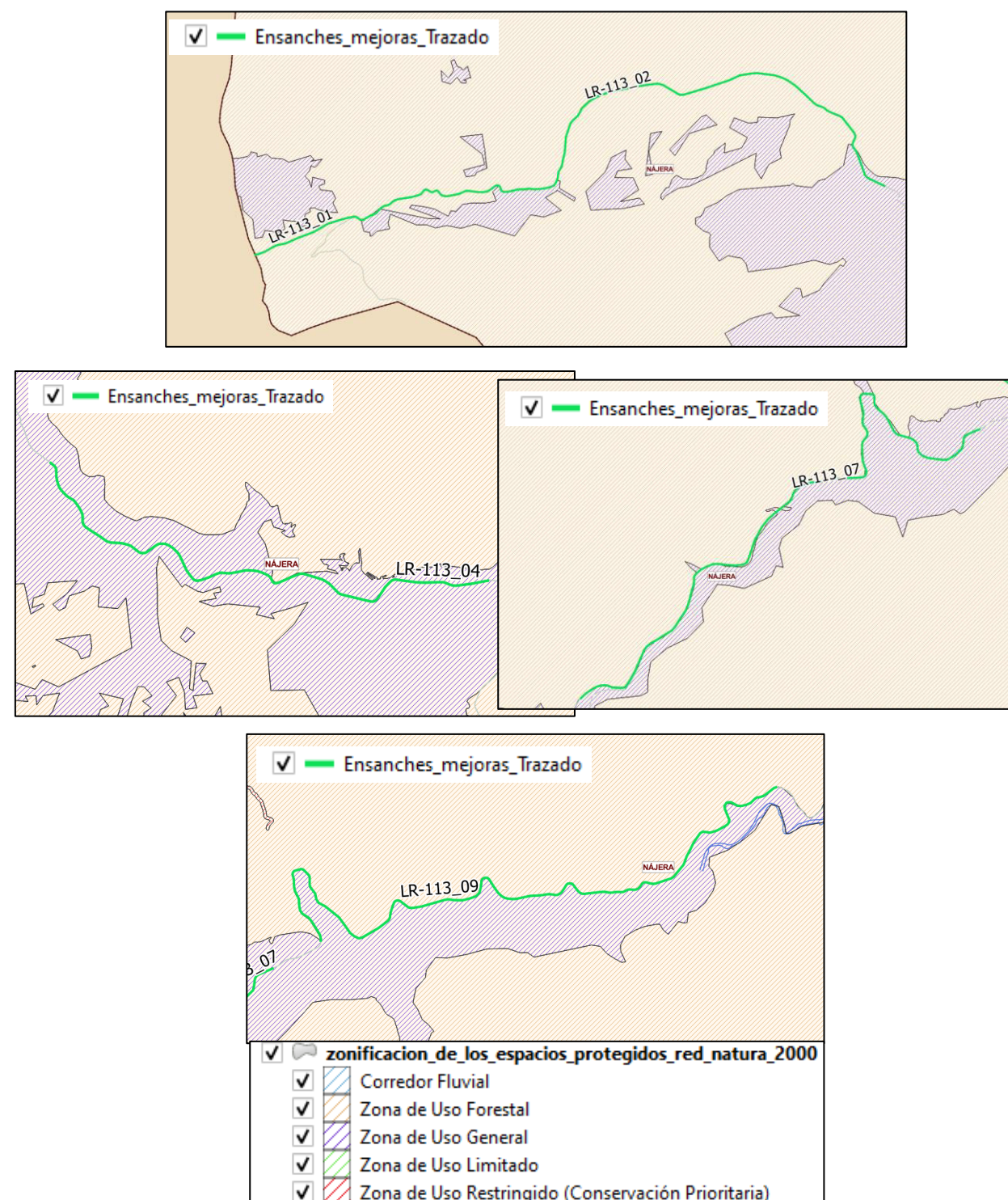


Figura 94. Actuaciones de ensanches y mejoras de trazado y zonificación PGORN del espacio protegido RN 2000 Sierras de Demanda Urbión, Cebollera y Cameros.

Fuente: Elaboración propia

En relación a las **actuaciones de refuerzo del firme** éstas son **compatibles con la zonificación** del espacio protegido (se ubican en terrenos catalogados de uso general), efectuándose sobre plataforma de la carretera LR-422_02, no generando la ocupación permanente de terrenos, siendo los únicos impactos previsibles los derivados de la fase de ejecución en relación a emisiones acústicas y atmosféricas, gestión de residuos, circulación de maquinaria y accesos a obra... que siempre que se adopten las medidas cautelares comunes para este tipo de actuaciones centradas en unas buenas prácticas ambientales en obra y que se incida en la delimitación estricta de las obras generarán un impacto compatible con el entorno.

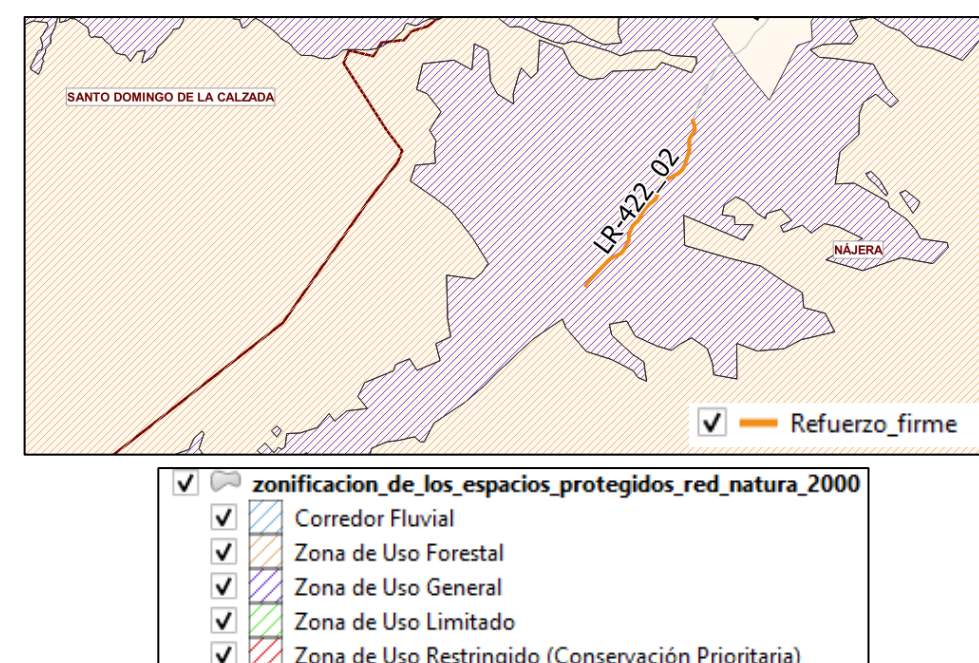


Figura 95. Actuaciones de refuerzo de firme y zonificación PGORN del espacio protegido RN 2000 Sierras de Demanda Urbión, Cebollera y Cameros.

Fuente: Elaboración propia

Posibles impactos sobre espacio protegido RN 2000 “Sierra de Alcarama y Valle del Alhama”

Las **actuaciones de mejora en travesías**, compatibles con la zonificación del espacio protegido (se ubican prácticamente en su totalidad en terrenos catalogados de uso general), se centran en actuaciones en la propia plataforma orientadas hacia una mejora de la seguridad vial y de la accesibilidad, centradas en la señalización horizontal y vertical, dispositivos de reducción de velocidad, refuerzo de firme, mejora de aceras...

Conforme a lo expuesto, los impactos previsibles son similares a los indicados para las actuaciones de refuerzo de firme derivados de la fase de ejecución en relación a emisiones acústicas y atmosféricas, gestión de residuos, circulación de maquinaria y accesos a obra... que siempre que se adopten las medidas cautelares comunes para este tipo de actuaciones centradas en unas buenas prácticas ambientales en obra y que se incida en la delimitación estricta de las obras generarán un **impacto compatible** con el entorno.

Destacar en este caso el cruce con el río Alhama, donde deberán intensificarse las medidas de protección del mismo para evitar ocupaciones y vertidos incontrolados durante el transcurso de las obras.

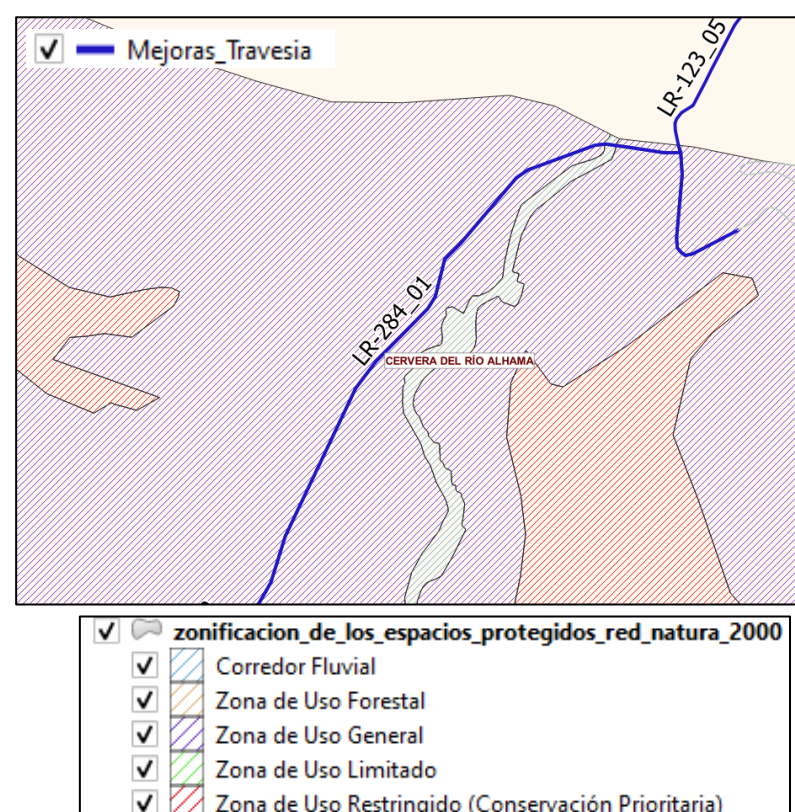


Figura 96. Actuaciones de mejora de travesía y zonificación PGORN del espacio protegido RN 2000 Sierra de Alcarama y Valle del Alhama.

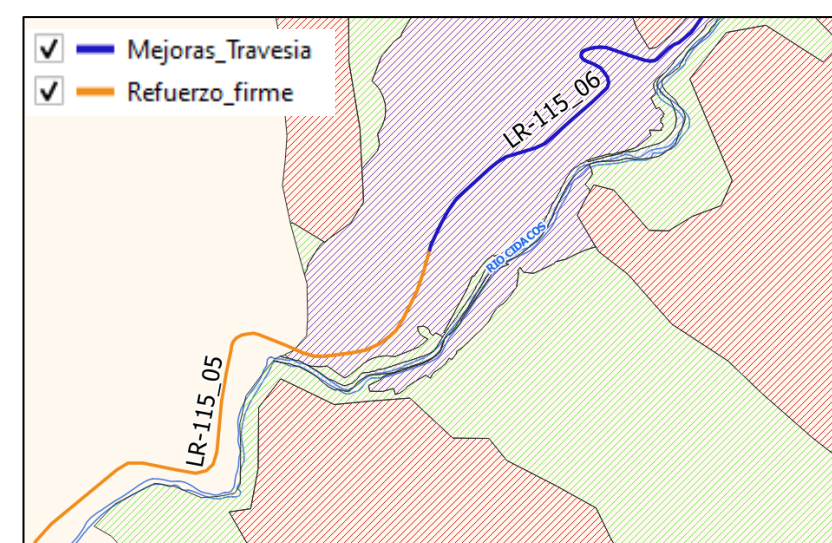
Fuente: Elaboración propia

Posibles impactos sobre espacio protegido RN 2000 “Peñas de Arnedillo, Peñalmonte y Peña Isasa”

Los impactos previsibles por las actuaciones de **mejora de travesía y refuerzo de firme** previstos con el Plan dentro de los límites del espacio protegido “Peñas de Arnedillo, Peñalmonte y Peña Isasa”, serán similares a los ya indicados anteriormente para estas actuaciones en otros espacios naturales, actuándose de forma “blanda” sobre la plataforma existente y siempre que se adopten unas buenas prácticas medioambientales en obra el impacto será compatible.

En este caso remarcar que, si bien no se intercepta ningún curso de agua, existen tramos en las actuaciones previstas en las carreteras LR-115_5 y LR-115_6 donde se discurre próximo al río Cidacos y por tanto se deberán extremar las precauciones para no afectarlo por ocupaciones innecesarias o vertidos incontrolados.

Además, en el caso del refuerzo de firme previsto en la carretera LR-123_13 al lindar con límite de suelo de espacio protegido zonificado como de “uso limitado” se deberán extremar las precauciones durante la ejecución de las obras y las ocupaciones temporales que sean necesarias planificarlas en el margen más favorable.



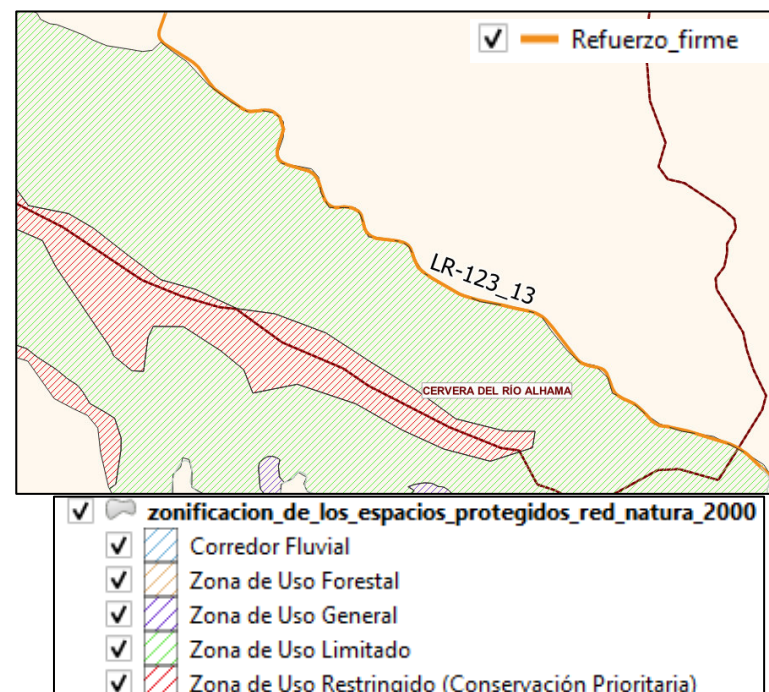


Figura 97. Actuaciones de refuerzo de firme y mejoras de travesía en zonificación PGORN del espacio protegido RN 2000 Peñas de Arnedillo, Peñalmonte y Peña Isasa

Fuente: Elaboración propia

10.5. Medidas preventivas y correctoras, del impacto residual, de las medidas compensatorias ordinarias y de las especificaciones de seguimiento y vigilancia

Las actuaciones propuestas dentro de los límites de los espacios protegidos de la Red Natura 2000, cumplirán con lo dispuesto en la normativa del PGORN que regula la gestión de dichos espacios, concretamente en lo dispuesto en:

➤ En materia de transportes y redes de comunicación:

- Se identificarán los tramos de concentración de atropellos para especies Red Natura 2000, en todas las vías de comunicación que atraviesen ZECIC y se establecerán las medidas correctoras.
- En proyectos nuevos o modificaciones de carreteras existentes en la ZEIC se adoptarán como referencia las "Prescripciones para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales". Documentos para la reducción de la fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transportes nº1.0. A Parques Nacionales. Ministerio de Medio Ambiente.2006.
- En la redacción de proyectos de nuevos trazados de vías forestales, se justificará debidamente su oportunidad, considerando las infraestructuras existentes, la intensidad de la gestión y la fragilidad de los ecosistemas afectados. Se evitará la destrucción de lugares de cría o nidificación de especies Red Natura 2000 y otras especies importantes, se minimizarán los movimientos de tierras y la tala de pies arbóreos.

➤ En lo que respecta a las infraestructuras lineales de servicio público:

- Los **trazados y emplazamientos de nuevas infraestructuras lineales de servicio público tales como líneas eléctricas y de comunicaciones**, gaseoductos, conducciones, etc. **deberán realizarse teniendo en cuenta las condiciones ecológicas y paisajísticas del territorio** evitando en la medida de lo posible la generación de impactos o repercusiones ambientales negativas sobre los hábitats y especies de interés. En este sentido la **red viaria estatal, autonómica o local tiene la consideración de "corredor de localización de infraestructuras"** que, **respetando la zona de afección de carreteras, se tomará como referencia para su localización.**

➤ En relación a las zonas urbanas y asentamientos urbanos:

- Se velará para que las transformaciones del medio derivadas de la ejecución de nuevas infraestructuras, actividades constructivas y urbanísticas, generen el menor impacto sobre el paisaje y se lleven efectivamente a cabo las medidas correctoras oportunas o la restauración de las posibles alteraciones.

Asimismo, se adoptarán las siguientes **medidas que el PEPMAN establece en materia de infraestructuras**:

La realización de obras para la instalación de infraestructuras de cualquier clase en suelo no urbanizable deberá atenerse, además de a las disposiciones que le sean, propias en razón de la materia, a los siguientes requisitos:

1. *Los trazados y emplazamientos deberán realizarse teniendo en cuenta las condiciones geotérmicas y morfológicas del terreno para evitar la creación de fuentes de erosión, obstáculos a la libre circulación de las aguas o impacto paisajístico.*
2. *Durante la realización de las obras deberán tomarse las precauciones necesarias para evitar la destrucción de la cubierta vegetal en las zonas adyacentes, debiéndose proceder a la terminación de las obras a la restauración del terreno mediante la plantación de especies fijadoras. Asimismo, asegurarán el drenaje de las cuencas vertientes en forma suficiente para la evacuación de las avenidas.*

Además, las **medidas preventivas y correctoras ordinarias respecto a la Red Natura 2000 y otros espacios protegidos se describen a continuación**:

- Aplicación de un **Sistema de Gestión Medioambiental (SGM) y formación medioambiental** del personal de obra. El SGM hará referencia principalmente a aspectos tales como:
 - ❑ El destino final de los sobrantes de obra.
 - ❑ La ruta de transporte seleccionada.
 - ❑ La gestión de residuos peligrosos generados por la maquinaria y vehículos de obra.
 - ❑ La protección de recursos naturales y culturales.
 - ❑ La recuperación paisajística del entorno de las actuaciones.
 - ❑ Las instrucciones y medidas de prevención y extinción de incendios forestales que pudieran generarse como consecuencia de las obras.
- **Delimitación del perímetro de la obra** (acotación zona de actuación, jalonamiento temporal de zonas de acopios de materiales, gestión de residuos, instalaciones auxiliares y elementos sensibles a proteger)
- **Regulación de la contaminación atmosférica**: riego frecuente de viales, cubrición de camiones de transporte de materiales, revisión documentación maquinaria, control de accesos...
- **Regulación de los niveles de emisión sonora**: revisión documentación maquinaria, control de accesos, programación de las actuaciones con más impacto acústico para que no coincidan con épocas de nidificación o de reproducción de la fauna, selección de zonas de instalaciones auxiliares, acopio materiales y gestión de residuos lo más alejado de zonas residenciales...

- **Protección del suelo y la geología y geomorfología de los terrenos**: diseño de taludes de carreteras estables y establecimiento de medidas para control de la erosión, minimización tránsito de maquinaria, habilitación de instalaciones auxiliares en zonas improductivas, operación de retirada vegetal con máximo cuidado y garantizar su correcto acopio para su reutilización en obra en labores posteriores de integración ambiental y paisajística.

- **Protección hidrológica y calidad de las aguas**, principalmente en las actuaciones previstas próximas al río Alhama y Cidacos.

Acopios y otras instalaciones auxiliares fuera de la red de drenaje, delimitación de zonas de parque de maquinaria y gestión de residuos y lo más alejado posible a estos cauces próximos, medidas para evitar vertidos incontrolados en zonas próximas a cauce...).

- **Localización de instalaciones auxiliares y restauración del área afectada**. Previo inicio de obras delimitar las zonas excluidas, restringidas y admisibles, tal y como se ha comentado con anterioridad para evitar afección a zonas sensibles.

- **Protección de la vegetación**, especialmente en operaciones de desbroce y movimientos de tierra, protección de vegetación próxima, fomentar en caso de afección el trasplante siempre que sea viable frente a una nueva plantación, tener en cuenta en la revegetación el empleo de especies autóctonas y presentes en la actualidad en el entorno, limpieza mediante riegos en caso de emisión de partículas de polvo por circulación de maquinaria....

- **Protección de la fauna y mantenimiento de la conectividad ecológica**, reduciendo la transformación del entorno y realizando correctamente la revegetación, realizando un correcto replanteo en fase previa a obras con la delimitación de las zonas de exclusión y protección, acondicionamiento de obras de drenaje como pasos de fauna, ejecución de calendarios y horarios de obra teniendo en cuenta la fauna existente, control exhaustivo en tareas como despepe y desbroce y movimientos de tierras, control de accesos y circulación de maquinaria priorizando el empleo de caminos existentes, control de vertidos, control del correcto cerramiento en zonas de acopio de materiales y residuos, control del mantenimiento de la permeabilidad de la fauna durante las obras y al finalizar las mismas...

- **Gestión de residuos**, cumpliendo con lo establecido en Plan de Gestión de Residuos del proyecto adaptado posteriormente a la obra.

- **Restauración ambiental e integración paisajística de las actuaciones** (en caso de ensanches donde se ocupa terrenos plantear siempre que sea posible la hidrosiembra de taludes y ejecución de plantaciones a pie de talud en margen donde se actúe, reutilización de la tierra vegetal extraída en los movimientos de tierra en dichas labores, reubicación de ejemplares arbóreos afectados, restauración zonas de instalaciones auxiliares...

10.6. Conclusiones

Para la selección de alternativa más viable dentro del nuevo Plan Regional de Carreteras de La Rioja han sido considerados, entre otros criterios la **ocupación del suelo y afección a espacios de valor ambiental (entre los que se incluye los espacios de la Red Natura 2000)**, seleccionando la **alternativa 2** como alternativa más viable, que **apuesta más hacia actuaciones de conservación que de obra nueva**, implicando por tanto una menor probabilidad de afección a espacios sensibles del entorno.

Asimismo, **la alternativa 2 efectúa una mayor inversión en actuaciones que fomentan una sostenibilidad en el territorio**, tales como actuaciones de movilidad sostenible y Plan de Acción contra el Ruido, así como otras actuaciones como refuerzos y renovación del firme y actuaciones en materia de seguridad vial con un impacto global positivo una vez ejecutadas.

Dentro de la alternativa seleccionada, **existen propuestas de actuaciones ubicadas dentro de los límites de espacios protegidos de la Red Natura 2000**, concretamente de las ZEC Sierras de Demanda, Urbión, Cebollera y Cameros, Sierra de Alcarama y Valle del Alhama y Peñas de Arnedillo, Peñalmonte y Peña Isasa, siendo las actuaciones correspondientes a ensanches de plataforma las que pueden implicar un impacto moderado al medio, puesto que las actuaciones referidas a mejoras de travesía y refuerzos de firme se localizan dentro de la plataforma existente no generando ocupaciones de terreno y que con la aplicación de medidas cautelares y unas buenas prácticas ambientales en obra incidirán de una forma compatible al medio.

En este sentido, respecto a las actuaciones de ensanches y mejoras de trazado cabe remarcar que, éstas se ubican principalmente sobre terrenos de uso general, siendo actuaciones que se han priorizado frente a la construcción de nuevas carreteras en la programación de inversiones del Plan por el estado deficiente de las mismas, la falta de accesibilidad a núcleos de población de la zona y los problemas de seguridad vial, teniendo en cuenta en los criterios de selección el impacto ambiental y descartando aquellas actuaciones en zonas con relieves abruptos que impliquen un mayor impacto tanto en fase de construcción por los elevados movimientos de tierra como en fase de explotación por la incidencia visual.

En relación con las medidas a adoptar, **las actuaciones propuestas** dentro de los límites de los espacios protegidos de la Red Natura 2000, **cumplirán con lo dispuesto en la normativa del PGORN** que regula la gestión de dichos espacios.

Recalcar la importancia en este tipo de actuaciones, de una **correcta planificación de las obras**, adoptando una serie de **medidas cautelares** previo inicio de las mismas, estableciendo unas buenas prácticas medioambientales, un Plan de Gestión de Residuos de Obra adaptado al lugar, definiendo las zonas excluidas, restringidas y admisibles para acopio de materiales, residuos y gestión de éstos así como para la ubicación de instalaciones auxiliares, delimitando las zonas sensibles, identificando los accesos a la obra y la circulación de maquinaria para no generar impactos no previsibles al entorno.

11. MEDIDAS PROPUESTAS EN EL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030 PARA MITIGAR Y COMPENSAR IMPACTOS NEGATIVOS SIGNIFICATIVOS EN EL TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE.

Tanto en el presente EAE como en el Plan han sido tenidas en cuenta todos los condicionantes ambientales derivados de las consultas efectuadas en esta fase, así como de todas las consideraciones emitidas por la Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos en el Documento de Alcance redactado el 22 de marzo de 2019 (ver apartado 1.4 del presente estudio).

Tal y como ya se ha comentado en el apartado anterior, únicamente aquellas propuestas que impliquen una ocupación de terrenos son las que incidirán negativamente al medio, pero en distinto grado en función del tipo de actuación y del elemento del medio analizado, siendo éstas las referidas a la ejecución de variantes poblacionales, duplicaciones de calzada y ensanches y mejoras de trazado.

Para las propuestas anteriormente descritas que implican una ocupación del territorio y que, por tanto, pueden conllevar un impacto negativo al medio, se relacionan a continuación las recomendaciones más significativas para la introducción de criterios de sostenibilidad, todas ellas destinadas a favorecer la integración ambiental de dichas propuestas.

De este modo, se establecen las recomendaciones categorizadas en atención a cada uno de los objetivos y criterios ambientales estratégicos definidos en el presente EAE enfocadas y complementadas para las infraestructuras de transporte, incluyendo además las medidas y acciones específicas remitidas en informes por administraciones públicas en el Documento de Alcance.

Utilización racional del suelo

- Se debe evitar la ocupación innecesaria del suelo por las infraestructuras de transporte primando acondicionamiento y mejora de las infraestructuras existentes, frente a la construcción de otras nuevas, por su menor impacto ambiental. En este sentido, se garantizará la protección de los elementos singulares.
- Las nuevas infraestructuras de transporte, deben proponerse en aquellas zonas del territorio que presenten una mayor capacidad de acogida.
- En suelo rural que cuente con alguna figura de protección especial (aguas, montes, espacios naturales...) sólo se podrán realizar aquellas actuaciones que, siendo compatibles con la normativa sectorial de protección correspondientes, sean compatibles con el mantenimiento, conservación, mejora, aprovechamiento y puesta en valor de los recursos protegidos.
- Máximo aprovechamiento de las infraestructuras existentes suprimiendo discontinuidades y disfuncionalidades referentes a características de trazado, sección, afirmado y a sus niveles deseables de homogeneidad a lo largo de los itinerarios.
- Reducción al mínimo la ocupación de suelo, seleccionando las zonas más adecuadas para la localización de actuaciones del Plan, minimizando vertidos y contaminación del suelo, evitando actividades que puedan causar erosión, creación de canteras y vertederos, etc.

Protección del medio natural e hídrico y de la calidad del aire

- Los suelos que la normativa sectorial proteja atendiendo a sus valores ambientales, paisajísticos, culturales o económicos, o por la presencia de riesgos naturales e inducidos, deberá garantizarse su preservación.
Lo mismo ocurre con aquellos terrenos que no estando protegidos, alberguen valores naturales, agrológicos, paisajísticos o culturales cuya restauración, conservación o mantenimiento convenga al interés público local, que deberán tenerse en cuenta también para su preservación.
- Siempre que sea posible, se orientarán los futuros desarrollos de infraestructuras hacia zonas que no linden con espacios que presenten valores y riquezas significativos, evitando además el temido efecto barrera y la pérdida de conexión entre espacios de gran valor.
- En torno a los cauces, públicos como privados, se deberá tener en cuenta una franja de protección que recoja sus características geomorfológicas y las ecológicas, garantizado de esta forma su función como corredor verde.
- Introducción de mejoras funcionales en las carreteras que disminuyan las congestiones de tráfico, homogenicen las velocidades de circulación y mediante la utilización de firmes adecuados.
- En los tramos que requieran intervención en el firme y que presenten afecciones derivadas del mapa de ruido deberá considerarse el empleo de capa de rodadura fonoabsorbente.

Prevención de riesgos naturales e inducidos

- Deberá orientar los trazados, siempre que sea posible, a aquellas zonas que no presenten riesgo grave, dejando siempre, fuera del proceso constructivo de las mismas las zonas con vulnerabilidad muy alta y riesgo de erosión muy alto.
- Cualquier actuación que afecte a masas arbóreas, arbustivas o formaciones vegetales de interés deberá compatibilizar su presencia con el desarrollo previsto.
- Se identificarán los suelos forestales que hayan sufrido los efectos de un incendio, con el fin de no minorar su protección y de establecer las medidas necesarias, en su caso, para favorecer la regeneración de la cubierta vegetal en el plazo de tiempo más corto posible.
- A la totalidad de las superficies incendiadas se les aplicará el artículo 50.1 de la *Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes*, que prohíbe el cambio de uso forestal de los terrenos forestales incendiados durante 30 años.

Protección del patrimonio cultural

- Incorporación de los elementos patrimoniales en los proyectos.
- Implantación de señalización que permita el disfrute de los valores culturales, patrimoniales y ambientales de la región.
- En cumplimiento con informe emitido por la Dirección General de Cultura el 12 de mayo de 2022 en fase de información pública y consulta de administraciones públicas afectadas del presente Plan, *de forma previa a la redacción de cada uno de los proyectos que genere el Plan Regional de Carreteras, se debe solicitar al Servicio de Conservación y Promoción del Patrimonio Histórico, la información relativa a bienes patrimoniales, yacimientos arqueológicos y yacimientos paleontológicos inventariados en los términos municipales afectados por dichos proyectos, adjuntando a la solicitud cartografía en formato vectorial con el trazado o alternativas propuestas, con el fin de evitar afecciones severas al patrimonio cultural de esta Comunidad.*

Ello al amparo de la Ley 7/2004 de 18 de octubre, de Patrimonio Cultural Histórico y Artístico de La Rioja.

Para ello, se realizará la comunicación a la Dirección competente en materia de Cultura de aquellas actuaciones que implican movimientos de tierras significativos, distinguiendo obviamente entre (1) aquellas actuaciones en las que mantienen los corredores actuales, pero en las que debido a que siendo posibles los hallazgos arqueológicos o paleontológicos, podrían requerir seguimiento especializado y, (2) las obras de nueva planta en las que la comunicación a la Dirección competente en materia de Cultura se encuentra ya integrada en el procedimiento de aprobación de los estudios informativos.

Implementación de las infraestructuras y mejora de la eficiencia energética

- El trazado de reservas para infraestructuras de transporte será respetuoso con el medio natural y cultural, y deberá trazarse por corredores de infraestructuras ya existentes y en su defecto, deberá tratar de agrupar las reservas de las distintas infraestructuras en un mismo pasillo, con el fin de producir el menor impacto sobre el territorio.

Eficiencia de la movilidad urbana y fomento del transporte público

- Propuesta de recorridos peatonales o no motorizados, separados del tránsito rodado y seguros, que permitan la conexión interurbana y el acceso a los equipamientos y dotaciones que conformen la ordenación estructural y urbanística en los ámbitos donde la intensidad del tráfico motorizado así lo requiera.

Protección del paisaje

- Compatibilidad de los nuevos desarrollos con la infraestructura verde del territorio. La localización e implantación de nuevas carreteras en el territorio estará limitada por la conservación de la infraestructura verde, definida con carácter previo a cualquier propuesta.
- Adecuación de los nuevos crecimientos en materia de demandas reales de la población, debiéndose ajustar al umbral de sostenibilidad, desarrollando estrategias que acoten el crecimiento urbano, preservando la identidad del lugar y conciliando, en todo caso, los nuevos desarrollos con la Infraestructura Verde del territorio.
- Crecimiento racional y sostenible. La planificación deberá definirse bajo los criterios de generación del menor impacto sobre el territorio y el paisaje y menor afección a valores, recursos o riesgos de relevancia.
- Preservación de la singularidad paisajística y la identidad visual del lugar. Se deberá preservar y potenciar la calidad de los distintos paisajes y de su percepción visual, manteniendo el carácter de los mismos.
- Favorecer la movilidad sostenible y el acceso y disfrute de los paisajes de mayor valor contribuyendo a la consecución de esta movilidad, planificándola de manera conjunta con los usos en el territorio, tendiendo a la reducción del modelo disperso, del consumo de recursos próximos, de la huella ecológica y de las emisiones de CO₂, e incrementando la participación del transporte público y del no motorizado. La potenciación de la movilidad sostenible debe ir aparejada de la mejora de la accesibilidad, funcional y visual, a los paisajes de mayor valor.

Sostenibilidad social, protección del medio humano, calidad de vida y equidad social.

- Tratamiento adecuado de las travesías de población y en su caso la construcción de variantes que darán lugar a una reducción de la contaminación acústica y atmosférica, de la siniestralidad y accidentalidad, de los tiempos de viaje dedicados al transporte, costes, etc.

Fomento de la participación institucional y pública.

- Fomento de la incorporación de los ciudadanos, empresas y de los agentes sociales en la toma de decisiones del Plan.

Ecoeficiencia, utilización sostenible de recursos naturales y Gestión de residuos.

- Fomento del uso materiales reciclados y reutilizados, minimizando el uso de materiales tóxicos y sustancias peligrosas, la producción de residuos destinados a la eliminación definitiva y de residuos peligrosos. Gestión adecuada de los residuos.

Medidas y acciones específicas

En referencia a las medidas específicas dispuestas en el **Documento de Alcance**, no contempladas en los puntos anteriores, se reflejan las siguientes:

Medidas respecto al efecto barrera de las infraestructuras existentes y previstas:

- Construcción de ecoductos en zonas comprometidas, dotación de pasos de fauna en tramos problemáticos, adaptación de elementos de drenaje en nuevas carreteras y en zonas que son objeto de mejora, etc.

Medidas de protección y mejora de la salud humana:

- Establecimiento de medidas previstas de prevención y protección de la salud humana respecto a la exposición a riesgos originados por factores ambientales que se verán modificados, especialmente por el ruido, la contaminación atmosférica, la afección a los sistemas de abastecimiento de agua de consumo humano, los accidentes y las inundaciones por el efecto barrera de las carreteras.
- Consideración de la salud humana en las medidas de seguimiento de los efectos. En el programa de vigilancia ambiental de los proyectos constructivos incorporar los indicadores de salud humana que resulten adecuados a los efectos más significativos.

Además, se han tenido en cuenta las previsiones de la Directriz de Protección Suelo No Urbanizable de La Rioja, cuando se afecte a Espacios Agrarios de Interés, de acuerdo con las cuales deberá tenerse en cuenta las medidas establecidas al respecto de la construcción de infraestructuras:

- *Los trazados y emplazamientos de las obras públicas e infraestructuras deberán realizarse, teniendo en cuenta las características geotécnicas y morfológicas del terreno para evitar la*

creación de fuentes de erosión, obstáculos a la libre circulación de las aguas o impacto paisajístico.

- Durante la realización de las obras deberán tomarse las precauciones necesarias para evitar la destrucción de la cubierta vegetal en las zonas adyacentes debiéndose proceder a la terminación de las mismas, a la restauración del terreno mediante la plantación de especies fijadoras. Se asegurará el drenaje de las cuencas vertientes de forma que sea suficiente para la evacuación de avenidas.

Por otra parte, en referencia a las medidas específicas dispuestas en la **Declaración Ambiental Estratégica**, se reflejan las siguientes:

Protección del sistema hidrológico

- Las actuaciones previstas en el Plan deberán adaptarse en todo caso a las disposiciones establecidas en el Plan Director de Abastecimiento de Agua a Poblaciones 2016-2027 y en el Plan Director de Saneamiento y Depuración de Agua 2016-2027 o en sus futuras revisiones o modificaciones, salvo en casos excepcionales que deberán ser debidamente justificados.
- La ejecución de obras sobre la zona de Dominio Público Hidráulico o de policía (100 metros de anchura a ambos lados de un cauce público) requerirá la preceptiva autorización del Organismo de Cuenca.

Protección del suelo y la geomorfología

- En todo caso, se tendrán en consideración las disposiciones establecidas en el Plan Director de Residuos 2016-2026 o sus futuras revisiones o modificaciones, salvo en casos excepcionales que deberán ser debidamente justificados.
- En las actuaciones derivadas de este Plan Regional se gestionarán adecuadamente todos los tipos de residuos generados a través de gestores autorizados, según lo establecido en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular, el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición y demás normativa de aplicación.
- No se realizarán tareas de reparación y mantenimiento de maquinaria, vehículos y herramientas a motor en las zonas de actuación.
- En caso de detectarse la existencia de suelos contaminados en la ejecución de cualquier actuación de desarrollo de este Plan Regional, así como al solicitar una licencia o autorización para efectuar un cambio de uso o actividad en suelos en los que se haya desarrollado una actividad potencialmente contaminante en el pasado, deberá comunicarse este hecho a la Dirección General de Calidad Ambiental y actuar de acuerdo a lo establecido en el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.

Protección de los espacios naturales

- No deberá interrumpirse la conectividad ecológica entre los espacios naturales protegidos y hábitats de interés comunitario existentes a través de vías pecuarias, cauces hidrológicos, etc. Estos elementos de conexión deberán mantener su funcionalidad.

Protección del paisaje

- Al finalizar las obras de ejecución de las actuaciones derivadas de este Plan Regional se retirarán correctamente todos aquellos materiales que no se vayan a utilizar con posterioridad y se llevará a cabo la limpieza exhaustiva, restauración vegetal e integración paisajística del emplazamiento y de los caminos de acceso.
- En caso de que en estas obras se precise el aporte de material externo, este procederá de extracciones de áridos debidamente autorizadas. En todo caso, se recomienda que para la obtención de este material se evite la creación de nuevas graveras, priorizando otras soluciones como la utilización de canteras legalizadas ya existentes o, si fuera viable, de áridos reciclados procedentes de plantas de valorización de residuos de construcción y demolición.

Protección del patrimonio cultural y socioeconómico

- Las actuaciones derivadas del desarrollo de este Plan Regional que así lo requieran deberán contar con informe favorable del Consejo Superior del Patrimonio Cultural, Histórico y Artístico de La Rioja.
- En todo caso, las obras a ejecutar deberán respetar los valores culturales y arquitectónicos existentes en la zona.

Seguimiento ambiental

- El órgano sustantivo deberá realizar un seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación o ejecución del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022- 2030, identificando los efectos adversos no previstos y llevando a cabo las medidas adecuadas para evitarlos, de acuerdo con lo previsto en el artículo 51 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. Este seguimiento deberá realizarse en consonancia con los principios de sostenibilidad y objetivos ambientales e indicadores propuestos durante su evaluación ambiental estratégica.
- A estos efectos, durante el periodo de vigencia de este Plan Regional se deberá realizar un informe de seguimiento cuatrienal sobre el cumplimiento de la presente Declaración ambiental estratégica. Este informe incluirá un listado de comprobación de las medidas previstas en el programa de vigilancia ambiental incluido en su Estudio ambiental estratégico, así como un análisis de la evolución de su huella de carbono y del resto de indicadores. Toda esta información deberá estar a disposición pública en la sede electrónica del órgano sustantivo.
- En caso necesario, el órgano ambiental podrá recabar información y realizar las comprobaciones que considere necesarias para participar en el seguimiento de este Plan Regional.

12. MEDIDAS PREVISTAS PARA EL SEGUIMIENTO DEL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030

12.1. Objetivos del seguimiento Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030

Tras un análisis exhaustivo del ámbito del Plan, una vez conocidos los condicionantes existentes en el mismo, jerarquizado los impactos previsibles y las medidas a aplicar para conseguir una compatibilidad del Plan con el entorno natural en el que se enmarca, es necesario para garantizar la efectividad de aplicación de las medidas propuestas un seguimiento de las mismas.

Para efectuar dicho seguimiento, se requiere el establecimiento de una serie de indicadores que van a efectuar el seguimiento de los resultados y los efectos del Plan. Estos serán de diversas tipologías, por una parte, los que se muestran en el siguiente apartado, referentes a los efectos del Plan sobre el medioambiente, y por otra, los indicadores de realización y cumplimiento de objetivos, referentes al estado de ejecución del Plan, y establecidos en el Plan de Seguimiento y Control.

El empleo de indicadores, por tanto, tiene la virtud de comparar la realidad antes del Plan con la situación prevista o planificada.

Por ende, los **objetivos del seguimiento del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030**, son por una parte la comprobación del cumplimiento de los objetivos establecidos y, por otra, la detección de posibles desviaciones a través de los indicadores propuestos de seguimiento y la ejecución de nuevas medidas para su resolución, con la finalidad de que el Plan sea compatible con el entorno.

La **Agenda 2030 sobre Desarrollo Sostenible (ODS)** aprobada por la ONU en 2015, cuenta con 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible, que incluyen desde la eliminación de la pobreza hasta el combate al cambio climático, la educación, la igualdad de la mujer, la defensa del medio ambiente, el transporte sostenible o el diseño de nuestras ciudades.

De los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible, el presente Plan Regional de Carreteras de La Rioja, se relaciona en mayor medida con los siguientes objetivos:

- ODS Nº3. Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades.
- ODS Nº8. Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos.
- ODS Nº9. Construir infraestructura resiliente, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.
- ODS Nº11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.
- ODS Nº12. Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles.
- ODS Nº13. Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.

- ODS Nº 15. Proteger, restablecer y promover el uso sostenible de los ecosistemas terrestres, gestionar sosteniblemente los bosques, luchar contra la desertificación, detener e invertir la degradación de las tierras y detener la pérdida de biodiversidad

La relación del Plan con estos objetivos se explica en cómo se contribuirá a las metas que persiguen los ODS mencionados. Entre las diferentes propuestas de actuación incluidas en el Plan, destaca:

- Las propuestas de actuación definidas en el Plan ocasionarán importantes mejoras en seguridad vial, las cuales se traducirán con un importante descenso de la accidentalidad.
- El Plan posibilitará una importante modernización tecnológica de las vías de comunicación de La Rioja. En este sentido, los avances en las infraestructuras y la creación de nuevas vías en la red de carreteras, llevarán asociadas mejoras en los tiempos comerciales del transporte de mercancías y mejoras en la accesibilidad, lo que se traducirá en una mayor producción.
- Mejora de la infraestructura básica para asegurar la existencia de vías de comunicación fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, apoyando el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.
- Se facilita el acceso de todas las personas a un sistema de transporte seguro y a servicios básicos a través de la red de carreteras, como pueden ser centros educativos o centros de atención hospitalaria. Además, se mejorará la comunicación de todos los núcleos urbanos, evitando la marginación de áreas rurales o de áreas más alejadas.
- El Plan de Carreteras incorporará medidas relativas al cambio climático, como por ejemplo la mejora de la calidad del aire con la reducción de los gases de efecto invernadero mediante la creación de nuevos itinerarios ciclistas y peatonales, así como la mejora o adecuación de algunos de los ya existentes.

En los indicadores establecidos a continuación, queda garantizado el cumplimiento de los siete ODS anteriormente expuestos mediante el seguimiento en el porcentaje de actuaciones del Plan sostenibles con el medio, control de emisiones centrados en la emisión de GEI por ser los principales causantes del cambio climático, así como control en diferentes factores del medio como paisaje, hidrología, vegetación, fauna y hábitats, espacios protegidos...y finalmente en el establecimiento de indicadores para el fomento del bienestar de la población y de la economía local.

12.2. Indicadores establecidos para seguimiento de efectos territoriales y ambientales del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030

Los indicadores establecidos para el seguimiento de los efectos territoriales y ambientales del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030 lo componen aquellos indicadores generales establecidos por el órgano ambiental en el Documento de Alcance del EAE (Apartado C):

Objetivo/criterio	Aspectos generales
Decisión	Fomento de desarrollo de actuaciones del Plan sostenibles con el medio
Indicador	AG1. % del total de las actuaciones del Plan que deben someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. AG2. % del total de actuaciones previstas en el Plan con Dirección Ambiental de Obras. AG3. % de actuaciones previstas en el Plan que generen nuevas conexiones de movilidad sostenible. AG4. % de actuaciones previstas en el Plan para las que se establezcan medidas de mejora en relación con el diseño de trazados, minimización de desmontes, taludes y terraplenes.
Fuente de datos	AG1. % de presupuesto ejecutado de las actuaciones del Plan que requieren tramitación ambiental (punto 8, Tabla 61 de este documento). AG2. % de presupuesto ejecutado de las actuaciones del Plan que requieren que precisen de Dirección Ambiental (duplicaciones de calzada, variantes, ensanches y mejoras de trazado, nuevas carreteras). AG3. % de presupuesto ejecutado de las actuaciones del Plan referentes a nuevas vías ciclistas (actuaciones de movilidad sostenible). AG4. % de presupuesto ejecutado de las actuaciones del Plan para se establezcan medidas de mejora en relación con el diseño de trazados, minimización de desmontes, taludes y terraplenes ensanches (duplicaciones de calzada, variantes, ensanches y mejoras de trazado).
Cálculo	AG (%) = (€ejecutados/€totales)*100

Indicador	€ ejecutados	€ totales DU	€ totales VAR	€ totales EMT	€ totales
AG1		13.498.388,37 €	37.521.021,54 €	38.950.292,86 €	89.969.702,77 €
AG2		13.498.388,37 €	37.521.021,54 €	42.563.980,97 €	93.583.390,88 €
AG3		-	-	-	4.046.156,53 €
AG4		13.498.388,37 €	37.521.021,54 €	42.563.980,97 €	93.583.390,88 €

Tabla 68. Presupuestos para los indicadores AG.

Objetivo/criterio	Calidad del Aire y cambio climático
Decisión	Mejora de la calidad del aire: reducción emisiones y huella de carbono
Indicador	CC1. Transporte público de personas por carretera: Viajeros-km. CC2. Transporte interior de mercancías por carretera: t-km. CC3. Huella de carbono. CC4. Emisiones de gases efecto invernadero: emisiones absolutas correspondientes al transporte por carretera, tanto de pasajeros como de mercancías (t CO2 eq.). CC5. Emisiones de precursores de ozono: emisiones absolutas correspondientes al transporte por carretera, tanto de pasajeros como de mercancías (COVnM/ año). CC6. Emisiones de partículas: emisiones de partículas correspondientes al transporte por carretera, tanto de pasajeros como de mercancías (t/ año).
Fuente de datos	CC1. Usuarios de transporte público por carretera por kilómetros recorridos. El Gobierno de la Rioja dispone de datos anuales sobre número de viajes y kilómetros recorridos en transporte público. CC2. Toneladas cargadas medias por vehículos kilómetro. Se partirá de los veh-km estimados en el Informe de Circulación del Gobierno de La Rioja a partir de la IMD de una sección de carretera, asignando una carga media a los vehículos de Tn CC3. Toneladas-kilómetro cargadas. Se extraerá el dato de la ficha anual "Transporte de mercancías por carretera de vehículos españoles en contenedor (toneladas y toneladas-kilómetro) por comunidad autónoma" del Observatorio del Transporte y la Logística en España. https://apps.fomento.gob.es/BDOTLE/visorBDpop.aspx?i=400 CC4. Toneladas de emisión de CO ₂ anuales. Se partirá de los veh-km estimados en el Informe de Circulación del Gobierno de La Rioja a partir de la IMD de una sección de carretera y de los factores de emisión fijados (punto 7.3.1 del EAE). CC5. Toneladas de CO ₂ equivalentes. Se partirá de los veh-km estimados en el Informe de Circulación del Gobierno de La Rioja a partir de la IMD de una sección de carretera y de los factores de emisión fijados (punto 7.3.1 del EAE). CC6. Emisiones de COVnM/ año. Se partirá de los veh-km estimados en el Informe de Circulación del Gobierno de La Rioja a partir de la IMD de una sección de carretera y de los factores de emisión fijados (punto 7.3.1 del EAE).
Cálculo	CC1 (viajeros*km)= viajeros anuales* km recorridos CC2 (t/km)= tn cargadas medias * veh-km CC3 (Tn CO2/año). Tabla CC4 (t CO2 eq/año). Tabla CC5 (COVnM/ año) Tabla CC6 (tn/año). Tabla

Ayudas al cálculo:

- Para los indicadores **CC3, CC4, CC5 y CC6**:

Para obtener la distribución de los vehículos con diferentes tipos de combustibles, se recurrirá a la base de datos del Observatorio del Transporte y la Logística en España (OTLE), donde se encuentra el “Parque nacional de vehículos por comunidad autónoma, provincia, tipo de vehículo y tipo de carburante (<https://apps.fomento.gob.es/bdotle/visorBDpop.aspx?i=396>)”. Para el último año publicado (2019), se obtiene la distribución por tipo de vehículo y carburante. Se considera vehículo ligero a turismos y motocicletas, y vehículo pesado a camiones, autobuses, tractores, y remolques. Haciendo un simple cálculo se obtienen los porcentajes para 2019. Esta tabla **habrá que actualizarla** conforme se introduzcan nuevos datos en el OTLE.

Combustible	Vehículos ligeros	% ligeros	Vehículos pesados	% pesados	Total	% total
Gasolina	78.531	46,8%	4.164	8,6%	82.695	38,3%
Diesel	88.895	53,0%	43.837	90,8%	132.732	61,4%
Otros	300	0,2%	293	0,6%	593	0,3%
Total	167.726	100%	48.294	100%	216.020	100%

Tabla 69. Distribución por tipo de vehículo y carburante (2019).

Partiendo de estos porcentajes, y de los vehículos por kilómetro recorrido, ligeros y pesados, **obtenidos del Informe de Circulación** del Gobierno de La Rioja, se obtiene la distribución de vehículos, en el año que se realice el seguimiento, en La Rioja:

Combustible	Vehículos ligeros	Vehículos pesados	Vehículos equivalentes
Gasolina	Vh*km ligeros (informe) * 46,8%	Vh*km pesados (informe) * 8,6%	Veh. Ligeros + 2*Veh.pesados
Diesel	Vh*km ligeros (informe) * 53%	Vh*km pesados (informe) * 90,8%	Veh. Ligeros + 2*Veh.pesados

Tabla 70. Cálculo de vehículos equivalentes.

Finalmente, los factores de emisión necesarios para el cálculo (Vh-km*FE) son los siguientes:

Tipo de combustible	Vh*km Equivalen.	Factores de emisión - (g/km)							
		CO	NMVOC	NO _x	N ₂ O	NH ₃	Pb	CO ₂	PM2.5 Ligeros
Gasolina		0,62	0,065	0,061	0,0013	0,0123	0,0000182	0,398	0,0016
Diésel		0,049	0,008	0,35	0,004	0,0019	0,0000182	0,398	0,0015
Total (g/día)									
Total (Tn/día)									
Total (Tn/año)									

Tabla 71. Factores de emisión y cálculo para los indicadores CC3, CC4, CC5 y CC6.

Para calcular las emisiones de cada GEI, se utilizarán las siguientes fórmulas. Se toma de ejemplo los factores de emisión del gas CO:

$$\text{Total (g/día)} = \text{Vh} * \text{km (gasolina)} * 0,62 + \text{Vh} * \text{km (diesel)} * 0,049$$

$$\text{Total (Tn/día)} = \text{Total (g/día)} / 10^6$$

$$\text{Total (Tn/año)} = \text{Total (Tn/día)} * 365$$

Objetivo/criterio	Calidad sonora
Decisión	Control de la contaminación acústica
Indicador	CS1. Medidas de prevención o corrección: longitud (m) de pantallas vegetales y acústicas. CS2. % de actuaciones previstas en el Plan con medidas para la corrección de impactos acústicos
Fuente de datos/cálculo	CS1. Presupuesto ejecutado de las medidas de protección acústica en los proyectos de las actuaciones del Plan y comprobación mediante visitas a campo de la longitud pantallas vegetales y acústicas realmente ejecutadas. CS2. % de presupuesto ejecutado de acciones contra el ruido previstas en el Plan ((€ ejecutados/€totales)*100). € totales=2.808.632,57 €

Objetivo/criterio	Hidrología e hidrogeología
Decisión	Control de efecto barrera de las infraestructuras
Indicador	HH1. Nuevos cruces/intercepción de elementos del medio hídrico (ríos, zonas húmedas y masas de agua).
Fuente de datos/cálculo	HH1. Número de nuevos cruces/intercepciones que afecten a elementos del medio hídrico (ríos, zonas húmedas y masas de agua), fundamentalmente en variantes y carreteras de nuevo trazado.

Objetivo/criterio	Usos del suelo
Decisión	Control en la ocupación de terrenos
Indicador	US1. Superficie de afección de suelos. US2. Relieve: actuaciones localizadas en zonas de grandes pendientes y de montaña/ km de carretera.
Fuente de datos/cálculo	US1. Superficie ocupada (conforme a los anejos de expropiaciones de los proyectos) por las actuaciones ejecutadas del Plan. US2. Superficie ocupada (conforme a los anejos de expropiaciones de los proyectos) actuaciones ejecutadas del Plan en zonas de grandes pendientes y de montaña.

Objetivo/criterio	Vegetación, fauna y hábitats
Decisión	Fomento de la permeabilidad ecológica
Indicador	VF1. % de actuaciones previstas en el Plan para las que se establezcan medidas de minimización de pérdida de funcionalidad ecológica del ámbito de afectación. VF2. Seguimiento de la efectividad de los pasos de fauna. VF3. Nº de atropellos de fauna/ km de carretera.
Fuente de datos/cálculo	VF1. Consulta de las medidas de permeabilidad ecológica en anejo de integración ambiental de los proyectos de las actuaciones del Plan. VF2. Consultas a la Dirección General de Biodiversidad sobre la efectividad de los pasos de fauna en las carreteras del Plan en las que se haya actuado. VF3. Atropellos contabilizados por km de carretera en la que se haya actuado.

Objetivo/criterio	Espacios Naturales Protegidos
Decisión	Control afección a Espacios Naturales Protegidos
Indicador	EN1. Superficie de espacios protegidos afectada
Fuente de datos/cálculo	EN1. Superficie ejecutada del total de actuaciones del Plan (conforme a los anejos de expropiaciones de los proyectos) que afecten a Espacios Naturales Protegidos (Red Natura 2000). Se llevará a cabo con una superposición en GIS.

Objetivo/criterio	Paisaje
Decisión	Control afecciones paisajísticas y actuaciones en materia de paisaje.
Indicador	PA1. % de actuaciones previstas en el Plan para las que se establezcan medidas de minimización de afecciones paisajísticas. PA2. % de actuaciones previstas en el Plan que afecten a carreteras consideradas como de interés paisajístico.
Fuente de datos/cálculo	PA1. Consulta de las medidas de minimización de afecciones paisajísticas en los capítulos de integración ambiental de los proyectos de las actuaciones del Plan. PA2. Se considerarán carreteras de interés paisajístico a aquellas que se ubiquen en espacios naturales

Objetivo/criterio	Población y socioeconomía.
Decisión	Bienestar de la población y fomento de la economía local
Indicador	PS1. Población de los núcleos afectados. PS2. IMD total en travesías/ población en núcleos afectados. PS3. IMD de vehículos pesados en travesías. PS4. Índices de peligrosidad/ mortalidad (víctimas-año/ vehículos- km). PS5. Longitud total de carreteras de nueva construcción (km). PS6. Longitud total de carreteras reconstruidas o mejoradas (km).
Fuente de datos/cálculo	PS1. Suma de las poblaciones de los núcleos que conecte cada tramo de carretera mejorado. PS2. Obtención de datos en el Informe de Circulación del Gobierno de La Rioja. PS3. Obtención de datos en el Informe de Circulación del Gobierno de La Rioja. PS4. Consulta en los Informes anuales de Seguridad Vial de la Dirección General de Infraestructuras. PS5. Consulta en los proyectos de construcción de las actuaciones de los kilómetros de nuevas carreteras llevadas a cabo en el momento de la medición. PS6. Consulta en los proyectos de construcción de las actuaciones de los kilómetros de carreteras reconstruidas o mejoradas llevadas a cabo en el momento de la medición.

Objetivo/criterio	Patrimonio histórico-cultural
Decisión	Protección del Patrimonio Cultural
Indicador	PH1. Interacción con áreas de interés histórico- cultural (por afectación o nuevos hallazgos).
Fuente de datos/cálculo	PH1. Número de actuaciones en las que se lleve a cabo algún tipo de seguimiento de afecciones al patrimonio histórico-cultural.

12.3. Metodología de seguimiento establecida (criterios, indicadores, periodicidad, informes a redactar)

Una vez establecidos los objetivos/criterios y los indicadores basados en los mismos, se propone la realización del seguimiento de éstos con una **periodicidad cuatrianual** con el fin de detectar posibles desviaciones que deriven en la necesidad de ejecución de nuevas medidas para su resolución. Para ello se efectuarán informes con dicha periodicidad que reflejen el seguimiento efectuado, los valores obtenidos, las desviaciones detectadas y la forma en que han sido resueltas.

Dichas desviaciones requerirán la adopción de medidas que pueden conllevar desde cambios no significativos en el sistema establecido de indicadores (umbrales y medidas) o al sistema de seguimiento propuesto, hasta la modificación de aspectos muy concretos del Plan a raíz de la detección de dicha superación de umbrales establecidos.

Por tanto, durante el periodo de seguimiento del Plan el sistema de indicadores podrá ser ajustados, incluso ampliados, redefiniendo objetivos si es necesario e incluso efectuando modificaciones concretas del Plan.

13. VIABILIDAD ECONÓMICA

El Gobierno de la Rioja cuenta con un presupuesto asignado en materia de carreteras, conforme al cual han sido definidas las alternativas previamente y finalmente las propuestas del presente Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030.

Los recursos necesarios para llevar a cabo el Plan suponen un importante esfuerzo económico si se tiene en cuenta la capacidad inversora actual de la comunidad autónoma. Independientemente del plazo de ejecución, el cumplimiento de los objetivos de estabilidad presupuestaria, hace necesario tener en cuenta la posible utilización de fondos adicionales que no provengan exclusivamente del Gobierno de La Rioja. Por tanto, las diferentes formas de financiación utilizable serán las siguientes:

- Fondos propios de la Comunidad Autónoma de La Rioja, como principal fuente de financiación.
- Sistemas de financiación privada, recurriendo a inversiones realizadas por la iniciativa privada, que serían recuperadas mediante el pago fraccionado.
- Aportaciones de otras Administraciones y entidades privadas, recibidas como consecuencia de convenios de colaboración con la Administración

De esta forma queda asegurada la viabilidad económica del Plan.

Asimismo, tanto en el proceso de formulación de alternativas como en la selección de las mismas han sido tenidas en cuenta variables de funcionalidad, accesibilidad, seguridad vial...y además variables ambientales como son el consumo energético, ruido, emisión de gases de efecto invernadero o la ocupación de terrenos.

Tal y como se analiza en el apartado de efectos del Plan, las obras que más impacto pueden producir desde un punto de vista ambiental son la construcción de variantes y nuevas carreteras, pero remarcar que su construcción tiene, en cualquier caso, ventajas muy superiores a los efectos negativos, puesto que mejoran sustancialmente la accesibilidad a los municipios, y las condiciones de vida en los núcleos urbanos en los que se construye una variante.

Además, los costes ambientales serán reducidos en fase de proyecto constructivo mediante la inclusión de medidas correctoras de impacto ambiental y de integración paisajística que serán determinadas en cada caso en función del tipo de actuación y entorno en el que se encuentre.

Por otra parte, para llevar a cabo el plan de vigilancia ambiental comentado anteriormente, se destinará parte del presupuesto del propio Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030. Concretamente, en la Programación de Inversiones del Plan, en el Programa de Actuaciones Preparatorias, existe una partida para “Estudios, proyectos y seguimiento ambiental”, con un total de 5.233.086,50€.

Para obtener este valor, se ha partido de la inversión destinada al *Programa de actuaciones para la construcción, acondicionamientos y ensanches y mejoras de la Red Autonómica de La Rioja*, aplicando unos porcentajes aproximados:

- 4% para Estudios y Proyectos
- 0,5% para Seguimiento Ambiental
- 1% para Laboratorio e Informes

Por tanto, partiendo de los 94.083.390,88€ destinados a las actuaciones de obra nueva contempladas en el Plan, se obtiene un presupuesto aproximado de 470.416,95 € para llevar a cabo el seguimiento ambiental.

14. RESUMEN NO TÉCNICO

Durante el periodo de ejecución del Plan Regional de Carreteras de La Rioja, actualmente vigente (2010-2021), la normativa estatal en referencia a la evaluación de efectos ambientales de los planes y programas ha sido derogada por la **Ley 21/2013**.

Es por ello necesaria, la elaboración en el futuro del **Plan Regional de Carreteras de la Rioja (2022-2030)**, de un estudio en el que se lleve a cabo la correspondiente **evaluación ambiental estratégica ordinaria**, que incluya un diagnóstico ambiental, paisajístico y cultural, además del territorial, en un espacio más extenso, que tenga en cuenta la infraestructura verde y los Planes existentes a nivel supramunicipal, apostando por la calidad del entorno y del medio ambiente, la disminución de los consumos energéticos y de la contaminación acústica y el empleo de modos de transporte más eficientes, siendo primordiales las fases de participación pública y ciudadana y la integración de sus determinaciones en las sucesivas fases del Plan.

El **objeto del presente Plan** es la revisión de la planificación autonómica en materia de carreteras, estableciendo su alcance para el periodo 2022- 2030. De este modo, se pretende analizar la situación actual de la Red de carreteras autonómica, la consecución de objetivos durante el anterior periodo de ejecución y la existencia de nuevas necesidades a satisfacer. Igualmente, pretenden evaluar cuáles son las necesidades de actuación, el volumen total de las inversiones correspondientes y la planificación de las mismas, aplicando criterios de prioridad y de pronóstico de evolución de las necesidades.

A nivel ambiental, debe destacarse que este nuevo Plan busca favorecer una mejor alineación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030 con especial énfasis en la movilidad sostenible, no solo teniendo en cuenta la relación que existe entre las emisiones generadas por los vehículos de combustión y el cambio climático, sino también la influencia de las infraestructuras de comunicación y transporte sobre la consecución de metas de desarrollo humano y equidad social.

Para este nuevo Plan Regional de Carreteras de La Rioja entre 2022-2030, una vez redactado el DIE junto con el Avance del Plan se remite el 22 de enero de 2021 a la Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos (órgano ambiental competente para su aprobación), con el fin de que tras periodo de consultas (artículo 19 Ley 21/2013) pudiera emitir el **Documento de Alcance** donde se establezcan las directrices y consideraciones a tener en cuenta para la redacción del presente **Estudio Ambiental Estratégico** (artículo 20 Ley 21/2013) y de la **Versión Inicial del Plan** (artículo 21 Ley 21/2013). Ambos documentos dan continuidad al procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria del Plan.

Una vez redactados ambos documentos, se han remitido al órgano sustantivo para someter ambos a información pública y consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas (artículos 21 y 22 de la Ley 21/2013).

Transcurridos los 45 días hábiles establecidos para este proceso, se han incorporado las observaciones y alegaciones recibidas al presente **EAE** y a la **propuesta final del Plan**, para

finalmente remitir al órgano ambiental el **expediente completo de evaluación ambiental estratégica**, integrado por (artículo 24 de la Ley 21/2013):

- a) La propuesta final de plan o programa.
- b) El estudio ambiental estratégico.
- c) El resultado de la información pública y de las consultas, incluyendo en su caso las consultas transfronterizas así como su consideración.
- d) Un documento resumen en el que se describa la integración en la propuesta final del plan de los aspectos ambientales, del estudio ambiental estratégico y de su adecuación al documento de alcance, del resultado de las consultas realizadas y cómo éstas se han tomado en consideración.

Una vez analizado, de acuerdo con el artículo 25 de la Ley 21/2013, el Órgano Ambiental ha emitido la **Declaración Ambiental Estratégica**, formulada por Resolución 328/2022, de 23 de junio, de la Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos, publicada en el Boletín Oficial de La Rioja nº121, de fecha 27 de junio de 2022.

Teniendo en cuenta las consideraciones emitidas en la DAE, se han realizado los cambios oportunos tanto en el presente EAE como en el Plan, con la finalidad de que el Órgano Sustantivo emita la aprobación definitiva del Plan de Carreteras de La Rioja 2022-2030.

El presente **Estudio Ambiental Estratégico** (en adelante, EAE), documento ambiental más ampliado y a mayor detalle que el Documento de Inicial Estratégico (DIE) presentado en una primera fase de la tramitación ambiental iniciada, **constituye un estudio clave** que acompaña a la Versión Preliminar del Plan en la segunda fase de tramitación ambiental y, una vez incorporadas las modificaciones necesarias, formará parte del expediente completo en la tercera fase.

La finalidad de su ejecución es por una parte incorporar todas las consideraciones efectuadas en la Fase de consultas previas (Documento de Alcance) y trasladarlas de una manera paralela al Plan y por otra establecer directrices básicas que sean marco de futuras actuaciones, de una forma coherente y ordenada, teniendo en cuenta sinergias con otras actuaciones, visión que solo se puede tener desde un ámbito más ampliado con Planes a nivel supramunicipal como es el Plan Regional de Carreteras de La Rioja que favorezcan no solo la conexión a nivel de transporte entre municipios sino también la continuidad de infraestructura verde existente.

Con la elaboración del EAE de forma paralela al Plan, se tiene en cuenta en la toma de decisiones y elaboración de propuestas los activos ambientales, culturales y paisajísticos del ámbito sobre el que actúa el Plan, no afectando a la infraestructura verde a nivel supramunicipal sino todo lo contrario, fomentando su puesta en valor y garantizando su preservación.

El **ámbito de estudio para la redacción del Plan** comprende todas las carreteras de la Red autonómica (que suponen un total de 1.500 km de vía aproximadamente), y de la Red estatal en la Comunidad Autónoma de La Rioja, extendiéndose a las zonas limítrofes que pueden ser significativas desde un punto de vista territorial o tienen una incidencia en la movilidad. Igualmente

se toman en consideración otros tipos de vías como caminos de servicio, pistas o viario local que pueden ser útiles para la consecución de los objetivos del Plan.

Después del amplio estudio llevado a cabo en el Plan, el **diagnóstico territorial del ámbito** destaca la diferencia entre dos grandes zonas dentro de La Rioja, Valle y Sierra. mientras la zona de Valle recoge las vías con mayor volumen de tráfico, capacidad y volumen de inversión (zonas más degradadas y con mayor crecimiento urbanístico), las carreteras correspondientes a la zona de Sierra (rurales) se caracterizan por su la baja presencia de tráfico, capacidad y volumen de inversión asociado (zonas más preservadas y con menor crecimiento urbanístico).

Por otra parte, el espacio dedicado en el territorio a superficies artificiales -espacios urbanos, industriales o de infraestructuras- ha crecido significativamente, en detrimento de los espacios agrícolas y forestales.

Como se ha indicado, la morfología de La Rioja se encuentra muy diferenciada en dos grandes zonas: Valle y Sierra. Esta diferencia también resulta notable en relación a la movilidad y al modelo territorial y ambiental, ya que mientras la zona de Valle recoge las vías con mayor volumen de tráfico, capacidad y volumen de inversión (zonas más degradadas y con mayor crecimiento urbanístico), las carreteras correspondientes a la zona de Sierra (rurales) se caracterizan por su la baja presencia de tráfico, capacidad y volumen de inversión asociado (zonas más preservadas y con menor crecimiento urbanístico).

En cuanto a la **movilidad**, destacar que Los principales ejes de articulación de La Rioja corresponden a la autopista AP-68 y la N-232, que vinculan los principales núcleos del Valle del Ebro riojano (Haro, Calahorra y Alfaro) con la capital riojana, así como el eje de la A-12. Aun así, la región sigue requiriendo inversión en infraestructuras, en especial en ciertos puntos críticos. Por otro lado, al transporte ferroviario le falta impulso de los grandes corredores y la intermodalidad.

En referencia a la **calidad ambiental**, en la región de La Rioja la calidad del aire presenta en general unos niveles buenos, pero existe riesgo de superación de los valores límite y objetivo de partículas PM10, sobre todo en zonas rurales que presentan una mayor suspensión de partículas, y de ozono, en días calurosos y soleados por transformación de óxidos de nitrógenos y compuestos orgánicos volátiles en ozono.

En el diagnóstico de la **situación acústica** efectuado por el Gobierno de La Rioja, indica que ésta se caracteriza por tener un ambiente sonoro tranquilo que hay que preservar, por lo que es prioritario llevar a cabo una labor de prevención en la implantación de infraestructuras y de ordenación del suelo. En algunas de las situaciones de carreteras y ferrocarril estudiadas con detalle, tanto futuras como existentes, se percibe un posible conflicto con niveles superiores a 60 dB(A).

Se han consultado los últimos **Planes de Acción contra el ruido (PAR) de los grandes ejes viarios de La Rioja Fase III**, en los que se analizan los tramos de carretera autonómica que registran un volumen de tráfico de más de tres millones de vehículos al año (LR-115, 131, 134 y 250) y donde establecen tres tramos prioritarios de actuación en el casco urbano de Arnedo (LR-115), en el barrio de La Estrella en Logroño (LR-250) y en Villamediana de Iregua (LR-250).

Asimismo, según estudio efectuado en la Aglomeración de Logroño la fuente acústica que genera mayor afección es el tráfico viario, seguido del ferroviario y de la industria.

En referencia a la **hidrología**, La Rioja se incluye dentro de la Cuenca del Ebro. En el sector occidental (Rioja Alta) destacan los ríos Tirón, Oja, Najerilla e Iregua, que aportan el 80% de los recursos de La Rioja, mientras que el sector oriental (Rioja Baja) aporta el restante 20%, distribuido en los ríos Leza, Jubera, Cidacos y Alhama-Linares.

La **Red de Itinerarios Verdes** de La Rioja comprende numerosos senderos, caminos rurales, pistas forestales e itinerarios verdes que discurren por el territorio de La Rioja. Conviene además señalar la existencia de una extensa Red de vías pecuarias existente.

La Rioja, por su diversidad climatológica y territorial con zonas de elevada altimetría en la sierra, así como un amplio valle, asociado el río Ebro además de zonas esteparias o humedales, tal y como se comprueba en el Inventario Nacional de Hábitat, cuenta con una **gran variedad ambiental y con numerosos enclaves naturales**.

Las **unidades de mayor calidad paisajística** se localizan en la montaña y, en concreto, en la Sierra de la Demanda, Sierra de San Lorenzo, Sierra de Camero Nuevo y Sierra de la Hez. Las unidades de paisaje que configuran el valle del Ebro y las zonas bajas de los ríos Oja e Iregua son las tres grandes **áreas más frágiles visualmente** en la Comunidad riojana, con un gradiente claro, de menos a más frágiles, desde la sierra al valle (asociado al grado de antropización existente), donde se intercalan unidades de fragilidad media-alta en la sierra y media en el valle.

El Plan Forestal de La Rioja evidencia que los **usos forestales** representan casi el 60% de la superficie regional en La Rioja. Entre los terrenos forestales cabe remarcar los Montes de Utilidad Pública, los cuales ocupan una amplia superficie del ámbito del Plan, extendiéndose por toda la zona sur del ámbito coincidiendo con todo el conjunto de sierras existentes.

Respecto al **patrimonio cultural**, además del riquísimo registro fósil mesozoico, La Rioja posee importantes yacimientos paleontológicos de otras épocas, tanto anteriores como posteriores a la era de los dinosaurios. Asimismo, cabe señalar la existencia de cinco rutas histórico-culturales entre las que se encuentra el Camino de Santiago.

El **riesgo de desertización** no está considerado como un problema excesivamente grave en esta región. En referencia a los **riesgos de erosión** y en consecuencia a las pérdidas de suelo en la Comunidad Autónoma de La Rioja, las cuencas altas de ríos como el Najerilla y el Oja, con importantes pendientes y escasa vegetación, hace que sean las zonas con mayores problemas de erosión

En lo que respecta al **riesgo de contaminación del suelo**, las zonas más conflictivas están localizadas en Nájera, Autol, Logroño (Varea), Agoncillo (El Sequero), Santo Domingo (Acequia Merino) y Santurde (Acequia Depuradora).

Los **riesgos de inundación** en el ámbito corresponden principalmente a la cuenca del Ebro y sus afluentes,

Finalmente destacar la **problemática del efecto barrera**. La acumulación de efectos barrera provoca la fragmentación del territorio en piezas aisladas y que pueden resultar poco viables debido a sus dimensiones desde un punto de vista ecológico, visual y/o funcional.

Frente al efecto barrera de las infraestructuras lineales, los conectores ecológicos de carácter fluvial constituyen los vectores fundamentales para el mantenimiento de la continuidad de los espacios naturales y, las intersecciones de estos con el trazado de las infraestructuras lineales, en los puntos de máxima relevancia para dicha continuidad. Por este motivo lo que es necesario establecer estrategias y medidas que garanticen la misma en estos puntos críticos y minimicen el efecto barrera.

En este sentido, en el ámbito de estudio, las infraestructuras viarias AP-68 Autopista Bilbao-Zaragoza, la carretera N-232 y la línea del Ferrocarril, por cuanto seccionan, desconectan y fragmentan el territorio, generan un efecto barrera en toda la zona norte de La Rioja, e interceptan numerosos ríos que discurren desde las sierras existentes en la parte Sur de La Rioja hacia el norte, destacando de oeste a este el río Ebro, río Oja, río Najerilla, río Iregua, río Ireza y río Cidacos.

No obstante, cabe remarcar que los espacios más sensibles se localizan, tal y como ya se ha comentado, en la zona Sur de montaña.

Atendiendo a la metodología vigente de planificación estratégica y medioambiental, se han considerado **tres alternativas** en el Estudio Ambiental Estratégico del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030. Por una parte, la alternativa 0 o “No hacer nada”, correspondiente al mantenimiento de la Red actual de Carreteras. Por otra, la alternativa 1, correspondiente a la prorrogación del Plan de Carreteras vigente. Finalmente, la alternativa 2, correspondiente a la ejecución de la Red de Carreteras propuesta en el nuevo Plan Regional de Carreteras para el período 2022-2030.

Para realizar la comparación entre ellas y así seleccionar la que resulte más idónea, se han analizado diversos criterios, puntuando cada uno de ellos para cada alternativa, y finalmente dándoles un peso ponderado según su importancia. Estos son: emisiones de gases de efecto invernadero, consumo energético, funcionalidad de la red, ruido, accesibilidad, ocupación del suelo y afección a espacios de interés ambiental, coste y seguridad vial.

Finalmente, tras evaluar y comparar los efectos derivados de las alternativas, **la alternativa 2 o “Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030” es la que resulta más favorable.**

Conforme a lo expuesto, **se analiza** con detalle a continuación **únicamente los efectos de la alternativa 2 de “Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030”** propuesta en el presente Plan (puesto que en el estudio de alternativas ha sido ya comparado con el resto de alternativas en términos de calidad de aire, ruido, ocupación de territorio y de espacios sensibles), para la que se establece un programa de actuaciones para la construcción, acondicionamientos y ensanches y mejoras de la red, actuaciones en medio urbano, de conservación ordinaria y seguridad vial y actuaciones preparatorias y complementarias para el desarrollo del Plan.

Los elementos del medio que se han tenido en cuenta son: clima, calidad del aire, cambio climático y huella de carbono, hidrología, gea y el suelo, ecosistemas y biodiversidad, conectividad ecológica, paisaje, vías pecuarias, riesgos naturales, patrimonio cultural, medio socioeconómico y salud humana.

Las **actuaciones programadas de movilidad sostenible, seguridad vial, de conservación ordinaria y vialidad invernal incidirán positivamente sobre diversos factores del medio** (mejora de la calidad del aire, de la salud humana, posibilidad de conectividad de espacios y puesta en valor de los mismos...). Asimismo, **actuaciones específicas de acción contra el ruido** contribuirán a una **mejora de los niveles acústicos** en zonas de conflicto identificadas en los MER y posteriormente en los Planes de Acción.

Las actuaciones propuestas consistentes en **refuerzos de firme y mejoras de travesía en medio urbano**, si bien generarán impactos negativos durante fase constructiva éstos serán temporales, a corto plazo, reversibles y compatibles con el entorno, si bien cabe destacar aquellas actuaciones de refuerzo de firme que se encuentran próximas al río Cidacos y a otros espacios de interés, donde se deberán adoptar las medidas cautelares necesarias para evitar su afección.

En fase de explotación el impacto será positivo puesto que mejorará la circulación en dichos tramos, así como el ruido asociado en caso emplear pavimento fonoabsorbente en la repavimentación.

En referencia a las actuaciones propuestas que impliquen ocupación de terrenos, **los ensanches y mejoras de trazado** producirán un impacto negativo muy puntual pero compatible con el medio en fase constructiva, siendo en fase de explotación un impacto positivo puesto que contribuye a una mejora de la seguridad vial en el tramo en que se actúe.

Si bien cabe remarcar la existencia de actuaciones de ensanches-mejoras de trazado al Sur de Nájera, en Torrecilla de Cameros y en Arnedo que se encuentran en espacios de la Red Natura 2000, y en zona de transición de la Reserva de la Biosfera de los Valles de Leza, donde además existen numerosos hábitats de interés comunitario, áreas de interés faunística y Montes de Utilidad Pública, así como la intercepción de vías pecuarias...y por tanto se deberán extremar en dichos casos las medidas cautelares y/o correctoras a aplicar.

En este sentido, dentro de la alternativa seleccionada, **existen propuestas de actuaciones ubicadas dentro de los límites de espacios protegidos de la Red Natura 2000**, concretamente de las ZEC Sierras de Demanda, Urbión, Cebollera y Cameros, Sierra de Alcarama y Valle del Alhama y Peñas de Arnedillo, Peñalmonte y Peña Isasa, siendo las actuaciones correspondientes a ensanches de plataforma las que pueden implicar un impacto moderado al medio, puesto que las actuaciones referidas a mejoras de travesía y refuerzos de firme se localizan dentro de la plataforma existente no generando ocupaciones de terreno y que con la aplicación de medidas cautelares y unas buenas prácticas ambientales en obra incidirán de una forma compatible al medio.

Respecto a las actuaciones de ensanches y mejoras de trazado cabe remarcar que, éstas se ubican principalmente sobre terrenos de uso general, siendo actuaciones que se han priorizado

frente a la construcción de nuevas carreteras en la programación de inversiones del Plan por el estado deficiente de las mismas, la falta de accesibilidad a núcleos de población de la zona y los problemas de seguridad vial, teniendo en cuenta en los criterios de selección el impacto ambiental y descartando aquellas actuaciones en zonas con relieves abruptos que impliquen un mayor impacto tanto en fase de construcción por los elevados movimientos de tierra como en fase de explotación por la incidencia visual.

En relación con las medidas a adoptar, **las actuaciones propuestas** dentro de los límites de los espacios protegidos de la Red Natura 2000, **cumplirán con lo dispuesto en la normativa del PGORN** que regula la gestión de dichos espacios.

Recalcar la importancia en este tipo de actuaciones, de una **correcta planificación de las obras**, adoptando una serie de **medidas cautelares** previo inicio de las mismas, estableciendo unas buenas prácticas medioambientales, un Plan de Gestión de Residuos de Obra adaptado al lugar, definiendo las zonas excluidas, restringidas y admisibles para acopio de materiales, residuos y gestión de éstos así como para la ubicación de instalaciones auxiliares, delimitando las zonas sensibles, identificando los accesos a la obra y la circulación de maquinaria para no generar impactos no previsibles al entorno.

Respecto al resto de actuaciones ubicadas fuera de espacios protegidos de la RN 2000, son las actuaciones de **ejecución de variantes de población y de duplicaciones de calzada** las que mayor impacto al medio pueden producir, tanto en fase de construcción como de explotación.

En el caso de las variantes de población, únicamente se han planteado infraestructuras de nuevo trazado en 3 puntos en concreto en la mitad norte del ámbito, donde si bien se interceptan dos cauces (en el caso de la variante de Arnedo oeste y de Murillo-río de Leza) y una ruta histórico-cultural como es el Camino de Santiago Francés (variante de Santo Domingo de la Calzada), su ejecución viene demandada con el fin de mejorar la seguridad vial en las travesías, descongestionar el tráfico del núcleo urbano y mejorar la funcionalidad y accesibilidad de la red. No obstante, debe indicarse, que existen otras variantes que resultan igualmente necesarias, Calahorra, Pradejón, Navarrete, Fuenmayor..., pero cuya ejecución resulta más incierta, debido a que dependen de las actuaciones de otras administraciones. En el caso de que éstas últimas, por razones de oportunidad, sean finalmente incluidas en la planificación anual, los efectos ambientales deben igualmente analizarse en los estudios informativos y proyectos constructivos elaborados al efecto.

En todos los casos, las variantes producen impactos negativos y moderados durante la fase constructiva sobre la gea y el suelo (ocupación territorio), la hidrología (cauces interceptados), la conectividad ecológica (infraestructura de nuevo trazado y cruce de ríos principales), vías pecuarias y el riesgo de inundación (por cauces interceptados), produciéndose además sobre el paisaje por la propia presencia de la infraestructura, si bien se adoptarán en fase de proyecto las medidas de integración ambiental y paisajística que sean necesarias.

Sobre las condiciones lumínicas se producirá un impacto negativo pero compatible, y será en fase de proyecto constructivo donde el alumbrado deberá diseñarse cumpliendo los criterios de eficiencia energética...

La incidencia acústica de las variantes será moderada siempre que se apliquen las medidas de protección acústica adecuadas tras estudio de los niveles de ruido en fase de proyecto constructivo, teniendo en cuenta que a su vez supondrán una mejora de los niveles acústicos existentes en el caso urbano, actualmente motivados por los problemas de congestión vehicular, siendo la construcción de variantes como en el caso de la variante de Arnedo Oeste, medidas de planificación a medio-largo plazo dispuestas en los Planes Estratégicos de Ruido de las carreteras autonómicas de La Rioja (3ª fase).

En referencia a las dos duplicaciones de calzada, ubicadas también en la mitad norte del ámbito, el impacto es negativo y moderado en fase constructiva sobre la gea y el suelo (ocupación de terrenos), sobre la hidrología y riesgo de inundación (se intercepta en uno de los tramos un cauce de entidad como es el río Iregua) y sobre la conectividad ecológica, aunque en menor grado que en el caso de las variantes al tratarse de una actuación sobre una infraestructura ya existente.

La incidencia acústica en este caso, será moderada siempre que se apliquen las medidas de protección acústica adecuadas tras estudio de los niveles de ruido en fase de proyecto constructivo, si bien cabe remarcar que se trata al igual que con las variantes de actuaciones motivadas por la elevada IMD existente en la actualidad, pudiendo contribuir a la mejora acústica del tramo a duplicar si se planifican de manera adecuada y coordinada con los PAR existentes y con los organismos competentes en materia de protección acústica.

De los valores finalmente obtenidos de **huella de carbono** tras aplicar la metodología descrita en el apartado 7.3.1, se concluye que la **alternativa 2** puesto que las medidas propuestas en la misma contribuirán a un cambio en el reparto modal reduciéndose por tanto la cantidad de vehículos ligeros empleados para el cálculo, hace que cuente con **una huella de carbono ligeramente inferior** (1.866,28 tnCO₂/año), respecto a la Alternativa 0 (1.877,75 tnCO₂/año) y a la Alternativa 1 (1.878,60 tnCO₂/año).

En consecuencia, la alternativa 2, supondrá una ligera mejora en la huella de carbono en el ámbito del presente Plan, **contribuyendo a su vez en una moderación del cambio climático**.

Sobre la salud humana y medio socioeconómico si bien las dos últimas actuaciones (variantes y duplicaciones de calzada), en fase constructiva producirán un impacto mayor que las restantes por el propio proceso constructivo (circulación de maquinaria, desvíos de tráfico...), en fase de explotación el impacto global será beneficioso por mejora de la accesibilidad y funcionalidad de la red y descongestión del tráfico en casco urbano (mejora contaminación acústica y atmosférica).

De las propuestas efectuadas en el Plan Regional de Carreteras de La Rioja son **las duplicaciones de carreteras, variantes, ensanches y mejoras del trazado de la Red autonómica de La Rioja las que previsiblemente impliquen una tramitación ambiental** por ser actuaciones que requieren ocupación de terrenos fuera de la zona urbana de los municipios integrantes del ámbito.

En base a los impactos detectados, se establecen las **medidas categorizadas en atención a cada uno de los objetivos y criterios ambientales estratégicos definidos en el presente EAE** enfocadas y complementadas para las infraestructuras de transporte, incluyendo **además las medidas y acciones específicas** remitidas en informes por administraciones públicas en el Documento de Alcance o por normativa sectorial aplicable:

- Utilización racional del suelo: evitar ocupación innecesaria de suelo, ubicación infraestructuras en zonas con mayor capacidad de acogida...
- Protección del medio natural e hídrico y de la calidad del aire: evitar desarrollos de infraestructuras lindantes con suelos que presenten valores y riquezas significativos, conservar entorno de cauces (franja de protección) garantizando su mantenimiento como corredor verde, introducción de mejoras funcionales que eviten congestiones de tráfico...
- Prevención de riesgos naturales: orientación de los trazados hacia zonas que no presenten riesgo grave, compatibilizar los desarrollos de infraestructuras en zonas arboladas con vegetación de interés, protección de terrenos forestales que hayan sufrido incendios, ubicación de las futuras infraestructuras de transporte en zonas no inundables...
- Protección del patrimonio cultural: incorporación de los elementos patrimoniales en los proyectos, implantación de señalización que permita el disfrute de los valores culturales, patrimoniales y ambientales de la región y solicitud al Servicio de Conservación y Promoción del Patrimonio Histórico en fase de redacción de los proyectos que deriven del Plan, la información relativa a bienes patrimoniales, yacimientos arqueológicos y yacimientos paleontológicos inventariados.
- Implementación de las infraestructuras y consideración de los recursos energéticos: El trazado de reservas para infraestructuras de transporte será respetuoso con el medio natural y cultural, y deberá trazarse por corredores de infraestructuras ya existentes y en su defecto, deberá tratar de agrupar las reservas de las distintas infraestructuras en un mismo pasillo, con el fin de producir el menor impacto sobre el territorio.
- Eficiencia de la movilidad urbana y fomento del transporte público: Propuesta de recorridos peatonales o no motorizados, separados del tránsito rodado y seguros, que permitan la conexión interurbana y el acceso a los equipamientos y dotaciones que conformen la ordenación estructural y urbanística en los ámbitos donde la intensidad del tráfico motorizado así lo requiera.
- Protección del paisaje: compatibilidad con la infraestructura verde, desarrollo de estrategias que acoten el crecimiento insostenible preservando la identidad del lugar, preservación de la singularidad paisajística y la identidad visual del lugar y favorecer la movilidad sostenible y el acceso y disfrute de los paisajes de mayor valor.
- Sostenibilidad social, protección del medio humano, calidad de vida y equidad social: tratamiento adecuado de las travesías de población y en su caso la construcción de variantes que darán lugar a una reducción de la contaminación acústica y atmosférica, de la siniestralidad y accidentalidad, de los tiempos de viaje dedicados al transporte, costes, etc.
- Fomento de la participación institucional y pública: fomento de la incorporación de los ciudadanos, empresas y de los agentes sociales en la toma de decisiones del Plan.
- Ecoeficiencia, utilización sostenible de recursos naturales y gestión de residuos: fomento del uso materiales reciclados y reutilizados, minimizando el uso de materiales tóxicos y

sustancias peligrosas, la producción de residuos destinados a la eliminación definitiva y de residuos peligrosos. Gestión adecuada de los residuos.

- Medidas y acciones específicas respecto al efecto barrera de las infraestructuras existentes y previstas: Construcción de ecoductos en zonas comprometidas, dotación de pasos de fauna en tramos problemáticos, adaptación de elementos de drenaje en nuevas carreteras y en zonas que son objeto de mejora, etc.
- Medidas y acciones específicas protección y mejora de la salud humana: Establecimiento de medidas respecto a la exposición a riesgos originados por factores ambientales que se verán modificados. Especialmente por el ruido, la contaminación atmosférica, la afección a los sistemas de abastecimiento de agua de consumo humano, los accidentes y las inundaciones por el efecto barrera de las carreteras. Consideración de la salud humana en las medidas de seguimiento de los efectos. En el programa de vigilancia ambiental de los proyectos constructivos incorporar los indicadores de salud humana que resulten adecuados a los efectos más significativos.
- Medidas y acciones específicas respecto a aquellas actuaciones ubicadas en terrenos dentro del ámbito de aplicación de la Directriz de Protección Suelo No Urbanizable de La Rioja: en aplicación de las medidas establecidas en la Directriz respecto a la construcción de infraestructuras (tener en cuenta características geotécnicas y morfológicas del terreno para evitar la creación de fuentes de erosión, obstáculos a la libre circulación de las aguas o impacto paisajístico., y tomar las medidas necesarias para evitar destrucción de la cubierta vegetal en zonas adyacentes a las obras así como restaurar las zonas afectadas)

Tras un análisis exhaustivo del ámbito del Plan, una vez conocidos los condicionantes existentes en el mismo, jerarquizado los impactos previsibles y las medidas a aplicar para conseguir una compatibilidad del plan con el entorno natural en el que se enmarca, es necesario para garantizar la efectividad de aplicación de las medidas propuestas un **seguimiento** de las mismas.

Para efectuar dicho seguimiento, se requiere del establecimiento de una serie de indicadores que van a efectuar el seguimiento de los efectos del Plan sobre el medioambiente a través del establecimiento de umbrales y de periodos de medición que van a permitir detectar a tiempo desviaciones a límites marcados y poder establecer medidas correctoras adicionales que contribuyan al aseguramiento del cumplimiento de los objetivos marcados.

Los **indicadores establecidos para el seguimiento de los efectos territoriales y ambientales del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030** lo componen aquellos indicadores generales establecidos por el órgano ambiental en el Documento de Alcance del EAE, garantizando el cumplimiento los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030 relacionados con el Plan (objetivos nº3, 8, 9, 11, 12, 13 y 15) fomentando el desarrollo de actuaciones del Plan sostenibles con el medio, la mejora de la calidad del aire (reducción emisiones y huella de carbono) y la permeabilidad ecológica, controlando la ocupación de terrenos, afección a Espacios Naturales Protegidos y al paisaje, la contaminación acústica y lumínica así como el posible efecto barrera de las infraestructuras por la intercepción de cauces principales (corredores biológicos) y garantizando la protección del patrimonio cultural así como del bienestar de la población y fomento de la economía local.

Una vez establecidos los objetivos/criterios y los indicadores basados en los mismos, se propone la realización del seguimiento de éstos con una **periodicidad cuatrianual** con el fin de detectar posibles desviaciones que deriven en la necesidad de ejecución de nuevas medidas para su resolución. Para ello se efectuarán informes con dicha periodicidad que reflejen el seguimiento efectuado, los valores obtenidos, las desviaciones detectadas y la forma en que han sido resueltas.

El Gobierno de la Rioja cuenta con un presupuesto asignado en materia de carreteras, conforme al cual han sido definidas las alternativas previamente y finalmente las propuestas del presente Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030. De esta forma queda asegurada la **viabilidad económica del Plan**.

El presente Estudio Ambiental Estratégico, como parte integrante del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica del nuevo Plan Regional de Carreteras de La Rioja entre 2022-2030, se desarrolla de forma paralela al Plan, compatibilizándose a su vez con los planes de aplicación, favoreciendo una mejor alineación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030 y teniendo en cuenta las consideraciones emitidas por el órgano ambiental en el Documento de Alcance emitido, estableciendo las directrices necesarias en materia de infraestructuras viarias no solo en materia de movilidad, funcionalidad, accesibilidad...sino también en materia de sostenibilidad con el fin de conseguir un desarrollo de las mismas integrado en el entorno en el que se ubican.

APÉNDICE A. DECLARACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

III.Otras disposiciones y actos

CONSEJERÍA DE SOSTENIBILIDAD, TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y PORTAVOCÍA DEL GOBIERNO

Resolución 328/2022, de 23 de junio, de la Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos, por la que se formula la Declaración ambiental estratégica del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022- 2030 (EAE 75/2021)

202206240092696

III.2352

Antecedentes de hecho:

Primero. El Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022- 2030 establece el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental en materia de transporte y ordenación del territorio urbano y rural, así como del uso del suelo.

Además, requiere una evaluación por afectar a espacios Red Natura 2000 en los términos previstos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del patrimonio natural y de la biodiversidad.

Por todo ello, y según se establece en el ámbito de aplicación recogido en el artículo 6 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, debe someterse al procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria.

Segundo. Con fecha 22 de enero de 2021 la Dirección General de Infraestructuras remite al órgano ambiental la documentación establecida en el artículo 18 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental para el inicio del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria. En concreto, presenta un impreso de solicitud de inicio, el borrador del Plan Regional previsto y su Documento inicial estratégico.

Tercero. Según la documentación aportada, el Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022- 2030 tiene como objeto la revisión de la planificación autonómica en materia de carreteras, estableciendo su alcance para el periodo 2022- 2030. De este modo, se analiza la situación actual de la Red de carreteras autonómica, la consecución de objetivos durante el anterior periodo de ejecución y la existencia de nuevas necesidades a satisfacer. Igualmente, se evalúan las necesidades de actuación, el volumen total de las inversiones correspondientes y la planificación de las mismas, aplicando criterios de prioridad y de pronóstico de evolución de las necesidades. Por otro lado, el nuevo Plan Regional busca favorecer una mejor alineación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030, con especial énfasis en la movilidad sostenible.

De acuerdo con estas premisas, los objetivos generales del Plan Regional de Carreteras 2022- 2030 son los siguientes:

1. Eficiencia económica: Mejorar la accesibilidad y reducir los costes de transporte, lo que favorece la actividad económica y el desarrollo regional.

2. Equidad social: Aproximando la sociedad rural a la urbana e intentando cambiar la tendencia de la evolución de la población en los últimos lustros.

3. Desarrollo armónico del territorio: Organizar el espacio físico regional por medio de la malla vial autonómica y corregir la descompensación que existe en La Rioja, en donde tanto la Autopista AP-68 como las carreteras A-12, N-120 y N-232 potencian el Valle del Ebro en sentido Este-Oeste.

4. Uso del territorio: Mejorar los accesos a todo tipo de áreas para utilizar sus recursos naturales bien en procesos productivos o en descanso y recreo.

5. Calidad de vida: Favorecer el que los recursos de la población, tales como esfuerzo, tiempo y dinero se desvíen a usos personales más satisfactorios, ocio y disfrute, y reducir los impactos negativos que produce el tráfico y la carretera.

6. Integración nacional: Mejorar y aumentar el número de puntos de unión con la Red de carreteras del Estado, lo que integra la región en el conjunto territorial nacional.

7. Organización y gestión: Elaborar un instrumento de gestión que permita a la Administración regional ordenar, planificar actuaciones y programar inversiones, es decir, gestionar la totalidad de su Red viaria.

8. Desarrollo sostenible: Contribuir al desarrollo de un modelo territorial equilibrado donde se analice la movilidad desde el punto de vista de la sostenibilidad, evaluando las tendencias respecto a su consumo energético e incorporando las variables ambientales en el proceso de selección de alternativas.

9. Movilidad sostenible: Contribuir al fomento y promoción de los modos de transporte sostenibles, en especial la bicicleta, considerando los itinerarios ciclopeatonales en las actuaciones del Plan sobre la red viaria.

10. Movilidad segura: Reducir los niveles de accidentalidad en la red realizando mejoras de seguridad vial en tramos de alta concentración de accidentes.

Para la consecución de estos objetivos se proponen los siguientes programas de actuación a ejecutar en el periodo 2022- 2030, con un presupuesto total estimado no vinculante de 225.724.520,89 euros:

1. Programa de actuaciones para la construcción, acondicionamientos, ensanches y mejoras de la Red autonómica de La Rioja.

- A. Acondicionamientos, ensanches y mejoras.
- B. Nuevas carreteras.
- C. Variantes de población.
- D. Desdoblamientos de calzada.

2. Programa de actuaciones en medio urbano, de conservación ordinaria y de seguridad vial de la Red autonómica de La Rioja.

- A. Mejora de travesías.
- B. Refuerzos y renovación de firmes.
- C. Actuaciones de movilidad sostenible.
- D. Seguridad vial.
- E. Medidas de acción contra el ruido.
- F. Conservación ordinaria y vialidad invernal.
- G. Medidas en autopista AP-68.

3. Programa de actuaciones preparatorias y complementarias para el desarrollo del Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja

- A. Estudios, proyectos y seguimiento ambiental
- B. Expropiaciones y reposición de servicios

De este modo, a la finalización del Plan Regional se prevé en La Rioja una red de carreteras con una longitud de 1.453,05 km, concretada en:

1. Actuaciones en la Red Regional Básica (293,94 km):

- 24,8 km de ensanche y mejoras de trazado.
- 8,0 km de nuevas variantes.
- 24,8 km de refuerzo de firme.
- 5,0 km de mejoras de travesía.

2. Actuaciones en la Red Comarcal (484,696 km):

- 25,1 km de ensanche y mejoras de trazado.
- 5,8 km de nuevas variantes.
- 2,9 km de duplicaciones de calzada.



BOLETÍN OFICIAL DE LA RIOJA

Núm.121

Lunes, 27 de junio de 2022

Página 10197

- 27,2 km de refuerzo de firme.
- 7,5 km de mejoras de travesía.

3. Actuaciones en la Red Local (674,41 km).

- 28,3 km de ensanche y mejoras de trazado.
- 38,4 km de refuerzo de firme.
- 0,4 km de duplicaciones de calzada.
- 11,1 km de mejoras de travesía.

Se estima que la ejecución de las actuaciones previstas en el Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022- 2030 supondrá un ahorro anual de 224.840 minutos de tiempo total de viaje, 44,47 toneladas CO₂ y 1.755,17 toneladas de combustible consumido. Esta reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y del consumo de combustibles fósiles contribuirá a disminuir los efectos del cambio climático.

Finalmente, el Plan Regional incluye un análisis de la situación futura de la Red de Carreteras en el caso de que se incorporen nuevos enlaces en la Autopista AP-68.

Cuarto.- A la vista del Documento de alcance emitido por el órgano ambiental con fecha 22 de marzo de 2021, así como de lo establecido en el Anexo IV de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el promotor elaboró el correspondiente Estudio ambiental estratégico, de acuerdo con lo previsto en el artículo 20 de la citada Ley.

En relación con el proceso de participación pública, la versión inicial del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030 y su Estudio ambiental estratégico fueron sometidos durante 45 días al trámite de información pública mediante el anuncio efectuado por el promotor en el Boletín Oficial de La Rioja número 69, de 8 de abril de 2022. Durante este periodo la documentación estuvo a disposición de las personas interesadas en la sede electrónica del Gobierno de La Rioja.

Así mismo, se procedió a la consulta de las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas por un periodo de 45 días, entre las que se encontraban las siguientes:

Administración General del Estado:

1. Delegación del Gobierno en La Rioja.
2. Confederación Hidrográfica del Ebro.
3. Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja.
4. Jefatura Provincial de Tráfico de La Rioja.
5. Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ADIF.

Administración de la Comunidad Autónoma de La Rioja:

1. Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos.
2. Dirección General de Transición Energética y Cambio Climático.
3. Dirección General de Biodiversidad.
4. Dirección General de Infraestructuras.
5. Dirección General de Política Territorial, Urbanismo y Vivienda.
6. Dirección General de Salud Pública, Consumo y Cuidados.
7. Dirección General de Emergencias y Protección Civil.
8. Dirección General de Cultura.
9. Dirección General de Gestión Educativa.
10. Dirección General de Turismo.
11. Dirección General de Agricultura y Ganadería.

Este documento se ha almacenado en el repositorio de documentos electrónicos del Gobierno de La Rioja con código seguro de verificación BOR-A-2020627-III-2352 Dirección de verificación: < http://www.larioja.org/verificacion > . El documento consta de un total de 14 página(s).



BOLETÍN OFICIAL DE LA RIOJA

Núm.121

Lunes, 27 de junio de 2022

Página 10198

12. Dirección General de Desarrollo Rural y Reto Demográfico.
13. Consejería de Desarrollo Autonómico (Servicio de Industria).
14. Agencia de Desarrollo Económico de La Rioja.
15. Consorcio de Aguas y Residuos de La Rioja.

Administraciones de otras Comunidades Autónomas:

1. Viceconsejería de Medio Ambiente (País Vasco).
2. Consejería de Desarrollo Rural y Medio Ambiente (Navarra).
3. Consejería de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente (Aragón).
4. Consejería de Fomento y Medio Ambiente (Castilla y León).
5. Infraestructuras viarias y movilidad (Álava).
6. Dirección General de Obras Públicas e Infraestructuras (Navarra).
7. Dirección General de Carreteras (Aragón).
8. Dirección General de Carreteras e Infraestructuras (Castilla y León).

Administración local:

1. Todos los Ayuntamientos de La Rioja.
2. Federación Riojana de Municipios.

Personas interesadas:

1. Ecologistas en Acción.
2. Amigos de la Tierra.
3. Pronature-Asociación en Defensa de nuestro Patrimonio Natural.
4. Universidad de La Rioja.
5. Asociación para el Desarrollo Rural La Rioja Suroriental (ADR).
6. Asociación para el Desarrollo de la Rioja Alta (ADRA).
7. Centro Europeo de Información y Promoción del Medio Rural (CEIP Rural).
8. Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Aragón y La Rioja.
9. Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos Industriales de La Rioja.
10. Colegio Oficial de Biólogos de Navarra y La Rioja.
11. Colegio Oficial de Geólogos.
12. Colegio de Ingenieros de Montes.
13. Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos Forestales y Graduados en Ingeniería Forestal y del Medio Natural.
14. Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos e Ingenieros de Edificación de La Rioja.
15. Colegio Oficial de Arquitectos de La Rioja.
16. Colegio Oficial de Ingenieros Agrónomos de La Rioja.
17. Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos Agrícolas de Navarra y La Rioja.
18. Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de La Rioja.
19. Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas.
20. Asociación de Ambientólogos de La Rioja.

Este documento se ha almacenado en el repositorio de documentos electrónicos del Gobierno de La Rioja con código seguro de verificación BOR-A-2020627-III-2352 Dirección de verificación: < http://www.larioja.org/verificacion > . El documento consta de un total de 14 página(s).



21. Partido Riojano.
22. Izquierda Unida.
23. Partido Popular.
24. Partido Socialista Obrero Español.
25. VOX.
26. Podemos.
27. Ciudadanos.
28. CCOO de La Rioja.
29. CSIF de La Rioja.
30. USO La Rioja.
31. CNT Aragón-La Rioja.
32. UAGR-COAG.
33. UGT La Rioja.
34. ARAG-ASAJA.
35. Federación de Empresarios de La Rioja (FER).
36. Asociación Española de la Carretera (AEC).
37. Asociación de transportistas discrecionales de La Rioja (FER-ATRADIS).
38. Confederación Española de Transportes de Mercancías (CETM LA RIOJA).
39. Asociación Riojana de Empresas de Transporte en Autobús (FER-ARETBUS).
40. Asociación de Taxistas de La Rioja (ATRIO).
41. Organización de Consumidores y Usuarios.
42. Federación de Asociaciones de Vecinos de La Rioja.
43. Logroño Andando.
44. Plataforma Motera por la Seguridad Vial (PMSV).
45. Real Automóvil Club de España (RACE).
46. Federación Riojana de Ciclismo.
47. Federación Riojana de Motociclismo.
48. Federación Riojana de Automovilismo.
49. Asociación La Rioja sin Barreras.

Finalizado el periodo de información pública y consultas, se han recibido observaciones y alegaciones de las siguientes Administraciones públicas afectadas y personas interesadas:

1. Dirección General de Emergencias y Protección Civil: Con fecha 13 de abril de 2022 indica que no se plantean objeciones a las propuestas, por lo que se informan favorablemente.
2. Ayuntamiento de Bergasa: Con fecha 14 de abril de 2022 solicita:
 - La reparación del firme y los elementos de drenaje en la carretera LR-483.
 - La reparación de la carretera LR-480 de acceso a la localidad de Carbonera.

Sobre la solicitud realizada se considera que, aunque es cierto que sería conveniente la mejora del firme y elementos de drenaje en las citadas carreteras, la programación incluida en la propuesta del Plan Regional ha sido realizada teniendo en



cuenta diversos factores entre los que se encuentra su estado actual de conservación, existiendo otros tramos de carreteras para las que los resultados del análisis llevado a cabo son más deficientes, y a las que por lo tanto, se ha otorgado una prioridad de actuación más alta.

No obstante, la programación propuesta no tiene carácter vinculante, debiendo adaptarse a las circunstancias concretas y a la evolución del estado de conservación de la carretera que, en caso de empeorar, podría motivar algún tipo de actuación de mejora en las carreteras LR-480 y LR-483.

3. Ayuntamiento de Bergasillas Bajera: Con fecha 14 de abril de 2022 solicita la reparación del firme y los elementos de drenaje en la carretera LR-483, advirtiendo además que en algunos tramos se producen desprendimientos.

Sobre la solicitud realizada se considera que, aunque es cierto que sería conveniente la mejora del firme y elementos de drenaje de la carretera LR-483, la programación incluida en la propuesta del Plan Regional ha sido realizada teniendo en cuenta diversos factores entre los que se encuentra su estado actual de conservación, existiendo otros tramos de carreteras para las que los resultados del análisis llevado a cabo son más deficientes, y a las que por lo tanto, se ha otorgado una prioridad de actuación más alta.

No obstante, la programación propuesta no tiene carácter vinculante, debiendo adaptarse a las circunstancias concretas y a la evolución del estado de conservación de la carretera que, en caso de empeorar, podría motivar algún tipo de actuación de mejora en la carretera LR-483.

4. Ayuntamiento de Soto en Cameros: Con fecha 19 de abril de 2022 realiza las siguientes observaciones:

- Se considera acertado la inclusión de diversas actuaciones de mejora en la carretera LR-250.
- Se solicita la inclusión en los programas de actuación de la versión final del Plan Regional del acondicionamiento de la carretera LR-462 de acceso a Trevijano, cuya sección es estrecha y cuyo firme está en muy malas condiciones.

Sobre la solicitud realizada se considera que, aunque es cierto que sería conveniente el acondicionamiento de la carretera LR-462, la programación incluida en la propuesta del Plan Regional ha sido realizada teniendo en cuenta diversos factores entre los que se encuentran el número de usuarios de la carretera y la mejora de la accesibilidad a nivel comarcal, siendo éstas las razones por las que se ha otorgado una prioridad de actuación más alta a otras carreteras, incluyendo la mencionada LR-250.

No obstante, la programación propuesta no tiene carácter vinculante, debiendo adaptarse a las circunstancias concretas, y en el caso que nos ocupa, a la evolución del estado de conservación de la carretera que, en caso de empeorar, podría motivar algún tipo de actuación de mejora en la carretera LR-462.

5. Ayuntamiento de Lagunilla de Jubera: Con fecha 20 de abril de 2022 solicita lo siguiente:

- La modificación del artículo 14 de la Ley 2/1991 de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja, introduciendo un apartado que habilite a la Consejería competente en materia de carreteras para la mejora de tramos de pista forestal o de caminos rurales que faciliten el acceso a un núcleo de población, siguiendo el ejemplo de la Ley 8/2006 de Carreteras del Principado de Asturias.

- La asunción por parte de la Consejería competente en materia de carreteras de las actuaciones de conservación del firme, mejora del drenaje, así como su posterior mantenimiento, que resulten necesarias en el acceso al núcleo de población de Zenzano.

En cuanto a la propuesta formulada se considera lo siguiente:

- La modificación legal planteada supone la incorporación a la Red de Carreteras, desde un punto de vista práctico, de caminos rurales o forestales que no cuentan con las características técnicas o de seguridad vial necesarias para ser clasificados en alguna de las categorías establecidas en la Ley 2/1991, pero cuya construcción y conservación sería asumida por la Consejería competente en materia de carreteras. En este sentido, debe indicarse que la norma citada como ejemplo, es decir la Ley 8/2006 de Carreteras del Principado de Asturias, excluye dicha posibilidad al indicar en su artículo 5.3 que '...los demás caminos rurales que no reúnan tales condiciones - es decir las características técnicas y funcionalidad para ser clasificados como carretera - quedarán adscritos a los Concejos respectivos'.

- La mejora de la red de caminos rurales, al contrario de lo expuesto por el Ayuntamiento de Lagunilla de Jubera, no es competencia de la Consejería competente en materia de carreteras, cuyos recursos son limitados y no pueden desviarse de su

finalidad inicial, existiendo otros mecanismos de colaboración entre Administraciones que podrían ser utilizados para mejorar las comunicaciones internas de los municipios.

- En cualquier caso, las modificaciones legales propuestas no son objeto del Plan Regional en sí, al no tratarse de cuestiones de carácter técnico o ambiental, por lo que se entiende que la evaluación ambiental estratégica no es el cauce adecuado para plantear medidas relativas a la financiación de infraestructuras de titularidad municipal.

6. Ayuntamiento de Zarratón: Con fecha 29 de abril de 2022 solicita la restauración del firme de la carretera LR-311, entre los términos municipales de Zarratón y Casalarreina, que presenta un mal estado de conservación y no es adecuado para el tránsito de vehículos pesados.

Sobre la solicitud realizada se considera que, aunque es cierto que sería conveniente la mejora del firme en la citada carretera, la programación incluida en la propuesta del Plan Regional ha sido realizada teniendo en cuenta diversos factores entre los que se encuentra su estado actual de conservación, existiendo otros tramos de carreteras para las que los resultados del análisis llevado a cabo son más deficientes, y a las que por lo tanto, se ha otorgado una prioridad de actuación más alta.

No obstante, la programación propuesta no tiene carácter vinculante, debiendo adaptarse a las circunstancias concretas, y en el caso que nos ocupa, a la evolución del estado de conservación de la carretera que, en caso de empeorar, podría motivar algún tipo de actuación de mejora en la carretera LR-311.

7. Consejería de Fomento y Medio Ambiente de Castilla y León: Con fecha 4 de mayo de 2022 informa que los objetivos de la versión inicial del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030 son compatibles con los objetivos de la Comunidad Autónoma de Castilla y León en materia de carreteras. En este sentido, identifica cuáles son las carreteras de la red autonómica de Castilla y León que tienen continuidad en La Rioja e informa de las actuaciones programadas en la versión inicial del Plan Regional de Carreteras de Castilla y León 2023-2034.

En lo que se refiere a la relación de obras comunicada, se ha podido verificar que, efectivamente, existe una coordinación aceptable entre los planes de carreteras de ambas comunidades autónomas, puesto que en el Plan Regional de Carreteras de Castilla y León 2023-2034 se han incluido actuaciones que completan corredores que ya se encuentran acondicionados en la Comunidad Autónoma de La Rioja, mejorando las comunicaciones entre las comarcas limítrofes de ambas comunidades autónomas.

8. Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos: Con fecha 5 de mayo de 2022 informa que el Estudio ambiental estratégico presentado se ha redactado conforme a lo establecido en los artículos 16 y 20 y en el Anexo IV de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, así como a las directrices recogidas en los informes emitidos por los técnicos de esta Dirección General anteriormente señalados. Por tanto, no se observan inconvenientes para la continuación del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria, dentro del ámbito de competencias de la Dirección General.

9. Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja: Con fecha 12 de mayo de 2022 comunica lo siguiente:

- Informa de la remisión de la documentación recibida a la Subdirección General de Explotación, órgano competente para la elaboración de informes sobre instrumentos de planeamiento urbanístico u ordenación territorial que afecten a carreteras del Estado.

- Informa igualmente del procedimiento aplicable conforme al artículo 16 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, indicando el plazo para evacuar el informe y los efectos del mismo.

Las observaciones realizadas se consideran oportunas, aunque no sean de carácter ambiental, por lo que, en el procedimiento de aprobación definitiva del Plan se incorporaran las observaciones que puedan ser recibidas en lo que se refiere a las posibles afecciones a la Red de Carreteras del Estado.

10. Dirección General de Cultura: Con fecha 12 de mayo de 2022 informa que, de forma previa a la redacción de cada uno de los proyectos que genere el Plan Regional, se debe solicitar al Servicio de Conservación y Promoción del Patrimonio Histórico la información relativa a bienes patrimoniales, yacimientos arqueológicos y yacimientos paleontológicos inventariados en los términos municipales afectados por dichos proyectos, con el fin de evitar afecciones severas al patrimonio cultural de esta Comunidad.

En lo que se refiere a las observaciones formuladas, el promotor considera lo siguiente:

- Los proyectos contemplados en el Plan Regional tienen naturaleza muy diversa, incluyendo actuaciones que son de mera conservación, mejoras de carreteras que mantienen el trazado de los corredores existentes y carreteras de nuevo trazado que

efectivamente podrían producir afecciones severas al entorno en el que se ubican. Es por ello, que se entiende excesiva la consideración realizada, máxime cuando muchos de los proyectos de conservación afectan únicamente a la plataforma de la carretera o no existen variaciones de trazado, por lo que no pueden afectar al patrimonio cultural de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

- No obstante, en aplicación del artículo 4.1 de la Ley 7/2004, de 18 de octubre, de patrimonio cultural, histórico y artístico de La Rioja, se entiende que debe prevalecer el principio de lealtad institucional y que, por lo tanto, todas las Administraciones Públicas riojanas deben colaborar en la conservación del patrimonio cultural.

Para ello, la propuesta final del Plan Regional y de su Estudio ambiental estratégico incorporan medidas correctoras que garantizan la comunicación a la Dirección competente en materia de Cultura de aquellas actuaciones que implican movimientos de tierras significativos, distinguiendo obviamente entre aquellas actuaciones en las que se mantienen los corredores actuales, pero en las que siendo posibles los hallazgos arqueológicos o paleontológicos podrían requerir seguimiento especializado y las obras de nueva planta, en las que la comunicación a la Dirección competente en materia de cultura se encuentra ya integrada en el procedimiento de aprobación de los estudios informativos.

11. Ecologistas en Acción: Con fecha 15 de mayo de 2022 formulan las siguientes alegaciones:

- El documento presentado contempla nuevas carreteras en el ámbito de las sierras riojanas, como la carretera de Unión de Valles del Leza, Jubera y Cidacos y la carretera entre Castroviejo y Torrecilla en Cameros, con elevados costes de construcción y mantenimiento, elevados impactos ambientales y escasa utilidad práctica, por lo que resultan totalmente innecesarias.

- También se proponen duplicaciones de calzada innecesarias e impactantes sobre el territorio, favoreciendo un modelo de transporte escasamente sostenible, como en el caso del desdoblamiento de la LR-111 entre Haro y Santo Domingo de La Calzada, que deberían restringirse a pequeños tramos en ámbitos periurbanos y/o de acceso a la autopista AP-68.

En lo que se refiere a las objeciones expuestas, se considera lo siguiente:

- Existe una falta de concreción en las alegaciones presentadas, puesto que no se especifica cuáles son los motivos para concluir que resultan innecesarias, utilizando conceptos generales como 'elevado coste' o 'elevado impacto' pero sin explicar las razones por las que estos costes e impactos se consideran elevados, o en el caso de las duplicaciones de calzada, cuáles serían los tramos que sí consideran necesarios.

- Las denominadas carreteras de Unión de Valles tienen una influencia directa en la mejora de la accesibilidad de las localidades situadas en la cabecera de los valles, siendo ésta la razón por la que se consideran necesarias, aunque no han sido incluidas en la programación más inmediata porque existen otros tramos que obtienen un índice de prioridad más alta.

- Igualmente, las duplicaciones de calzada, cuando se adoptan las medidas correctoras adecuadas favorecen la movilidad sostenible, mejorando la seguridad vial y disminuyendo las emisiones de gases de efecto invernadero al conseguir un régimen de funcionamiento de los motores más homogéneo. La determinación de los tramos más prioritarios debe realizarse, como en el caso de la propuesta del Plan Regional, adoptando criterios técnicos y no meras argumentaciones.

- El estudio informativo de la duplicación de calzada entre Haro y Santo Domingo fue sometido en su momento a un procedimiento de evaluación de impacto ambiental, habiéndose establecido en su Declaración de impacto ambiental las medidas correctoras para minimizar los impactos. Obviamente, la propuesta del Plan Regional asume que cualquier actuación de naturaleza similar a las mencionadas, deberá ser sometida a los procedimientos de evaluación ambiental legamente establecidos, con el fin de garantizar la viabilidad ambiental de los proyectos.

12. Dirección General de Biodiversidad: Con fecha 3 de junio de 2022 indica que la documentación presentada contempla los posibles impactos en el medio natural y tiene en cuenta de forma correcta la tramitación de las actuaciones previstas en los espacios naturales protegidos Red Natura 2000, por lo que informa favorablemente.

Quinto.- Con fecha 20 de junio de 2022 la Dirección General de Infraestructuras solicita al órgano ambiental el análisis técnico del expediente de evaluación ambiental estratégica ordinaria del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022- 2030. El expediente remitido a tal efecto consta de los siguientes documentos:

1. Memoria del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022- 2030.

2. Estudio ambiental estratégico.

3. Resultado de la información pública y las consultas llevadas a cabo, incluyendo una copia de los informes sectoriales y alegaciones recibidos.

4. Documento resumen en el que se describe la integración en la propuesta final del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022- 2030 de los aspectos ambientales, del Estudio ambiental estratégico y su adecuación con el Documento de alcance y el resultado de las consultas realizadas y cómo estas se han tenido en consideración.

Tras el análisis técnico del expediente efectuado, y de acuerdo con el informe emitido a este respecto por la Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos con fecha 21 de junio de 2022, la documentación remitida se considera completa para su tramitación en función de lo previsto en el artículo 24 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. Así mismo, se valora que los trámites de información pública y consultas se han realizado conforme a lo previsto en los artículos 21 y 22 de la citada Ley.

La versión inicial de este Plan Regional y su Estudio ambiental estratégico se han adecuado al contenido del Documento de alcance teniendo en cuenta los criterios ambientales estratégicos descritos en el mismo. Además este Estudio se ha elaborado según lo requerido en el citado Documento de alcance en cuanto a estructura, contenido, amplitud y nivel de detalle, siendo los apartados desarrollados los siguientes:

1. Introducción.
2. Objetivos principales, contenido, ámbito de aplicación y relaciones con otros planes.
3. Objetivos de sostenibilidad y protección del medio ambiente.
4. Diagnóstico actual.
5. Aspectos ambientales y territoriales que pueden ser afectados significativamente y evolución según cambio climático.
6. Evolución en caso de no desarrollo.
7. Alternativas.
8. Tramitación ambiental de las actuaciones previstas.
9. Impactos sobre elementos territoriales y ambientales.
10. Posibles repercusiones sobre la Red Natura 2000.
11. Medidas propuestas para mitigar y compensar impactos negativos significativos en el territorio y medio ambiente.
12. Medidas previstas para el seguimiento.
13. Viabilidad económica.
14. Resumen no técnico.

El Estudio ambiental estratégico ha considerado tres alternativas: la alternativo 0 o 'No hacer nada', correspondiente al mantenimiento de la Red actual de Carreteras; la alternativa 1, correspondiente a la prorrogación del Plan de Carreteras vigente; y la alternativa 2, correspondiente a la ejecución de la Red de Carreteras propuesta en el nuevo Plan Regional de Carreteras para el período 2022-2030.

Tras el análisis de diversos criterios ambientales, económicos y sociales (emisiones de gases de efecto invernadero, consumo energético, funcionalidad de la red, ruido, accesibilidad, ocupación del suelo y afección a espacios de interés ambiental, coste y seguridad vial) y comparar los efectos derivados de las tres alternativas, el promotor se ha decantado por la alternativa 2.

La propuesta final del Plan Regional ha sido elaborada teniendo en cuenta tanto objetivos de equilibrio territorial y equidad social, como de desarrollo sostenible e integración ambiental (Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030), habiéndose adoptado para ello los siguientes principios generales:

1. Finalización de los corredores principales que acercan las poblaciones situadas en las comarcas más desfavorecidas a los centros donde se ubican los servicios esenciales.
2. Priorización de las actuaciones sobre corredores existentes, limitando la construcción de infraestructuras de nueva planta a aquellas que tienen una mayor repercusión sobre la calidad de vida de la población residente, como en el caso de las variantes de población.

Este documento se ha almacenado en el repositorio de documentos electrónicos del Gobierno de La Rioja con código seguro de verificación BOR-A-20220627-III-2352 Dirección de verificación: < <http://www.larioja.org/verificacion> > El documento consta de un total de 14 página(s).

3. No inclusión de carreteras de nuevo trazado que afecten a espacios protegidos.

4. Desarrollo de los distintos proyectos de manera respetuosa con los valores naturales del entorno, en especial los de aquellos tramos de carretera que discurren por alguno de los espacios naturales protegidos pertenecientes a la Red Natura 2000.

5. Adaptación de los proyectos a los condicionantes ambientales, adecuando los parámetros de diseño al entorno y a los valores ambientales de la zona de actuación, en los casos de carreteras de montaña y de carreteras que discurren por espacios naturales de elevado interés.

6. Integración paisajística de las carreteras de nueva construcción y las variantes de población, reduciendo al mínimo la intrusión visual. Actuaciones puntuales que fomenten el uso de la carretera como atractivo turístico.

7. Fomento del uso e integración de los residuos producidos dentro de las propias obras, reduciendo el uso de recursos naturales, el volumen de residuos generados y el transporte de materiales.

8. Financiación de actuaciones destinadas a fomentar la movilidad sostenible, fundamentalmente la bicicleta.

Además de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, el Plan Regional asume las medidas contempladas en otros planes de carácter ambiental, en concreto la Fase III de los Planes de Acción contra el Ruido del Gobierno de La Rioja (noviembre de 2021), habiéndose previsto la financiación para las medidas contempladas en las futuras revisiones que deben llevarse a cabo cada cinco años.

A la vista de todo ello, el Estudio ambiental estratégico identifica y caracteriza con detalle los impactos ambientales derivados de la ejecución del Plan Director de Carreteras 2022- 2030, con especial atención a aquellos relacionados con el cambio climático, pero también con el confort sonoro, geología, hidrología, usos del suelo, vegetación y fauna, hábitats, espacios naturales protegidos, paisaje, riesgos naturales y tecnológicos, socio-economía, salud humana o patrimonio cultural.

Las actuaciones programadas de movilidad sostenible, seguridad vial, de conservación ordinaria y vialidad invernal incidirán positivamente sobre diversos factores del medio (mejora de la calidad del aire, de la salud humana, posibilidad de conectividad de espacios y puesta en valor de los mismos, etc).

Asimismo, actuaciones específicas de acción contra el ruido contribuirán a una mejora de los niveles acústicos en zonas de conflicto identificadas en los Mapas estratégicos de ruido y posteriormente en los Planes de Acción.

Las actuaciones propuestas consistentes en refuerzos de firme y mejoras de travesía en medio urbano, si bien generarán impactos negativos durante fase constructiva éstos serán temporales, a corto plazo, reversibles y compatibles con el entorno, si bien cabe destacar aquellas actuaciones de refuerzo de firme que se encuentran próximas al río Cidacos y a otros espacios de interés, donde se deberán adoptar las medidas cautelares necesarias para evitar su afección. En fase de explotación el impacto será positivo, puesto que mejorará la circulación en dichos tramos, así como el ruido asociado en caso de emplear pavimento fonoabsorbente en la repavimentación.

En relación con las actuaciones propuestas que impliquen ocupación de terrenos, los ensanches y mejoras de trazado producirán un impacto negativo muy puntual pero compatible con el medio en fase constructiva, siendo en fase de explotación un impacto positivo, puesto que contribuye a una mejora de la seguridad vial en el tramo en que se actúe. Cabe remarcar la existencia de actuaciones de ensanches- mejoras de trazado al sur de Nájera, en Torrecilla de Cameros y en Arnedo que se encuentran en espacios de la Red Natura 2000 y en zona de transición de la Reserva de la Biosfera de los Valles de Leza, donde además existen numerosos hábitats de interés comunitario, áreas de interés faunística y montes de utilidad pública, así como la intercepción de vías pecuarias, por lo que se deberán extremar en dichos casos las medidas cautelares y/o correctoras a aplicar.

Son las actuaciones de ejecución de variantes de población y de duplicaciones de calzada las que mayor impacto al medio pueden producir, tanto en fase de construcción como de explotación. En el caso de las variantes de población, únicamente se han planteado infraestructuras de nuevo trazado en tres puntos en la mitad norte del ámbito, donde si bien se interceptan dos cauces (en el caso de la variante de Amedo oeste y de Murillo de río Leza) y una ruta histórico- cultural como es el Camino de Santiago Francés (variante de Santo Domingo de la Calzada), su ejecución viene demandada con el fin de mejorar la seguridad vial en las travesías, descongestionar el tráfico del núcleo urbano y mejorar la funcionalidad y accesibilidad de la red. No obstante, debe indicarse, que existen otras variantes que resultan igualmente necesarias (como Calahorra, Pradejón, Navarrete o Fuenmayor), pero cuya ejecución resulta más incierta, debido a que dependen de las actuaciones

Este documento se ha almacenado en el repositorio de documentos electrónicos del Gobierno de La Rioja con código seguro de verificación BOR-A-20220627-III-2352 Dirección de verificación: < <http://www.larioja.org/verificacion> > El documento consta de un total de 14 página(s).

de otras Administraciones. En el caso de que éstas últimas sean finalmente incluidas en la planificación anual, los efectos ambientales deben igualmente analizarse en los estudios informativos y proyectos constructivos elaborados al efecto.

En todos los casos las variantes producen impactos negativos y moderados durante la fase constructiva sobre la gea y el suelo (ocupación territorio), la hidrología (cauces interceptados), la conectividad ecológica (infraestructura de nuevo trazado y cruce de ríos principales), vías pecuarias y el riesgo de inundación (por cauces interceptados), produciéndose además sobre el paisaje por la propia presencia de la infraestructura, si bien se adoptarán en fase de proyecto las medidas de integración ambiental y paisajística que sean necesarias. Sobre las condiciones lumínicas se producirá un impacto negativo pero compatible, y será en fase de proyecto constructivo donde el alumbrado deberá diseñarse cumpliendo los criterios de eficiencia energética. La incidencia acústica de las variantes será moderada, siempre que se apliquen las medidas de protección acústica adecuadas tras el estudio de los niveles de ruido en la fase de proyecto constructivo, teniendo en cuenta que a su vez supondrán una mejora de los niveles acústicos existentes en el caso urbano. En este sentido, la construcción de variantes, como la variante de Arnedo Oeste, constituye una medida de planificación a medio- largo plazo dispuesta en los Planes Estratégicos de Ruido de las carreteras autonómicas de La Rioja (tercera fase).

En cuanto a las dos duplicaciones de calzada, ubicadas también en la mitad norte del ámbito, el impacto es negativo y moderado en fase constructiva sobre la gea y el suelo (ocupación de terrenos), sobre la hidrología y riesgo de inundación (se intercepta en uno de los tramos el río Iregua) y sobre la conectividad ecológica, aunque en menor grado que en el caso de las variantes al tratarse de una actuación sobre una infraestructura ya existente. La incidencia acústica en este caso será moderada, siempre que se apliquen las medidas de protección acústica adecuadas tras el estudio de los niveles de ruido en la fase de proyecto constructivo, si bien cabe remarcar que se trata al igual que con las variantes de actuaciones motivadas por la elevada IMD existente en la actualidad, pudiendo contribuir a la mejora acústica del tramo a duplicar si se planifican de manera adecuada y coordinada con los Planes de Acción existentes y con los organismos competentes en materia de protección acústica.

Sobre la salud humana y el medio socio-económico, si bien las variantes y duplicaciones de calzada producirán en fase constructiva un impacto mayor que las restantes por el propio proceso constructivo (circulación de maquinaria, desvíos de tráfico, etc), en fase de explotación el impacto global será beneficioso por la mejora de la accesibilidad y funcionalidad de la red y descongestión del tráfico en casco urbano (mejora de la contaminación acústica y atmosférica).

En lo referente al cambio climático, el estudio de alternativas incluye un cálculo de la huella de carbono, obteniendo para la alternativa 2 una huella de carbono ligeramente inferior (1.866,28 toneladas CO₂/año), respecto a la alternativa 0 (1.877,75 toneladas CO₂/año) y a la alternativa 1 (1.878,60 toneladas CO₂/año), debido a que las medidas propuestas contribuirán a un cambio en el reparto modal que reducirá la cantidad de vehículos ligeros. En consecuencia, se considera que la alternativa 2 supondrá una ligera mejora en la huella de carbono, contribuyendo a su vez a una moderación del cambio climático.

Como resultado de este análisis, el Estudio ambiental estratégico concluye que las actuaciones que pueden producir mayor impacto al medio, tanto en fase de construcción como de explotación, son las variantes de población y las duplicaciones de calzada, mientras que el resto de actuaciones producen menor impacto, aunque deban extremarse las medidas preventivas y/o correctoras en los casos de proyectos que afectan a espacios protegidos de la Red Natura 2000. En este sentido, el Estudio ambiental estratégico incluye el preceptivo estudio de repercusiones en los espacios Red Natura 2000, de acuerdo con lo previsto en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del patrimonio natural y de la biodiversidad.

Finalmente, el Estudio ambiental estratégico formula una propuesta de medidas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, compensar cualquier efecto negativo sobre el territorio, incluyendo además las medidas y acciones específicas recomendadas en los informes remitidos por las distintas Administraciones públicas, en el Documento de alcance, o por normativa sectorial aplicable, en relación con:

1. Utilización racional del suelo.
2. Protección del medio natural e hídrico y de la calidad del aire.
3. Prevención de riesgos naturales.
4. Protección del patrimonio cultural.
5. Implementación de las infraestructuras y consideración de los recursos energéticos.
6. Eficiencia de la movilidad urbana y fomento del transporte público.

Este documento se ha almacenado en el repositorio de documentos electrónicos del Gobierno de La Rioja con código seguro de verificación BOR-A-20220627-III-2352 Dirección de verificación: < http://www.larioja.org/verificacion > . El documento consta de un total de 14 página(s).

7. Protección del paisaje.
8. Sostenibilidad social, protección del medio humano, calidad de vida y equidad social.
9. Fomento de la participación institucional y pública.
10. Ecoeficiencia, utilización sostenible de recursos naturales y gestión de residuos.
11. Efecto barrera de las infraestructuras existentes y previstas.
12. Protección y mejora de la salud humana.
13. Actuaciones ubicadas en terrenos dentro del ámbito de aplicación de la Directriz de Protección Suelo No Urbanizable de La Rioja.

El Estudio ambiental estratégico detalla además las medidas previstas para el seguimiento del Plan Regional, habiéndose previsto las partidas económicas necesarias para ello. El seguimiento se basa en una serie de indicadores generales establecidos en el Documento de alcance, garantizando el cumplimiento los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030 relacionados (objetivos número 3, 8, 9, 11, 12, 13 y 15). De este modo, se controlarán aspectos como la calidad del aire, la permeabilidad ecológica, la afección a espacios naturales protegidos y al paisaje y la contaminación acústica y lumínica, así como el posible efecto barrera de las infraestructuras por la intercepción de cauces principales (corredores biológicos). Así mismo, se pretende garantizar la protección del patrimonio cultural, el bienestar de la población y el fomento de la economía local.

Finalmente, el Estudio ambiental estratégico incluye un resumen de carácter no técnico de toda la información facilitada en el resto de apartados del mismo.

Sexto.- A la vista de todo lo anterior, no se considera necesario requerir al órgano promotor información adicional ni solicitar ningún otro informe sectorial a las Administraciones públicas afectadas. Por ello, procede la emisión de la correspondiente Declaración ambiental estratégica por parte del órgano ambiental.

De acuerdo con lo previsto en los artículos 5 y 25 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, la Declaración ambiental estratégica es el informe preceptivo y determinante emitido por el órgano ambiental con el que concluye la evaluación ambiental estratégica ordinaria y en el que se evalúa la integración de los aspectos ambientales en la propuesta final del plan o programa.

Fundamentos de derecho

Primero.- El expediente ha sido tramitado de acuerdo con el procedimiento establecido en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y demás normativa general de aplicación.

Segundo.- En la Comunidad Autónoma de La Rioja el órgano ambiental competente para la emisión de los Declaraciones ambientales estratégicas es la Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos, de acuerdo con lo previsto en el artículo 16 de la Ley 6/2017, de 8 de mayo, de protección del medio ambiente de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

A la vista de todo lo anterior, a propuesta del Servicio de Integración Ambiental y en uso de las competencias reglamentariamente atribuidas, la Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos considera ambientalmente viable el Plan Regional de referencia, por lo que, según se dispone en el artículo 25 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental,

RESUELVE

Primero. Formular Declaración ambiental estratégica favorable del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030, promovido por la Consejería de Sostenibilidad, Transición Ecológica y Portavocía del Gobierno, siempre y cuando se cumplan las medidas ambientales protectoras y correctoras recogidas en su Estudio ambiental estratégico y documentación complementaria, en los términos que se recogen a continuación:

- 1.- Régimen de intervención administrativa ambiental.

Esta Declaración ambiental estratégica no exime al promotor de cualesquiera otros trámites o autorizaciones ambientales que fueran necesarios con arreglo a la normativa sectorial correspondiente y cuya obtención, cuando resulte pertinente, deberá ser gestionada por el interesado.

Este documento se ha almacenado en el repositorio de documentos electrónicos del Gobierno de La Rioja con código seguro de verificación BOR-A-20220627-III-2352 Dirección de verificación: < http://www.larioja.org/verificacion > . El documento consta de un total de 14 página(s).



En este sentido, se tendrán en especial consideración aquellos proyectos sometidos a la normativa vigente en materia de evaluación de impacto ambiental, así como aquellas actuaciones en las que sea necesario realizar un estudio de las repercusiones sobre los espacios pertenecientes a la Red Natura 2000.

2.- Protección del sistema hidrológico.

2.1.- Las actuaciones previstas en el Plan deberán adaptarse en todo caso a las disposiciones establecidas en el Plan Director de Abastecimiento de Agua a Poblaciones 2016- 2027 y en el Plan Director de Saneamiento y Depuración de Aguas 2016- 2027 o en sus futuras revisiones o modificaciones, salvo en casos excepcionales que deberán ser debidamente justificados.

2.2.- La ejecución de obras sobre la zona de Dominio Público Hidráulico o de policía (100 metros de anchura a ambos lados de un cauce público) requerirá la preceptiva autorización del Organismo de Cuenca.

3.- Protección del suelo y la geomorfología.

3.1.- En todo caso, se tendrán en consideración las disposiciones establecidas en el Plan Director de Residuos 2016- 2026 o sus futuras revisiones o modificaciones, salvo en casos excepcionales que deberán ser debidamente justificados.

3.2.- En las actuaciones derivadas de este Plan Regional se gestionarán adecuadamente todos los tipos de residuos generados a través de gestores autorizados, según lo establecido en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular, el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición y demás normativa de aplicación.

3.3.- No se realizarán tareas de reparación y mantenimiento de maquinaria, vehículos y herramientas a motor en las zonas de actuación.

3.4.- En caso de detectarse la existencia de suelos contaminados en la ejecución de cualquier actuación de desarrollo de este Plan Regional, así como al solicitar una licencia o autorización para efectuar un cambio de uso o actividad en suelos en los que se haya desarrollado una actividad potencialmente contaminante en el pasado, deberá comunicarse este hecho a la Dirección General de Calidad Ambiental y actuar de acuerdo a lo establecido en el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.

4.- Protección de los espacios naturales.

No deberá interrumpirse la conectividad ecológica entre los espacios naturales protegidos y hábitats de interés comunitario existentes a través de vías pecuarias, cauces hidrológicos, etc. Estos elementos de conexión deberán mantener su funcionalidad.

5.- Protección del paisaje.

5.1.- Al finalizar las obras de ejecución de las actuaciones derivadas de este Plan Regional se retirarán correctamente todos aquellos materiales que no se vayan a utilizar con posterioridad y se llevará a cabo la limpieza exhaustiva, restauración vegetal e integración paisajística del emplazamiento y de los caminos de acceso.

5.2.- En caso de que en estas obras se precise el aporte de material externo, este procederá de extracciones de áridos debidamente autorizadas. En todo caso, se recomienda que para la obtención de este material se evite la creación de nuevas graveras, priorizando otras soluciones como la utilización de canteras legalizadas ya existentes o, si fuera viable, de áridos reciclados procedentes de plantas de valorización de residuos de construcción y demolición.

6.- Protección del patrimonio cultural y socioeconómico.

6.1.- Las actuaciones derivadas del desarrollo de este Plan Regional que así lo requieran deberán contar con informe favorable del Consejo Superior del Patrimonio Cultural, Histórico y Artístico de La Rioja.

6.2.- En todo caso, las obras a ejecutar deberán respetar los valores culturales y arquitectónicos existentes en la zona.

7.- Seguimiento ambiental.

El órgano sustantivo deberá realizar un seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación o ejecución del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022- 2030, identificando los efectos adversos no previstos y llevando a cabo las medidas adecuadas para evitarlos, de acuerdo con lo previsto en el artículo 51 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre,



de evaluación ambiental. Este seguimiento deberá realizarse en consonancia con los principios de sostenibilidad y objetivos ambientales e indicadores propuestos durante su evaluación ambiental estratégica.

A estos efectos, durante el periodo de vigencia de este Plan Regional se deberá realizar un informe de seguimiento cuatrienal sobre el cumplimiento de la presente Declaración ambiental estratégica. Este informe incluirá un listado de comprobación de las medidas previstas en el Programa de vigilancia ambiental incluido en su Estudio ambiental estratégico, así como un análisis de la evolución de su huella de carbono y del resto de indicadores. Toda esta información deberá estar a disposición pública en la sede electrónica del órgano sustantivo.

En caso necesario, el órgano ambiental podrá recabar información y realizar las comprobaciones que considere necesarias para participar en el seguimiento de este Plan Regional.

Segundo. Recordar al promotor que, según consta en el artículo 27 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, esta Declaración ambiental estratégica perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicada en el Boletín Oficial de La Rioja, no se hubiera procedido a la aprobación definitiva del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022- 2030 en un plazo máximo de dos años.

Tercero. Ordenar la publicación de esta Declaración ambiental estratégica en el Boletín Oficial de La Rioja y en la sede electrónica del Gobierno de La Rioja.

Cuarto. Trasladar la correspondiente Resolución a la Dirección General de Infraestructuras y al Servicio de Integración Ambiental de la Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos.

De conformidad con lo previsto en el artículo 25 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, las Declaraciones ambientales estratégicas no serán objeto de recurso alguno, sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía judicial frente a la disposición de carácter general que hubiese aprobado el plan o programa, o bien sin perjuicio de los que procedan en vía administrativa frente al acto, en su caso, de aprobación del mismo.

Logroño a 23 de junio de 2022.- El Director General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos, Rubén Esteban Pérez.

**PLAN REGIONAL DE CARRETERAS
DE LA RIOJA 2022-2030**

RESUMEN NO TÉCNICO DEL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO



La Rioja



RESUMEN NO TÉCNICO DEL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

ÍNDICE

RESUMEN NO TÉCNICO	1
1. RESUMEN NO TÉCNICO	1

1. RESUMEN NO TÉCNICO

Durante el periodo de ejecución del Plan Regional de Carreteras de La Rioja, actualmente vigente (2010-2021), la normativa estatal en referencia a la evaluación de efectos ambientales de los planes y programas ha sido derogada por la **Ley 21/2013**.

Es por ello necesaria, la elaboración en el futuro del **Plan Regional de Carreteras de la Rioja (2022-2030)**, de un estudio en el que se lleve a cabo la correspondiente **evaluación ambiental estratégica ordinaria**, que incluya un diagnóstico ambiental, paisajístico y cultural, además del territorial, en un espacio más extenso, que tenga en cuenta la infraestructura verde y los Planes existentes a nivel supramunicipal, apostando por la calidad del entorno y del medio ambiente, la disminución de los consumos energéticos y de la contaminación acústica y el empleo de modos de transporte más eficientes, siendo primordiales las fases de participación pública y ciudadana y la integración de sus determinaciones en las sucesivas fases del Plan.

El **objeto del presente Plan** es la revisión de la planificación autonómica en materia de carreteras, estableciendo su alcance para el periodo 2022- 2030. De este modo, se pretende analizar la situación actual de la Red de carreteras autonómica, la consecución de objetivos durante el anterior periodo de ejecución y la existencia de nuevas necesidades a satisfacer. Igualmente, pretenden evaluar cuáles son las necesidades de actuación, el volumen total de las inversiones correspondientes y la planificación de las mismas, aplicando criterios de prioridad y de pronóstico de evolución de las necesidades.

A nivel ambiental, debe destacarse que este nuevo Plan busca favorecer una mejor alineación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030 con especial énfasis en la movilidad sostenible, no solo teniendo en cuenta la relación que existe entre las emisiones generadas por los vehículos de combustión y el cambio climático, sino también la influencia de las infraestructuras de comunicación y transporte sobre la consecución de metas de desarrollo humano y equidad social.

Para este nuevo Plan Regional de Carreteras de La Rioja entre 2022-2030, una vez redactado el DIE junto con el Avance del Plan se remite el 22 de enero de 2021 a la Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos (órgano ambiental competente para su aprobación), con el fin de que tras periodo de consultas (artículo 19 Ley 21/2013) pudiera emitir el **Documento de Alcance** donde se establezcan las directrices y consideraciones a tener en cuenta para la redacción del presente **Estudio Ambiental Estratégico** (artículo 20 Ley 21/2013) y de la **Versión Inicial del Plan** (artículo 21 Ley 21/2013). Ambos documentos dan continuidad al procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria del Plan.

Una vez redactados ambos documentos, se han remitido al órgano sustantivo para someter ambos a información pública y consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas (artículos 21 y 22 de la Ley 21/2013).

Transcurridos los 45 días hábiles establecidos para este proceso, se han incorporado las observaciones y alegaciones recibidas al presente **EAE** y a la **propuesta final del Plan**, para

finalmente remitir al órgano ambiental el **expediente completo de evaluación ambiental estratégica**, integrado por (artículo 24 de la Ley 21/2013):

- a) La propuesta final de plan o programa.
- b) El estudio ambiental estratégico.
- c) El resultado de la información pública y de las consultas, incluyendo en su caso las consultas transfronterizas así como su consideración.
- d) Un documento resumen en el que se describa la integración en la propuesta final del plan de los aspectos ambientales, del estudio ambiental estratégico y de su adecuación al documento de alcance, del resultado de las consultas realizadas y cómo éstas se han tomado en consideración.

Una vez analizado, de acuerdo con el artículo 25 de la Ley 21/2013, el Órgano Ambiental ha emitido la **Declaración Ambiental Estratégica**, formulada por Resolución 328/2022, de 23 de junio, de la Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos, publicada en el Boletín Oficial de La Rioja nº121, de fecha 27 de junio de 2022.

Teniendo en cuenta las consideraciones emitidas en la DAE, se han realizado los cambios oportunos tanto en el presente EAE como en el Plan, con la finalidad de que el Órgano Sustantivo emita la aprobación definitiva del Plan de Carreteras de La Rioja 2022-2030.

El presente **Estudio Ambiental Estratégico** (en adelante, EAE), documento ambiental más ampliado y a mayor detalle que el Documento de Inicial Estratégico (DIE) presentado en una primera fase de la tramitación ambiental iniciada, **constituye un estudio clave** que acompaña a la Versión Preliminar del Plan en la segunda fase de tramitación ambiental y, una vez incorporadas las modificaciones necesarias, formará parte del expediente completo en la tercera fase.

La finalidad de su ejecución es por una parte incorporar todas las consideraciones efectuadas en la Fase de consultas previas (Documento de Alcance) y trasladarlas de una manera paralela al Plan y por otra establecer directrices básicas que sean marco de futuras actuaciones, de una forma coherente y ordenada, teniendo en cuenta sinergias con otras actuaciones, visión que solo se puede tener desde un ámbito más ampliado con Planes a nivel supramunicipal como es el Plan Regional de Carreteras de La Rioja que favorezcan no solo la conexión a nivel de transporte entre municipios sino también la continuidad de infraestructura verde existente.

Con la elaboración del EAE de forma paralela al Plan, se tiene en cuenta en la toma de decisiones y elaboración de propuestas los activos ambientales, culturales y paisajísticos del ámbito sobre el que actúa el Plan, no afectando a la infraestructura verde a nivel supramunicipal sino todo lo contrario, fomentando su puesta en valor y garantizando su preservación.

El **ámbito de estudio para la redacción del Plan** comprende todas las carreteras de la Red autonómica (que suponen un total de 1.500 km de vía aproximadamente), y de la Red estatal en la Comunidad Autónoma de La Rioja, extendiéndose a las zonas limítrofes que pueden ser significativas desde un punto de vista territorial o tienen una incidencia en la movilidad. Igualmente

se toman en consideración otros tipos de vías como caminos de servicio, pistas o viario local que pueden ser útiles para la consecución de los objetivos del Plan.

Después del amplio estudio llevado a cabo en el Plan, el **diagnóstico territorial del ámbito** destaca la diferencia entre dos grandes zonas dentro de La Rioja, Valle y Sierra. mientras la zona de Valle recoge las vías con mayor volumen de tráfico, capacidad y volumen de inversión (zonas más degradadas y con mayor crecimiento urbanístico), las carreteras correspondientes a la zona de Sierra (rurales) se caracterizan por su la baja presencia de tráfico, capacidad y volumen de inversión asociado (zonas más preservadas y con menor crecimiento urbanístico).

Por otra parte, el espacio dedicado en el territorio a superficies artificiales -espacios urbanos, industriales o de infraestructuras- ha crecido significativamente, en detrimento de los espacios agrícolas y forestales.

Como se ha indicado, la morfología de La Rioja se encuentra muy diferenciada en dos grandes zonas: Valle y Sierra. Esta diferencia también resulta notable en relación a la movilidad y al modelo territorial y ambiental, ya que mientras la zona de Valle recoge las vías con mayor volumen de tráfico, capacidad y volumen de inversión (zonas más degradadas y con mayor crecimiento urbanístico), las carreteras correspondientes a la zona de Sierra (rurales) se caracterizan por su la baja presencia de tráfico, capacidad y volumen de inversión asociado (zonas más preservadas y con menor crecimiento urbanístico).

En cuanto a la **movilidad**, destacar que Los principales ejes de articulación de La Rioja corresponden a la autopista AP-68 y la N-232, que vinculan los principales núcleos del Valle del Ebro riojano (Haro, Calahorra y Alfaro) con la capital riojana, así como el eje de la A-12. Aun así, la región sigue requiriendo inversión en infraestructuras, en especial en ciertos puntos críticos. Por otro lado, al transporte ferroviario le falta impulso de los grandes corredores y la intermodalidad.

En referencia a la **calidad ambiental**, en la región de La Rioja la calidad del aire presenta en general unos niveles buenos, pero existe riesgo de superación de los valores límite y objetivo de partículas PM10, sobre todo en zonas rurales que presentan una mayor suspensión de partículas, y de ozono, en días calurosos y soleados por transformación de óxidos de nitrógenos y compuestos orgánicos volátiles en ozono.

En el diagnóstico de la **situación acústica** efectuado por el Gobierno de La Rioja, indica que ésta se caracteriza por tener un ambiente sonoro tranquilo que hay que preservar, por lo que es prioritario llevar a cabo una labor de prevención en la implantación de infraestructuras y de ordenación del suelo. En algunas de las situaciones de carreteras y ferrocarril estudiadas con detalle, tanto futuras como existentes, se percibe un posible conflicto con niveles superiores a 60 dB(A).

Se han consultado los últimos **Planes de Acción contra el ruido (PAR) de los grandes ejes viarios de La Rioja Fase III**, en los que se analizan los tramos de carretera autonómica que registran un volumen de tráfico de más de tres millones de vehículos al año (LR-115, 131, 134 y 250) y donde establecen tres tramos prioritarios de actuación en el casco urbano de Arnedo (LR-115), en el barrio de La Estrella en Logroño (LR-250) y en Villamediana de Iregua (LR-250).

Asimismo, según estudio efectuado en la Aglomeración de Logroño la fuente acústica que genera mayor afección es el tráfico viario, seguido del ferroviario y de la industria.

En referencia a la **hidrología**, La Rioja se incluye dentro de la Cuenca del Ebro. En el sector occidental (Rioja Alta) destacan los ríos Tirón, Oja, Najerilla e Iregua, que aportan el 80% de los recursos de La Rioja, mientras que el sector oriental (Rioja Baja) aporta el restante 20%, distribuido en los ríos Leza, Jubera, Cidacos y Alhama-Linares.

La **Red de Itinerarios Verdes** de La Rioja comprende numerosos senderos, caminos rurales, pistas forestales e itinerarios verdes que discurren por el territorio de La Rioja. Conviene además señalar la existencia de una extensa Red de vías pecuarias existente.

La Rioja, por su diversidad climatológica y territorial con zonas de elevada altimetría en la sierra, así como un amplio valle, asociado el río Ebro además de zonas esteparias o humedales, tal y como se comprueba en el Inventario Nacional de Hábitat, cuenta con una **gran variedad ambiental y con numerosos enclaves naturales**.

Las **unidades de mayor calidad paisajística** se localizan en la montaña y, en concreto, en la Sierra de la Demanda, Sierra de San Lorenzo, Sierra de Camero Nuevo y Sierra de la Hez. Las unidades de paisaje que configuran el valle del Ebro y las zonas bajas de los ríos Oja e Iregua son las tres grandes **áreas más frágiles visualmente** en la Comunidad riojana, con un gradiente claro, de menos a más frágiles, desde la sierra al valle (asociado al grado de antropización existente), donde se intercalan unidades de fragilidad media-alta en la sierra y media en el valle.

El Plan Forestal de La Rioja evidencia que los **usos forestales** representan casi el 60% de la superficie regional en La Rioja. Entre los terrenos forestales cabe remarcar los Montes de Utilidad Pública, los cuales ocupan una amplia superficie del ámbito del Plan, extendiéndose por toda la zona sur del ámbito coincidiendo con todo el conjunto de sierras existentes.

Respecto al **patrimonio cultural**, además del riquísimo registro fósil mesozoico, La Rioja posee importantes yacimientos paleontológicos de otras épocas, tanto anteriores como posteriores a la era de los dinosaurios. Asimismo, cabe señalar la existencia de cinco rutas histórico-culturales entre las que se encuentra el Camino de Santiago.

El **riesgo de desertización** no está considerado como un problema excesivamente grave en esta región. En referencia a los **riesgos de erosión** y en consecuencia a las pérdidas de suelo en la Comunidad Autónoma de La Rioja, las cuencas altas de ríos como el Najerilla y el Oja, con importantes pendientes y escasa vegetación, hace que sean las zonas con mayores problemas de erosión

En lo que respecta al **riesgo de contaminación del suelo**, las zonas más conflictivas están localizadas en Nájera, Autol, Logroño (Varea), Agoncillo (El Sequero), Santo Domingo (Acequia Merino) y Santurde (Acequia Depuradora).

Los **riesgos de inundación** en el ámbito corresponden principalmente a la cuenca del Ebro y sus afluentes,

Finalmente destacar la **problemática del efecto barrera**. La acumulación de efectos barrera provoca la fragmentación del territorio en piezas aisladas y que pueden resultar poco viables debido a sus dimensiones desde un punto de vista ecológico, visual y/o funcional.

Frente al efecto barrera de las infraestructuras lineales, los conectores ecológicos de carácter fluvial constituyen los vectores fundamentales para el mantenimiento de la continuidad de los espacios naturales y, las intersecciones de estos con el trazado de las infraestructuras lineales, en los puntos de máxima relevancia para dicha continuidad. Por este motivo lo que es necesario establecer estrategias y medidas que garanticen la misma en estos puntos críticos y minimicen el efecto barrera.

En este sentido, en el ámbito de estudio, las infraestructuras viarias AP-68 Autopista Bilbao-Zaragoza, la carretera N-232 y la línea del Ferrocarril, por cuanto seccionan, desconectan y fragmentan el territorio, generan un efecto barrera en toda la zona norte de La Rioja, e interceptan numerosos ríos que discurren desde las sierras existentes en la parte Sur de La Rioja hacia el norte, destacando de oeste a este el río Ebro, río Oja, río Najerilla, río Iregua, río Ireza y río Cidacos.

No obstante, cabe remarcar que los espacios más sensibles se localizan, tal y como ya se ha comentado, en la zona Sur de montaña.

Atendiendo a la metodología vigente de planificación estratégica y medioambiental, se han considerado **tres alternativas** en el Estudio Ambiental Estratégico del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030. Por una parte, la alternativa 0 o “No hacer nada”, correspondiente al mantenimiento de la Red actual de Carreteras. Por otra, la alternativa 1, correspondiente a la prorrogación del Plan de Carreteras vigente. Finalmente, la alternativa 2, correspondiente a la ejecución de la Red de Carreteras propuesta en el nuevo Plan Regional de Carreteras para el período 2022-2030.

Para realizar la comparación entre ellas y así seleccionar la que resulte más idónea, se han analizado diversos criterios, puntuando cada uno de ellos para cada alternativa, y finalmente dándoles un peso ponderado según su importancia. Estos son: emisiones de gases de efecto invernadero, consumo energético, funcionalidad de la red, ruido, accesibilidad, ocupación del suelo y afección a espacios de interés ambiental, coste y seguridad vial.

Finalmente, tras evaluar y comparar los efectos derivados de las alternativas, **la alternativa 2 o “Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030” es la que resulta más favorable.**

Conforme a lo expuesto, **se analiza** con detalle a continuación **únicamente los efectos de la alternativa 2 de “Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030”** propuesta en el presente Plan (puesto que en el estudio de alternativas ha sido ya comparado con el resto de alternativas en términos de calidad de aire, ruido, ocupación de territorio y de espacios sensibles), para la que se establece un programa de actuaciones para la construcción, acondicionamientos y ensanches y mejoras de la red, actuaciones en medio urbano, de conservación ordinaria y seguridad vial y actuaciones preparatorias y complementarias para el desarrollo del Plan.

Los elementos del medio que se han tenido en cuenta son: clima, calidad del aire, cambio climático y huella de carbono, hidrología, gea y el suelo, ecosistemas y biodiversidad, conectividad ecológica, paisaje, vías pecuarias, riesgos naturales, patrimonio cultural, medio socioeconómico y salud humana.

Las **actuaciones programadas de movilidad sostenible, seguridad vial, de conservación ordinaria y vialidad invernal incidirán positivamente sobre diversos factores del medio** (mejora de la calidad del aire, de la salud humana, posibilidad de conectividad de espacios y puesta en valor de los mismos...). Asimismo, **actuaciones específicas de acción contra el ruido** contribuirán a una **mejora de los niveles acústicos** en zonas de conflicto identificadas en los MER y posteriormente en los Planes de Acción.

Las actuaciones propuestas consistentes en **refuerzos de firme y mejoras de travesía en medio urbano**, si bien generarán impactos negativos durante fase constructiva éstos serán temporales, a corto plazo, reversibles y compatibles con el entorno, si bien cabe destacar aquellas actuaciones de refuerzo de firme que se encuentran próximas al río Cidacos y a otros espacios de interés, donde se deberán adoptar las medidas cautelares necesarias para evitar su afección.

En fase de explotación el impacto será positivo puesto que mejorará la circulación en dichos tramos, así como el ruido asociado en caso emplear pavimento fonoabsorbente en la repavimentación.

En referencia a las actuaciones propuestas que impliquen ocupación de terrenos, **los ensanches y mejoras de trazado** producirán un impacto negativo muy puntual pero compatible con el medio en fase constructiva, siendo en fase de explotación un impacto positivo puesto que contribuye a una mejora de la seguridad vial en el tramo en que se actúe.

Si bien cabe remarcar la existencia de actuaciones de ensanches-mejoras de trazado al Sur de Nájera, en Torrecilla de Cameros y en Arnedo que se encuentran en espacios de la Red Natura 2000, y en zona de transición de la Reserva de la Biosfera de los Valles de Leza, donde además existen numerosos hábitats de interés comunitario, áreas de interés faunística y Montes de Utilidad Pública, así como la intercepción de vías pecuarias...y por tanto se deberán extremar en dichos casos las medidas cautelares y/o correctoras a aplicar.

En este sentido, dentro de la alternativa seleccionada, **existen propuestas de actuaciones ubicadas dentro de los límites de espacios protegidos de la Red Natura 2000**, concretamente de las ZEC Sierras de Demanda, Urbión, Cebollera y Cameros, Sierra de Alcarama y Valle del Alhama y Peñas de Arnedillo, Peñalmonte y Peña Isasa, siendo las actuaciones correspondientes a ensanches de plataforma las que pueden implicar un impacto moderado al medio, puesto que las actuaciones referidas a mejoras de travesía y refuerzos de firme se localizan dentro de la plataforma existente no generando ocupaciones de terreno y que con la aplicación de medidas cautelares y unas buenas prácticas ambientales en obra incidirán de una forma compatible al medio.

Respecto a las actuaciones de ensanches y mejoras de trazado cabe remarcar que, éstas se ubican principalmente sobre terrenos de uso general, siendo actuaciones que se han priorizado

frente a la construcción de nuevas carreteras en la programación de inversiones del Plan por el estado deficiente de las mismas, la falta de accesibilidad a núcleos de población de la zona y los problemas de seguridad vial, teniendo en cuenta en los criterios de selección el impacto ambiental y descartando aquellas actuaciones en zonas con relieves abruptos que impliquen un mayor impacto tanto en fase de construcción por los elevados movimientos de tierra como en fase de explotación por la incidencia visual.

En relación con las medidas a adoptar, **las actuaciones propuestas** dentro de los límites de los espacios protegidos de la Red Natura 2000, **cumplirán con lo dispuesto en la normativa del PGORN** que regula la gestión de dichos espacios.

Recalcar la importancia en este tipo de actuaciones, de una **correcta planificación de las obras**, adoptando una serie de **medidas cautelares** previo inicio de las mismas, estableciendo unas buenas prácticas medioambientales, un Plan de Gestión de Residuos de Obra adaptado al lugar, definiendo las zonas excluidas, restringidas y admisibles para acopio de materiales, residuos y gestión de éstos así como para la ubicación de instalaciones auxiliares, delimitando las zonas sensibles, identificando los accesos a la obra y la circulación de maquinaria para no generar impactos no previsibles al entorno.

Respecto al resto de actuaciones ubicadas fuera de espacios protegidos de la RN 2000, son las actuaciones de **ejecución de variantes de población y de duplicaciones de calzada** las que mayor impacto al medio pueden producir, tanto en fase de construcción como de explotación.

En el caso de las variantes de población, únicamente se han planteado infraestructuras de nuevo trazado en 3 puntos en concreto en la mitad norte del ámbito, donde si bien se interceptan dos cauces (en el caso de la variante de Arnedo oeste y de Murillo-río de Leza) y una ruta histórico-cultural como es el Camino de Santiago Francés (variante de Santo Domingo de la Calzada), su ejecución viene demandada con el fin de mejorar la seguridad vial en las travesías, descongestionar el tráfico del núcleo urbano y mejorar la funcionalidad y accesibilidad de la red. No obstante, debe indicarse, que existen otras variantes que resultan igualmente necesarias, Calahorra, Pradejón, Navarrete, Fuenmayor..., pero cuya ejecución resulta más incierta, debido a que dependen de las actuaciones de otras administraciones. En el caso de que éstas últimas, por razones de oportunidad, sean finalmente incluidas en la planificación anual, los efectos ambientales deben igualmente analizarse en los estudios informativos y proyectos constructivos elaborados al efecto.

En todos los casos, las variantes producen impactos negativos y moderados durante la fase constructiva sobre la gea y el suelo (ocupación territorio), la hidrología (cauces interceptados), la conectividad ecológica (infraestructura de nuevo trazado y cruce de ríos principales), vías pecuarias y el riesgo de inundación (por cauces interceptados), produciéndose además sobre el paisaje por la propia presencia de la infraestructura, si bien se adoptarán en fase de proyecto las medidas de integración ambiental y paisajística que sean necesarias.

Sobre las condiciones lumínicas se producirá un impacto negativo pero compatible, y será en fase de proyecto constructivo donde el alumbrado deberá diseñarse cumpliendo los criterios de eficiencia energética...

La incidencia acústica de las variantes será moderada siempre que se apliquen las medidas de protección acústica adecuadas tras estudio de los niveles de ruido en fase de proyecto constructivo, teniendo en cuenta que a su vez supondrán una mejora de los niveles acústicos existentes en el caso urbano, actualmente motivados por los problemas de congestión vehicular, siendo la construcción de variantes como en el caso de la variante de Arnedo Oeste, medidas de planificación a medio-largo plazo dispuestas en los Planes Estratégicos de Ruido de las carreteras autonómicas de La Rioja (3ª fase).

En referencia a las dos duplicaciones de calzada, ubicadas también en la mitad norte del ámbito, el impacto es negativo y moderado en fase constructiva sobre la gea y el suelo (ocupación de terrenos), sobre la hidrología y riesgo de inundación (se intercepta en uno de los tramos un cauce de entidad como es el río Iregua) y sobre la conectividad ecológica, aunque en menor grado que en el caso de las variantes al tratarse de una actuación sobre una infraestructura ya existente.

La incidencia acústica en este caso, será moderada siempre que se apliquen las medidas de protección acústica adecuadas tras estudio de los niveles de ruido en fase de proyecto constructivo, si bien cabe remarcar que se trata al igual que con las variantes de actuaciones motivadas por la elevada IMD existente en la actualidad, pudiendo contribuir a la mejora acústica del tramo a duplicar si se planifican de manera adecuada y coordinada con los PAR existentes y con los organismos competentes en materia de protección acústica.

De los valores finalmente obtenidos de **huella de carbono** tras aplicar la metodología descrita en el apartado 7.3.1, se concluye que la **alternativa 2** puesto que las medidas propuestas en la misma contribuirán a un cambio en el reparto modal reduciéndose por tanto la cantidad de vehículos ligeros empleados para el cálculo, hace que cuente con **una huella de carbono ligeramente inferior** (1.866,28 tnCO₂/año), respecto a la Alternativa 0 (1.877,75 tnCO₂/año) y a la Alternativa 1 (1.878,60 tnCO₂/año).

En consecuencia, la alternativa 2, supondrá una ligera mejora en la huella de carbono en el ámbito del presente Plan, **contribuyendo a su vez en una moderación del cambio climático**.

Sobre la salud humana y medio socioeconómico si bien las dos últimas actuaciones (variantes y duplicaciones de calzada), en fase constructiva producirán un impacto mayor que las restantes por el propio proceso constructivo (circulación de maquinaria, desvíos de tráfico...), en fase de explotación el impacto global será beneficioso por mejora de la accesibilidad y funcionalidad de la red y descongestión del tráfico en casco urbano (mejora contaminación acústica y atmosférica).

De las propuestas efectuadas en el Plan Regional de Carreteras de La Rioja son **las duplicaciones de carreteras, variantes, ensanches y mejoras del trazado de la Red autonómica de La Rioja las que previsiblemente impliquen una tramitación ambiental** por ser actuaciones que requieren ocupación de terrenos fuera de la zona urbana de los municipios integrantes del ámbito.

En base a los impactos detectados, se establecen las **medidas categorizadas en atención a cada uno de los objetivos y criterios ambientales estratégicos definidos en el presente EAE** enfocadas y complementadas para las infraestructuras de transporte, incluyendo **además las medidas y acciones específicas** remitidas en informes por administraciones públicas en el Documento de Alcance o por normativa sectorial aplicable:

- Utilización racional del suelo: evitar ocupación innecesaria de suelo, ubicación infraestructuras en zonas con mayor capacidad de acogida...
- Protección del medio natural e hídrico y de la calidad del aire: evitar desarrollos de infraestructuras lindantes con suelos que presenten valores y riquezas significativos, conservar entorno de cauces (franja de protección) garantizando su mantenimiento como corredor verde, introducción de mejoras funcionales que eviten congestiones de tráfico...
- Prevención de riesgos naturales: orientación de los trazados hacia zonas que no presenten riesgo grave, compatibilizar los desarrollos de infraestructuras en zonas arboladas con vegetación de interés, protección de terrenos forestales que hayan sufrido incendios, ubicación de las futuras infraestructuras de transporte en zonas no inundables...
- Protección del patrimonio cultural: incorporación de los elementos patrimoniales en los proyectos, implantación de señalización que permita el disfrute de los valores culturales, patrimoniales y ambientales de la región y solicitud al Servicio de Conservación y Promoción del Patrimonio Histórico en fase de redacción de los proyectos que deriven del Plan, la información relativa a bienes patrimoniales, yacimientos arqueológicos y yacimientos paleontológicos inventariados.
- Implementación de las infraestructuras y consideración de los recursos energéticos: El trazado de reservas para infraestructuras de transporte será respetuoso con el medio natural y cultural, y deberá trazarse por corredores de infraestructuras ya existentes y en su defecto, deberá tratar de agrupar las reservas de las distintas infraestructuras en un mismo pasillo, con el fin de producir el menor impacto sobre el territorio.
- Eficiencia de la movilidad urbana y fomento del transporte público: Propuesta de recorridos peatonales o no motorizados, separados del tránsito rodado y seguros, que permitan la conexión interurbana y el acceso a los equipamientos y dotaciones que conformen la ordenación estructural y urbanística en los ámbitos donde la intensidad del tráfico motorizado así lo requiera.
- Protección del paisaje: compatibilidad con la infraestructura verde, desarrollo de estrategias que acoten el crecimiento insostenible preservando la identidad del lugar, preservación de la singularidad paisajística y la identidad visual del lugar y favorecer la movilidad sostenible y el acceso y disfrute de los paisajes de mayor valor.
- Sostenibilidad social, protección del medio humano, calidad de vida y equidad social: tratamiento adecuado de las travesías de población y en su caso la construcción de variantes que darán lugar a una reducción de la contaminación acústica y atmosférica, de la siniestralidad y accidentalidad, de los tiempos de viaje dedicados al transporte, costes, etc.
- Fomento de la participación institucional y pública: fomento de la incorporación de los ciudadanos, empresas y de los agentes sociales en la toma de decisiones del Plan.
- Ecoeficiencia, utilización sostenible de recursos naturales y gestión de residuos: fomento del uso materiales reciclados y reutilizados, minimizando el uso de materiales tóxicos y

sustancias peligrosas, la producción de residuos destinados a la eliminación definitiva y de residuos peligrosos. Gestión adecuada de los residuos.

- Medidas y acciones específicas respecto al efecto barrera de las infraestructuras existentes y previstas: Construcción de ecoductos en zonas comprometidas, dotación de pasos de fauna en tramos problemáticos, adaptación de elementos de drenaje en nuevas carreteras y en zonas que son objeto de mejora, etc.
- Medidas y acciones específicas protección y mejora de la salud humana: Establecimiento de medidas respecto a la exposición a riesgos originados por factores ambientales que se verán modificados. Especialmente por el ruido, la contaminación atmosférica, la afección a los sistemas de abastecimiento de agua de consumo humano, los accidentes y las inundaciones por el efecto barrera de las carreteras. Consideración de la salud humana en las medidas de seguimiento de los efectos. En el programa de vigilancia ambiental de los proyectos constructivos incorporar los indicadores de salud humana que resulten adecuados a los efectos más significativos.
- Medidas y acciones específicas respecto a aquellas actuaciones ubicadas en terrenos dentro del ámbito de aplicación de la Directriz de Protección Suelo No Urbanizable de La Rioja: en aplicación de las medidas establecidas en la Directriz respecto a la construcción de infraestructuras (tener en cuenta características geotécnicas y morfológicas del terreno para evitar la creación de fuentes de erosión, obstáculos a la libre circulación de las aguas o impacto paisajístico., y tomar las medidas necesarias para evitar destrucción de la cubierta vegetal en zonas adyacentes a las obras así como restaurar las zonas afectadas)

Tras un análisis exhaustivo del ámbito del Plan, una vez conocidos los condicionantes existentes en el mismo, jerarquizado los impactos previsibles y las medidas a aplicar para conseguir una compatibilidad del plan con el entorno natural en el que se enmarca, es necesario para garantizar la efectividad de aplicación de las medidas propuestas un **seguimiento** de las mismas.

Para efectuar dicho seguimiento, se requiere del establecimiento de una serie de indicadores que van a efectuar el seguimiento de los efectos del Plan sobre el medioambiente a través del establecimiento de umbrales y de periodos de medición que van a permitir detectar a tiempo desviaciones a límites marcados y poder establecer medidas correctoras adicionales que contribuyan al aseguramiento del cumplimiento de los objetivos marcados.

Los **indicadores establecidos para el seguimiento de los efectos territoriales y ambientales del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030** lo componen aquellos indicadores generales establecidos por el órgano ambiental en el Documento de Alcance del EAE, garantizando el cumplimiento los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030 relacionados con el Plan (objetivos nº3, 8, 9, 11, 12, 13 y 15) fomentando el desarrollo de actuaciones del Plan sostenibles con el medio, la mejora de la calidad del aire (reducción emisiones y huella de carbono) y la permeabilidad ecológica, controlando la ocupación de terrenos, afección a Espacios Naturales Protegidos y al paisaje, la contaminación acústica y lumínica así como el posible efecto barrera de las infraestructuras por la intercepción de cauces principales (corredores biológicos) y garantizando la protección del patrimonio cultural así como del bienestar de la población y fomento de la economía local.

Una vez establecidos los objetivos/criterios y los indicadores basados en los mismos, se propone la realización del seguimiento de éstos con una **periodicidad cuatrianual** con el fin de detectar posibles desviaciones que deriven en la necesidad de ejecución de nuevas medidas para su resolución. Para ello se efectuarán informes con dicha periodicidad que reflejen el seguimiento efectuado, los valores obtenidos, las desviaciones detectadas y la forma en que han sido resueltas.

El Gobierno de la Rioja cuenta con un presupuesto asignado en materia de carreteras, conforme al cual han sido definidas las alternativas previamente y finalmente las propuestas del presente Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030. De esta forma queda asegurada la **viabilidad económica del Plan**.

El presente Estudio Ambiental Estratégico, como parte integrante del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica del nuevo Plan Regional de Carreteras de La Rioja entre 2022-2030, se desarrolla de forma paralela al Plan, compatibilizándose a su vez con los planes de aplicación, favoreciendo una mejor alineación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030 y teniendo en cuenta las consideraciones emitidas por el órgano ambiental en el Documento de Alcance emitido, estableciendo las directrices necesarias en materia de infraestructuras viarias no solo en materia de movilidad, funcionalidad, accesibilidad...sino también en materia de sostenibilidad con el fin de conseguir un desarrollo de las mismas integrado en el entorno en el que se ubican.

