

Anteproyecto de ley por el que se aprueba el Plan Regional de Carreteras 2022-2030

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El artículo 148.1. 5.^a de la Constitución Española señala que las Comunidades Autónomas podrán asumir competencias en materia de carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma.

Por su parte, el artículo 8. Uno.15 del Estatuto de Autonomía de La Rioja, aprobado por Ley Orgánica 3/1982, de 9 de junio, reconoce la competencia exclusiva de la Comunidad Autónoma de La Rioja en materia de carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente dentro del territorio de La Rioja.

El artículo 7 de la Ley 2/1991, de 7 de marzo, de carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja, establece que los Planes Regionales de Carreteras comprenderán las previsiones, objetivos y programación de actuaciones en las carreteras de titularidad autonómica, e incluirán el análisis y diagnóstico de la red actual, las previsiones de la situación de la red de carreteras al final del período de vigencia, la programación de actividades y su valoración económica.

Por su parte, el apartado 4 del mismo artículo establece que los Planes Regionales de Carreteras serán aprobados por el Parlamento de La Rioja, a propuesta del Gobierno.

La planificación constituye uno de los elementos primordiales para la gestión eficaz de los intereses públicos. En el ámbito concreto de las carreteras, y siempre bajo la perspectiva de igualdad efectiva entre hombres y mujeres, una planificación adecuada permite conocer la funcionalidad de las distintas carreteras y su incidencia en la ordenación del territorio y en los flujos regionales de transporte, clasificarlas 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 los medios para su logro, coordinar las actuaciones de la región al respecto con las de las comunidades limítrofes, integrar las redes de carreteras de los distintos niveles en un sistema suprarregional para la funcionalidad y calidad de servicio y programar las inversiones y gastos para optimizar su rentabilidad social.

En virtud de la importancia descrita, el último plan elaborado fue el Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja, aprobado por Ley 8/2000, de 28 de diciembre, con una duración inicialmente prevista de diez años (2001-2010), y prorrogado hasta el 2011 por la Ley 9/2004, de 22 de diciembre, de medidas fiscales y administrativas para el año 2005. El mismo fue revisado y actualizado mediante Ley 4/2010, de 30 de abril, cuya pretensión última consistía en analizar los objetivos alcanzados, incorporar las nuevas necesidades de actuación y planificar las inversiones presupuestarias necesarias hasta el final de su vigencia, prevista para el año 2021.

Lo expuesto determina la necesidad de proceder, en este momento, a llevar a cabo una revisión de amplio alcance que permita no sólo analizar los resultados y objetivos alcanzados, así como las dificultades encontradas en los anteriores procesos planificadores, sino también proceder a una nueva propuesta de planificación de las inversiones necesarias para el siguiente periodo 2022-2030,

atendiendo específicamente a imperativos derivados de la movilidad regional interurbana y de los cambios sociales que, desde la aprobación del anterior Plan, han tenido lugar en la sociedad riojana.

Y ello sin perder de vista los objetivos generales que se han pretendido alcanzar con cada uno de los planes vigentes hasta la fecha: promover condiciones favorables para el progreso social y económico de la población riojana, contribuir al desarrollo, junto con otros instrumentos de planificación, de una política territorial equilibrada y adecuada, mejorar la funcionalidad de sus carreteras, contribuir a la armonización entre la mejora de las infraestructuras y el respeto del medio ambiente, y mantener una gestión basada en el diálogo y consenso con el resto de Administraciones Públicas.

Por otro lado, es ineludible alinear el nuevo Plan con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y, especialmente, con la movilidad sostenible. Para ello además de tener en cuenta la relación que existe entre las emisiones generadas por los vehículos de combustión y el cambio climático, también se ha valorado la influencia que las infraestructuras de comunicación y transporte tienen sobre la consecución de metas de desarrollo humano y equidad social.

En base a los antecedentes expuestos, el Gobierno de La Rioja, a través de la Consejería de Sostenibilidad, Transición Ecológica y Portavocía del Gobierno, ha procedido a redactar el presente Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja 2022-2030, que contiene un enfoque realista adaptando los recursos disponibles en el actual marco de estabilidad presupuestaria.

La elaboración del Plan de Carreteras ha requerido la realización de una serie de estudios y trabajos técnicos en los que han sido analizados distintos aspectos que afectan al correcto funcionamiento de la Red de Carreteras. Entre ellos se encuentran los análisis de demanda e intensidad de tráfico, capacidad, accidentabilidad, estado de conservación de la Red, accesibilidad territorial, impacto ambiental, etc. De este modo la propuesta prioriza las actuaciones en función de los problemas existentes y las necesidades detectadas, habiéndose realizado un examen que tiene en cuenta los resultados obtenidos y en el cual se determinan cuáles son las actuaciones más urgentes, con especial atención a la accesibilidad desde cualquier punto del territorio a los servicios básicos, pero sin perder de vista la compatibilidad temporal de las propuestas con las actuaciones llevadas a cabo por el resto de las Administraciones Públicas.

El Plan ha sido sometido al procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria, que incluye los preceptivos trámites de consultas y participación pública, culminando con la Declaración ambiental estratégica del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022- 2030 (EAE 75/2021), que fue 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 nº 121, de fecha 27 de junio de 2022.

El Plan se divide en once tomos, dedicados a analizar, entre otras cuestiones, el marco territorial, legislativo y estratégico, el grado de ejecución del plan vigente, la repercusión de actuaciones pendientes, el inventario de la red y su estado de conservación, el tráfico, movilidad, seguridad vial y seguridad ciclista, las travesías urbanas y modelización, la red y accesibilidad y red objetivo, la programación de las inversiones, el escenario de nuevos enlaces en la AP-68, y el establecimiento de un plan de seguimiento y control. También se analizan los criterios de clasificación y jerarquización de la red de carreteras proponiendo las modificaciones oportunas, y se detallan las propuestas de

actuación incluyendo programas económicos y de inversiones para todas las carreteras en un plazo de ocho años.

La Ley se estructura en 10 artículos, seis disposiciones adicionales, una transitoria, una derogatoria y tres finales.

En las disposiciones adicionales de la ley se prevén las actuaciones que han de seguirse para el caso de que sea preciso ejecutar obras no previstas en el Plan, derivadas de situaciones imprevisibles, se declaren utilidad pública y urgente ocupación las obras financiadas con cargo a los créditos de inversiones que figuran en los anexos IV y V, y se describe el contenido de los anexos I a V.

En la disposición derogatoria única se dedica a las disposiciones de igual o inferior rango, que quedan derogadas.

Entre las disposiciones finales se incluyen modificaciones a la Ley 2/1991, de 7 de marzo, de carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja, derivadas de cuanto acaba de ser expuesto.

Con dichas modificaciones se aclara el concepto de elemento funcional de la carretera y se racionaliza el reparto de las facultades que corresponden a cada Administración competente en materia de travesías y tramos urbanos, permitiendo una mayor custodia al órgano titular de la carretera, con el propósito de mejorar la gestión de estos ámbitos en los que distintas administraciones públicas comparten responsabilidades y contemplar la posibilidad de suscribir convenios de colaboración con las entidades locales para mejorar la conservación y explotación de determinadas vías. Asimismo, se reconoce la condición de autoridad al personal funcionario que tenga atribuidas funciones de explotación, con el fin de proporcionar una respuesta más ágil ante la eventual comisión de infracciones viarias.

Artículo 1.

Se aprueba el Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja 2022-2030 por un importe total de 225.724.520,89 euros, cuyos resúmenes económicos y programas de inversiones figuran como anexos a esta ley.

Artículo 2.

El Plan de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja es un documento 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, aplicando criterios de desarrollo sostenible.

Artículo 3.

La vigencia del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030 se extenderá hasta el 31 de diciembre de 2030, sin perjuicio de que proceda su revisión o actualización cuando se produzca un

cambio de circunstancias o criterios que motivaron su aprobación, a propuesta de la Consejería competente en materia de carreteras.

Artículo 4.

El Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030 se divide en tres programas de actuación que figuran como anexos I, II y III de la presente ley:

a) Programa de actuaciones para la construcción, acondicionamientos, y ensanches y mejoras de la red autonómica de La Rioja.

b) Programa de actuaciones en medio urbano, de conservación ordinaria, de seguridad vial y de movilidad sostenible en la red autonómica de La Rioja.

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

Artículo 5.

En el programa de actuaciones para la construcción, acondicionamientos, y ensanches y mejoras de la red autonómica de La Rioja, que figura como anexo I de esta ley, se recoge el cuadro de financiación que, en virtud del tipo de actuación, será llevado a cabo dentro del plazo de vigencia del Plan.

Artículo 6.

En el programa de actuaciones en medio urbano, de conservación ordinaria, de seguridad vial y de movilidad sostenible en la red autonómica de La Rioja, que figura como anexo II de esta ley, se recoge el cuadro de financiación que, en virtud del tipo de actuación, será llevado a cabo dentro del plazo de vigencia del Plan.

Artículo 7.

En el programa de actuaciones preparatorias y complementarias para el desarrollo del Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja, que figura como anexo III de esta ley, se recoge la distribución temporal del coste económico de redacción de estudios, proyectos y seguimiento ambiental y de expropiación de los terrenos necesarios y reposición de servicios para realizar los programas referidos en los artículos 5 y 6.

Artículo 8.

1. La ejecución del Plan Regional de Carreteras se ajustará en su programación anual y desarrollo a lo recogido en los anexos I, II y III, independientemente del plazo de ejecución y definición de cada actuación concreta, que se especificará en el anejo de inversiones que se contenga en cada Ley de Presupuestos de la Comunidad Autónoma de La Rioja, con su correspondiente anualidad.

2. Asimismo, la citada ejecución podrá realizarse conjuntamente con otras Administraciones, organismos y entidades, públicos o privados, mediante los mecanismos de cooperación establecidos al efecto, respetando en todo caso la programación de los tres primeros anexos.

Artículo 9.

La financiación del Plan Regional de Carreteras de La Rioja podrá provenir tanto de recursos públicos como privados.

Artículo 10.

Por motivos de coyuntura económica y presupuestaria, debidamente justificados por la Consejería competente en materia de hacienda, podrá presupuestarse para un ejercicio una cantidad inferior o superior a la prevista en los tres primeros anejos. En tal caso, procederá su modificación, ajustándolos en virtud de las circunstancias económico-presupuestarias, bien incrementando las cantidades de las anualidades restantes del Plan, bien ampliando su plazo de desarrollo.

Disposición adicional primera.

Si fuera preciso acometer obras no comprendidas en el Plan de Carreteras 2022-2030, pero necesarias por razones de emergencia o interés público, y con ello se afectara a las previsiones presupuestarias del Plan para esa anualidad, al no permitir acometer algunas de las actuaciones allí previstas, éstas deberán ser incluidas con carácter prioritario en el siguiente ejercicio presupuestario.

La adecuación de la planificación a las circunstancias imprevisibles antes descritas se producirá modificando los anexos de esta ley, en los términos previstos en el artículo 10.

Disposición adicional segunda.

1. Se declaran de utilidad pública las obras financiadas con cargo a los créditos de inversiones que figuran en los anexos IV y V y se entenderá implícita en la aprobación de los proyectos que les correspondan, extendiéndose a los bienes y derechos de necesaria expropiación, ocupación temporal o imposición de servidumbres, comprendidos tanto en la aprobación de los proyectos como en las modificaciones que pudieran aprobarse con posterioridad. Los proyectos deberán incluir la relación concreta e individualizada de los bienes y derechos afectados por dichos fines.

2. Se declaran de urgente ocupación los bienes afectados por las obras incluidas en los anexos IV y V de la presente ley, a los efectos previstos en el artículo 52 de la Ley de Expropiación Forzosa, y en la anualidad a la que corresponda su ejecución, de conformidad con el anejo de inversiones de la correspondiente Ley de Presupuestos de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

Disposición adicional tercera.

Los anexos I, II, y III contienen los cuadros del resumen económico de los diferentes programas de actuaciones y del conjunto del Plan respectivamente, distribuidos en el plazo de ejecución del Plan.

Disposición adicional cuarta.

El anexo IV desglosa las actuaciones del programa para la construcción, acondicionamientos, ensanches y mejoras de la red autonómica valorando cada una de ellas según las categorías de la red.

Disposición adicional quinta.

El anexo V contiene una propuesta de Red Objetivo, que se extiende más allá del horizonte temporal del Plan, y cuyas actuaciones pueden ser acometidas por razones de interés público o urgente necesidad.

Disposición adicional sexta.

Se establece una nueva relación y clasificación de las carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma de La Rioja en el anexo VI de la presente ley.

Disposición transitoria única.

Aquellas actuaciones que, estando previstas en el Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja 2022-2030, ya se estén desarrollando en el momento de su entrada en vigor, seguirán ejecutándose, sin perjuicio de su toma en consideración dentro de la ejecución del Plan.

Disposición derogatoria única.

Quedan derogadas cuantas normas de igual o inferior rango se opongan a la presente Ley, en especial la Ley 8/2000, de 28 de diciembre, del Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

Disposición final primera.

La Ley 2/1991, de 7 de marzo, de carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja, queda modificada como sigue:

Uno. El último párrafo del artículo 17.1 queda redactado del siguiente modo:

‘Es elemento funcional de una carretera toda zona permanentemente afecta a su conservación y a la preservación de la seguridad vial, a la explotación del servicio público viario, y a otros fines auxiliares o complementarios, tales como las destinadas al descanso, áreas de servicio, mantenimiento de la vialidad invernal, estacionamiento, auxilio y atención médica de urgencia, pesaje, parada de autobuses.

Asimismo, tendrán dicha consideración los espacios longitudinales adyacentes a la carretera respecto de las que tienen un carácter complementario, como las vías de servicio, aceras y carriles destinados a la circulación de bicicletas o de uso ciclo-peatonal’.

Dos. El artículo 31 queda redactado del siguiente modo:

‘1. En la zona de dominio público de travesías y tramos urbanos, el otorgamiento de autorizaciones para realizar obras o actividades no ejecutadas por la Consejería competente en materia de carreteras corresponde a los Ayuntamientos, previo informe vinculante de dicha Consejería que habrá de versar sobre aspectos relativos a disposiciones de la presente Ley.

2. En las zonas de servidumbre y afección de travesías y tramos urbanos, las autorizaciones de usos y obras las otorgarán asimismo los ayuntamientos, si bien, cuando no estuviere aprobado definitivamente ningún instrumento de planeamiento urbanístico, deberán aquéllos recabar con carácter previo, informe vinculante de la Consejería competente en materia de carreteras’.

Tres. La disposición adicional segunda queda redactada como sigue:

‘1. El Gobierno de La Rioja, a través de la Consejería competente en materia de carreteras, promoverá e impulsará la transferencia a los Ayuntamientos de la titularidad de aquellas carreteras autonómicas que atiendan a una demanda esencialmente rural o local, que den servicio a medios agrícolas o forestales o de carácter urbano.

2. Asimismo, promoverá la incorporación a la red de carreteras autonómica de aquellas vías rurales o municipales que constituyan itinerarios de interés general de ámbito supramunicipal, en base a lo que establezcan al respecto los Planes Regionales de Carreteras y, excepcionalmente, aquellas transferencias de titularidad que mejoren la funcionalidad y explotación de la red viaria objeto de esta Ley. No obstante, no podrán ser objeto de incorporación a la red de carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja aquellas vías rurales o municipales que no cuenten con las características técnicas necesarias establecidas en la normativa vigente en materia de carreteras.

3. El Gobierno de La Rioja, a través de la Consejería competente en materia de carreteras, podrá celebrar con las corporaciones locales respectivas convenios de colaboración con el objeto de mejorar la conservación ordinaria de las vías que componen la red interior de comunicaciones municipales. El texto deberá contener el tramo o tramos al que aparece referido, los medios materiales e importes proporcionados por cada una de las Administraciones intervinientes y, especialmente, en las intervenciones relativas a la vialidad invernal, las prioridades de actuación que vendrán marcadas por el órgano competente en materia de conservación de carreteras de la Comunidad Autónoma. Para el caso de que las vías afectadas discurran por espacios naturales protegidos pertenecientes a la Red Natura 2000 o montes de utilidad pública, deberá mediar informe favorable de la Dirección General competente en materia de biodiversidad, que tendrá carácter preceptivo y vinculante’.

Cuatro. Se modifica la disposición final segunda que queda redactada en los siguientes términos:

‘En lo no previsto en esta Ley, se estará a lo dispuesto en la legislación estatal vigente en materia de carreteras. Asimismo, podrán ser de aplicación las normas de desarrollo dictadas por la Administración del Estado en materia de construcción, conservación o explotación de carreteras, cuando no exista normativa propia de la Comunidad Autónoma de La Rioja en la materia, y resulten de aplicación en función de las características de la vía’.

Cinco. Se incorpora una nueva disposición adicional cuarta con el siguiente contenido:

‘1. El personal funcionario adscrito a la Dirección General competente en materia de carreteras, a quien se le atribuyan funciones de explotación de las mismas, tendrá la condición de agente de la autoridad en el ejercicio de dichas funciones.

2. Los hechos constatados por el personal funcionario al que se le reconoce la condición de autoridad y que se formalicen en acta o documento público, gozarán de presunción de veracidad y tendrán valor probatorio, en cuanto a los hechos consignados en el mismo, sin perjuicio de las demás pruebas que los interesados puedan aportar en defensa de sus respectivos intereses.

3. El acta o documento público que se levante por el funcionario a quien se reconozca la condición de autoridad deberá contar con las siguientes formalidades para su validez:

- a) Identificación del lugar de los hechos.
- b) Descripción de los hechos.
- c) Documentación gráfica de los hechos.
- e) Identificación del funcionario, fecha, lugar y firma’.

Disposición final segunda.

Las referencias a la Diputación General de La Rioja establecidas en la Ley 2/1991, de 7 de marzo, de carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja, han de entenderse realizadas al Parlamento de La Rioja.

Disposición final tercera.

La presente ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial de La Rioja.

ANEXO I

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 | |

ANEXO II

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 invernral | 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 | |

ANEXO III

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 | |

ANEXO IV

Desglose de actuaciones en el programa de construcción, acondicionamientos, ensanches y mejoras de la red autonómica

Duplicaciones de Calzada

| CARRETERA | TRAMO | LONGITUD (Km) | INVERSIÓN ESTIMADA (€) | COMARCA |
|-----------|--------------------|---------------|------------------------|---------|
| LR-250 | LR-443 LR2-55 | 2,9 | 11.862.220,09 | LOGROÑO |
| LR-443 | LA PORTALADA LR250 | 0,4 | 1.636.168,29 | LOGROÑO |

Variantes

| CARRETERA | TRAMO | LONGITUD (Km) | INVERSIÓN ESTIMADA (€) | COMARCA |
|-----------|-------------------------------|---------------|------------------------|----------------------------|
| LR-111 | SANTO DOMINGO DE LA CALZADA | 3,5 | 6.798.136,80 | STO. DOMINGO DE LA CALZADA |
| LR-115 | ARNEDO OESTE | 4,5 | 22.000.000,00 | ARNEDO |
| LR-259 | MURILLO RIO DE LEZA (2ª fase) | 5,8 | 8.722.884,74 | LOGROÑO |

Ensanches y Mejoras de Trazado

| CARRETERA | TRAMO | LONGITUD (Km) | INVERSIÓN ESTIMADA (€) | COMARCA |
|-----------|--------------------------------------|---------------|------------------------|-----------------------|
| LR-113 | L.P. BURGOS LR-437 | 0,9 | 508.068,18 | ANGUIANO |
| LR-113 | LR-437 CANALES | 5,4 | 3.172.472,25 | ANGUIANO |
| LR-113 | CANALES VILLAVELAYO | 3,4 | 1.990.918,34 | ANGUIANO |
| LR-113 | VILLAVELAYO LR-334 | 0,5 | 307.204,02 | ANGUIANO |
| LR-113 | LR-334 MANSILLA | 4,6 | 2.693.942,92 | ANGUIANO |
| LR-113 | MANSILLA TABLADAS | 4,9 | 2.882.991,55 | ANGUIANO |
| LR-115 | ENCISO LR-484 | 5,2 | 2.911.687,18 | ARNEDO |
| LR-250 | TERROBA LR-478 | 3,9 | 3.298.286,10 | TORRECILLA DE CAMEROS |
| LR-250 | LR-478 SAN ROMAN DE CAMEROS | 0,4 | 209.167,28 | TORRECILLA DE CAMEROS |
| LR-250 | SAN ROMAN DE CAMEROS LR466 | 0,9 | 534.538,59 | TORRECILLA DE CAMEROS |
| LR-250 | LR-466 JALON DE CAMEROS | 0,8 | 488.056,98 | TORRECILLA DE CAMEROS |
| LR-250 | JALON DE CAMEROS CABEZON DE CAMEROS | 3,4 | 2.869.937,25 | TORRECILLA DE CAMEROS |
| LR-250 | CABEZON DE CAMEROS LAGUNA DE CAMEROS | 2,6 | 1.493.221,94 | TORRECILLA DE CAMEROS |
| LR-250 | LAGUNA DE CAMEROS LR-457 | 13,1 | 7.622.985,14 | TORRECILLA DE CAMEROS |
| LR-250 | LR-457 N-111 | 0,1 | 25.630,22 | TORRECILLA DE CAMEROS |

| | | | | |
|--------|--|-----|--------------|----------------------------|
| LR-301 | GALBARRULI LR-403 | 1,5 | 613.452,90 | HARO |
| LR-304 | HERRAMELLURI LR-305 | 6,8 | 2.850.260,75 | STO. DOMINGO DE LA CALZADA |
| LR-304 | LR-305 LR-405 | 1,2 | 399.971,06 | HARO |
| LR-304 | TREVIANA N-232 | 5,0 | 2.078.228,19 | HARO |
| LR-308 | N-120 LR-201 | 3,7 | 1.204.062,90 | STO. DOMINGO DE LA CALZADA |
| LR-308 | LR-201 VILLALOBAR DE RIOJA | 2,5 | 816.334,38 | STO. DOMINGO DE LA CALZADA |
| LR-318 | N-232A A SAN VICENTE DE LA SONSIERRA (VARIANTE ESTE) | 0,8 | 260.337,92 | HARO |
| LR-323 | GRAÑON MORALES | 3,3 | 1.393.831,76 | STO. DOMINGO DE LA CALZADA |
| LR-325 | STO DOMINGO MANZANARES DE RIOJA | 1,3 | 801.312,83 | STO. DOMINGO DE LA CALZADA |
| LR-325 | MANZANARES DE RIOJA | 0,4 | 228.065,96 | STO. DOMINGO DE LA CALZADA |
| LR-325 | MANZANARES DE RIOJA LR-204 | 0,7 | 449.967,98 | STO. DOMINGO DE LA CALZADA |
| LR-429 | BEZARES A SANTA COLOMA | 1,1 | 459.046,39 | NÁJERA |

ANEXO V
Red Objetivo

Nuevas Carreteras

| Carretera | Tramo | Longitud (km) | INVERSIÓN ESTIMADA (€) | Comarca |
|------------------|---|----------------------|-------------------------------|------------------------------|
| LR-261 | LR-476 y LR-484 (Zarzosa). Carretera de Unión de Valles | 23,3 | 4.384.552,19 | Logroño / Arnedo |
| LR-340 | Castroviejo a Torrecilla | 11,0 | 4.189.699,90 | Nájera/Torrecilla de Cameros |
| LR-438 | LR-232 (Brieva) a Ventrosa | 5,0 | 2.463.019,02 | Nájera |
| LR-465 | Hornillos de Cameros y LR-261 | 7,0 | 1.317.432,96 | Torrecilla de Cameros |

Duplicaciones de Calzada

| Carretera | Tramo | Longitud (km) | INVERSIÓN ESTIMADA (€) | Comarca |
|------------------|----------------------|----------------------|-------------------------------|----------------------------|
| LR-111 | SANTO DOMINGO LR-308 | 5,0 | 20.452.103,60 | STO. DOMINGO DE LA CALZADA |
| LR-111 | LR-308 N-126 | 5,0 | 20.452.103,60 | STO. DOMINGO DE LA CALZADA |
| LR-111 | A-68 HARO | 5,9 | 24.133.482,24 | HARO |
| LR-123 | LR-115 LR-585 | 1,6 | 8.548.343,34 | ARNEDO |
| LR-123 | LR-585 LR-134 | 1,0 | 5.281.460,53 | ARNEDO |

| | | | | |
|--------|---------------------|-----|---------------|-----------|
| LR-134 | LR-123 LR-281 | 3,5 | 16.829.672,82 | ARNEDO |
| LR-134 | LR-281 LR-282 | 4,3 | 20.548.410,72 | ARNEDO |
| LR-134 | LR-282 AP-68 | 3,0 | 14.255.161,96 | CALAHORRA |
| LR-134 | AP-68 CALAHORRA | 0,3 | 831.355,48 | CALAHORRA |
| LR-250 | LR-443 LR-255 | 2,9 | 11.862.220,09 | LOGROÑO |
| LR-250 | LR-255 LR-259 | 1,0 | 4.254.037,55 | LOGROÑO |
| LR-250 | LR-259 LR-345 | 0,7 | 2.699.677,67 | LOGROÑO |
| LR-443 | LA PORTALADA LR-250 | 0,4 | 1.636.168,29 | LOGROÑO |

Variantes

| Carretera | Tramo | INVERSIÓN ESTIMADA (€) | Comarca |
|-----------|-------------------------------|------------------------|----------------------------|
| LR-133 | ESTE DE CALAHORRA | 23.200.000,00 | CALAHORRA |
| LR-111 | SANTO DOMINGO DE LA CALZADA | 6.798.136,80 | STO. DOMINGO DE LA CALZADA |
| LR-111 | HARO | 7.669.547,08 | HARO |
| LR-115 | ARNEDO OESTE | 22.000.000,00 | ARNEDO |
| LR-115 | QUEL | 11.682.578,75 | ARNEDO |
| LR-115 | QUEL AUTOL | 11.682.578,75 | ARNEDO |
| LR-115 | AUTOL | 9.735.482,30 | CALAHORRA |
| LR-137 | NAVARRETE | 6.435.766,26 | LOGROÑO |
| LR-137 | FUENMAYOR | 7.245.961,87 | LOGROÑO |
| LR-203 | ZARRATON | 5.251.341,94 | HARO |
| LR-207 | OLLAURI | 4.138.974,03 | HARO |
| LR-210 | SAN VICENTE DE LA SONSIERRA | 4.721.831,04 | HARO |
| LR-254 | LARDERO | 2.700.000,00 | LOGROÑO |
| LR-255 | ALBERITE | 5.811.946,72 | LOGROÑO |
| LR-255 | ALBELDA DE IREGUA | 7.869.718,40 | LOGROÑO |
| LR-259 | MURILLO RIO DE LEZA (2ª fase) | 8.722.884,74 | LOGROÑO |
| LR-280 | PRADEJON | 9.900.000,00 | CALAHORRA |
| LR-340 | MANJARRES | 2.490.285,24 | NÁJERA |

Ensanches y Mejoras de Trazado

| Carretera | Tramo | INVERSIÓN ESTIMADA (€) |
|-----------|---------------------|------------------------|
| LR-113 | L.P. BURGOS LR-437 | 508.068,18 |
| LR-113 | LR-437 CANALES | 3.172.472,25 |
| LR-113 | CANALES VILLAVELAYO | 1.990.918,34 |
| LR-113 | VILLAVELAYO LR-334 | 307.204,02 |

| Carretera | Tramo | INVERSIÓN ESTIMADA (€) |
|------------------|--------------------------------------|-------------------------------|
| LR-113 | LR-334 MANSILLA | 2.693.942,92 |
| LR-113 | MANSILLA TABLADAS | 2.882.991,55 |
| LR-115 | ENCISO LR-484 | 2.911.687,18 |
| LR-131 | LOGROÑO POLIGONO CANTABRIA | 756.194,50 |
| LR-204 | LR-206 BADARÁN | 1.732.603,13 |
| LR-207 | LR-205 LR-113 | 2.398.988,95 |
| LR-232 | ORTIGOSA BRIEVA | 14.024.141,15 |
| LR-250 | TERROBA LR-478 | 3.298.286,10 |
| LR-250 | LR-478 SAN ROMAN DE CAMEROS | 209.167,28 |
| LR-250 | SAN ROMAN DE CAMEROS LR466 | 534.538,59 |
| LR-250 | LR-466 JALON DE CAMEROS | 488.056,98 |
| LR-250 | JALON DE CAMEROS CABEZON DE CAMEROS | 2.869.937,25 |
| LR-250 | CABEZON DE CAMEROS LAGUNA DE CAMEROS | 1.493.221,94 |
| LR-250 | LAGUNA DE CAMEROS LR-457 | 7.622.985,14 |
| LR-250 | LR-457 N-111 | 25.630,22 |
| LR-259 | N-232 LR-260 | 2.942.349,70 |
| LR-261 | VENTAS BLANCAS LR-469 | 2.474.934,10 |
| LR-261 | LR-469 LR-467 | 314.536,59 |
| LR-261 | LR-467 LR-470 | 574.553,50 |
| LR-261 | LR-470 ROBRES DE CASTILLO | 3.615.264,24 |
| LR-261 | LR-477 LR-476 | 1.259.345,60 |
| LR-287 | ALFARO N-232 | 520.065,43 |
| LR-287 | N-232 L.P.NAVARRA | 2.111.217,98 |
| LR-301 | GALBARRULI LR-403 | 613.452,90 |
| LR-304 | HERRAMELLURI LR-305 | 2.850.260,75 |
| LR-304 | LR-305 LR-405 | 399.971,06 |
| LR-304 | TREVIANA N-232 | 2.078.228,19 |
| LR-305 | LEIVA LR-304 | 2.086.574,49 |
| LR-306 | HARO LR-401 | 158.907,39 |
| LR-308 | N-120 LR-201 | 1.204.062,90 |

| Carretera | Tramo | INVERSIÓN ESTIMADA (€) |
|------------------|--|-------------------------------|
| LR-308 | LR-201 VILLALOBAR DE RIOJA | 816.334,38 |
| LR-308 | VILLALOBAR DE RIOJA LR-504 | 763.275,45 |
| LR-311 | LR-111 ZARRATON | 1.431.390,10 |
| LR-311 | ZARRATON LR-320 | 909.746,48 |
| LR-311 | LR-320 LR-207 | 264.210,73 |
| LR-312 | LR-304 A CELLORIGO | 554.058,27 |
| LR-312 | A CELLORIGO LR-209 | 1.272.810,44 |
| LR-314 | N-232 LR-313 | 1.678.567,08 |
| LR-315 | N-120 LR-313 | 1.733.012,23 |
| LR-317 | LR-124 RIVAS DE TERESO | 1.673.432,74 |
| LR-318 | LIMITE PROVINCIA LR-319 | 1.226.842,47 |
| LR-318 | LR-319 SAN VICENTE DE LA SONSIERRA | 1.910.229,52 |
| LR-318 | N-232A A SAN VICENTE DE LA SONSIERRA (VARIANTE ESTE) | 260.337,92 |
| LR-320 | LR-203 LR-311 | 1.025.208,95 |
| LR-323 | GRAÑON MORALES | 1.393.831,76 |
| LR-325 | STO DOMINGO MANZANARES DE RIOJA | 801.312,83 |
| LR-325 | MANZANARES DE RIOJA | 228.065,96 |
| LR-325 | MANZANARES DE RIOJA LR-204 | 449.967,98 |
| LR-327 | LR-204 CAÑAS | 1.110.057,63 |
| LR-333 | VILLOSLADA L.P.SORIA | 1.135.027,79 |
| LR-340 | N-120A ALESON | 180.334,31 |
| LR-340 | INICIO TRAMO2 TORRECILLA EN CAMEROS | 1.763.789,44 |
| LR-344 | LR-250 ALBERITE | 733.918,70 |
| LR-346 | RIBAFRECHA LR-261 | 2.779.107,34 |
| LR-382 | LR-115 LR-380 | 1.802.090,92 |
| LR-382 | PREJANO POLIGONO | 2.417.888,47 |
| LR-387 | LR-123 IGEA | 1.321.214,96 |
| LR-390 | AGUILAR DEL RIO LR-391 | 792.898,31 |
| LR-390 | LR-590 L.P.SORIA | 569.489,21 |
| LR-408 | CASTAÑARES BAÑOS DE RIOJA | 268.404,55 |

| Carretera | Tramo | INVERSIÓN ESTIMADA (€) |
|------------------|---------------------------------------|-------------------------------|
| LR-410 | L.P. BURGOS LR-412 | 183.618,56 |
| LR-414 | LR-413 LR-111 | 354.072,74 |
| LR-418 | LR-415 SAN ANTON | 159.456,98 |
| LR-419 | ALESANCO TORRECILLA SOBRE ALESANCO | 393.414,16 |
| LR-421 | LR-206 SUSO | 537.533,56 |
| LR-422 | LR-206 LUGAR DEL RIO | 746.359,54 |
| LR-424 | LR-124 PECIÑA | 1.377.139,16 |
| LR-428 | LR-207 CASAS BLANCAS | 396.692,61 |
| LR-429 | BEZARES A SANTA COLOMA | 459.046,39 |
| LR-437 | LR-113 L.P.BURGOS | 481.625,16 |
| LR-448 | LR-333 LOMOS DE ORIO | 3.290.942,86 |
| LR-452 | LR232 PEÑALOSCINTOS | 520.675,85 |
| LR-454 | N-111 GALLINERO DE CAMEROS | 1.226.905,80 |
| LR-455 | N-111 ALDEANUEVA DE CAMEROS | 1.392.173,24 |
| LR-462 | LR-250 TREVIJANO | 1.164.011,52 |
| LR-464 | LR-250 LR-465 | 406.778,01 |
| LR-464 | LR-465 VADILLOS | 1.218.151,59 |
| LR-465 | LR-464 HORNILLOS DE CAMEROS | 2.254.547,23 |
| LR-466 | LR-250 LR-464 | 26.227,61 |
| LR-467 | LR-261 SAN BARTOLOME DE JUBERA | 450.700,09 |
| LR-469 | LR-261 SANTA ENGRACIA DE JUBERA | 234.304,13 |
| LR-474 | LR-472 PIPAONA | 204.484,30 |
| LR-474 | PIPAONA LR-472 | 221.176,90 |
| LR-478 | LR-250 SAN ROMAN DE CAMEROS | 292.120,43 |
| LR-483 | BERGASA BERGASILLAS BAJERA | 1.114.230,78 |
| LR-483 | BERGASILLAS BAJERA BERGASILLAS SOMERA | 375.583,41 |
| LR-493 | LR-284 LR-496 | 538.336,22 |
| LR-493 | LR-496 GUTUR | 2.161.735,68 |
| LR-494 | LR-471 LR-472 | 1.064.152,99 |
| LR-496 | AGUILAR LR-493 | 402.183,38 |

| Carretera | Tramo | INVERSIÓN ESTIMADA (€) |
|-----------|-----------------|------------------------|
| LR-549 | LR-466 RABANERA | 182.236,55 |
| LR-585 | LR-123 ARNEDO | 671.511,86 |

ANEXO VI
Catálogo de carreteras actualizado

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, Variante de Tricio y Variante de Uruñuela. | 73,87 |
| 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 LR-113 a A-12 por Nájera. | 4,83 |
| LR-137 | De N-111 a N-232 en Fuenmayor por Entrena y Navarrete. | 16,91 |
| TOTAL | Red Regional Básica | 290,77 |

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. | 3,20 |
| 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 Brieve de Cameros. | 30,35 |
| LR-245 | De LR-250 en Jalón de Cameros a N-111 por Muro en Cameros y Almarza de Cameros. | 19,60 |
| 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 Variante de Murillo de Río Leza, Galilea, Corera y El Redal. | 31,12 |
| 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. | 4,60 |
| 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. | 8,20 |
| 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. | 21,19 |
| TOTAL | Red Comarcal | 483,40 |

Red Local - Itinerarios

| ITINERARIO | DENOMINACIÓN | Longitud (km) |
|------------|--|---------------|
| LR-301 | De la LR-209 a LR-209 por Galbárruli. | 2,92 |
| 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. | 8,70 |
| 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 |

| ITINERARIO | DENOMINACIÓN | Longitud (km) |
|--------------|--|---------------|
| LR-309 | De la N-120A a la LR-111 por Hervías y Bañares. | 7,70 |
| 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-324 | De la LR-113 a la LR-136 por Arenzana de Abajo. | 2,77 |
| 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 | 363,04 |

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-301 a Castilseco. | 1,10 |
| LR-404 | De la LR-209 a Cellorigo. | 3,03 |
| LR-405 | De la LR-304 a San Millán de Yécora. | 3,90 |
| 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. | 3,30 |
| 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-431 | De la LR-113 a Camprovin. | 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 |
| 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. | 1,60 |
| 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. | 3,60 |
| LR-456 | De la N-111 a Lumbreras (En el futuro a El Horcajo por Lumbreras). | 1,06 |

| ITINERARIO | DENOMINACIÓN | Longitud (km) |
|--------------|---|---------------|
| 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. | 4,40 |
| 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. | 7,80 |
| 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. | 0,70 |
| LR-479 | De la LR-467 a San Martín de Jubera. | 4,82 |
| 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 Lucía - 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 | 289,16 |

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 |

| ITINERARIO | DENOMINACIÓN | Longitud (km) |
|--------------|---|---------------|
| 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-551 | De la LR-259 en Variante de Murillo de Río Leza (oeste) a la LR-261 en Travesía de Murillo de Río Leza. | 1,92 |
| LR-552 | De la LR-261 a la LR-259 en Variante de Murillo de Río Leza (este). | 1,34 |
| LR-553 | De la LR-260 a Estación FF.CC. Alcanadre. | 0,60 |
| 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 | 27,47 |

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

Año 2022



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> | 18 |
| 2.2 ALCANCE TEMPORAL | 2 | 7.4.2 | <i>Catálogo de la Red de Carreteras autonómica</i> | 19 |
| 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> | 24 |
| 3.2 CONTENIDO DEL PLAN | 3 | 8.1.2 | <i>Estado de conservación de la red.....</i> | 25 |
| 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> | 29 |
| 4.2 MEDIO FÍSICO | 5 | 8.2.2 | <i>Descripción del tráfico por tipología de la Red</i> | 29 |
| 4.3 POBLACIÓN..... | 8 | 8.2.3 | <i>Evolución del tráfico por tipo de Red en el periodo 2012-2015-2018</i> | 30 |
| 4.4 ESTRUCTURAS ECONÓMICAS | 9 | 8.2.4 | <i>Niveles de servicio.....</i> | 31 |
| 4.4.1 <i>Tasa de desempleo</i> | 9 | 8.3 | PLANEAMIENTO URBANÍSTICO Y PLANES DE DESARROLLO | 33 |
| 4.4.2 <i>Tasa de motorización.....</i> | 9 | 8.4 | SEGURIDAD VIAL..... | 33 |
| 4.5 SISTEMA DE TRANSPORTES | 9 | 8.4.1 | <i>Plan Regional de Seguridad Vial</i> | 33 |
| 5 MARCO LEGISLATIVO Y ESTRATÉGICO..... | 11 | 8.4.2 | <i>Análisis de accidentalidad.....</i> | 34 |
| 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> | 37 |
| 6.3 ACTUACIONES DE CONSERVACIÓN ORDINARIA | 13 | 8.6.2 | <i>Metodología.....</i> | 37 |
| 6.4 MEDIDAS EN AUTOPISTA A-68..... | 13 | 8.6.3 | <i>Modelización de escenarios.....</i> | 39 |
| 6.5 ACTUACIONES EN MEDIO URBANO | 14 | 8.6.4 | <i>Resultados para la situación actual</i> | 39 |
| 6.6 ACTUACIONES PREPARATORIAS PARA EL DESARROLLO DEL PLAN | 14 | 8.6.5 | <i>Resultados para las posibles situaciones futuras.....</i> | 40 |
| 6.7 CONCLUSIONES | 14 | 8.6.6 | <i>Conclusiones.....</i> | 41 |
| 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> | 46 |
| | | 8.8.2 | <i>Análisis de travesías.....</i> | 47 |

| | | | | | |
|-----------|---|-----------|-----------|--|-----------|
| 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).

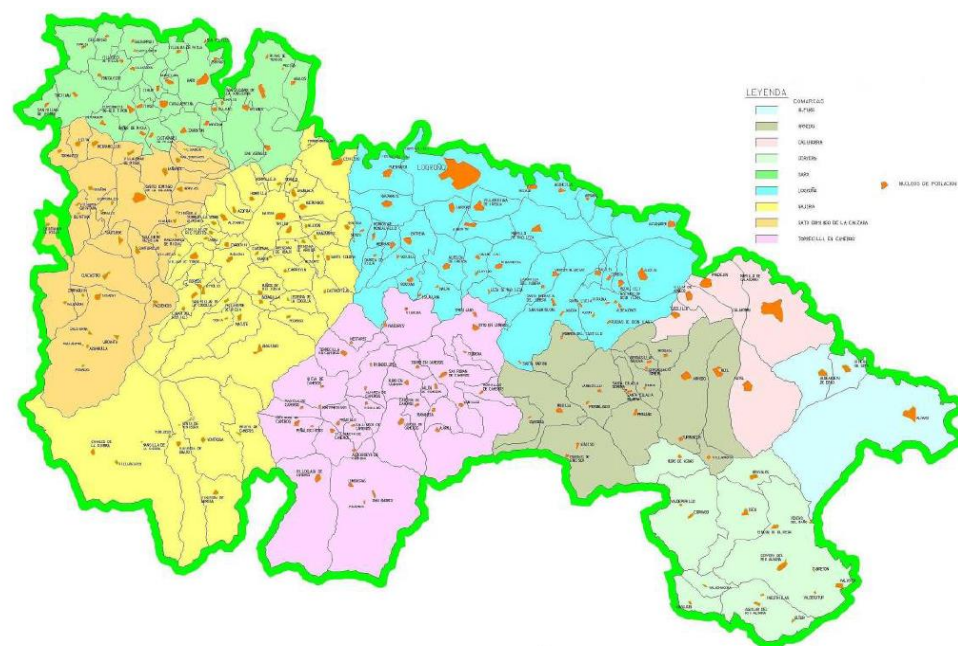


Ilustración 2 - Comarcas de La Rioja (Plan de Carreteras 2010)

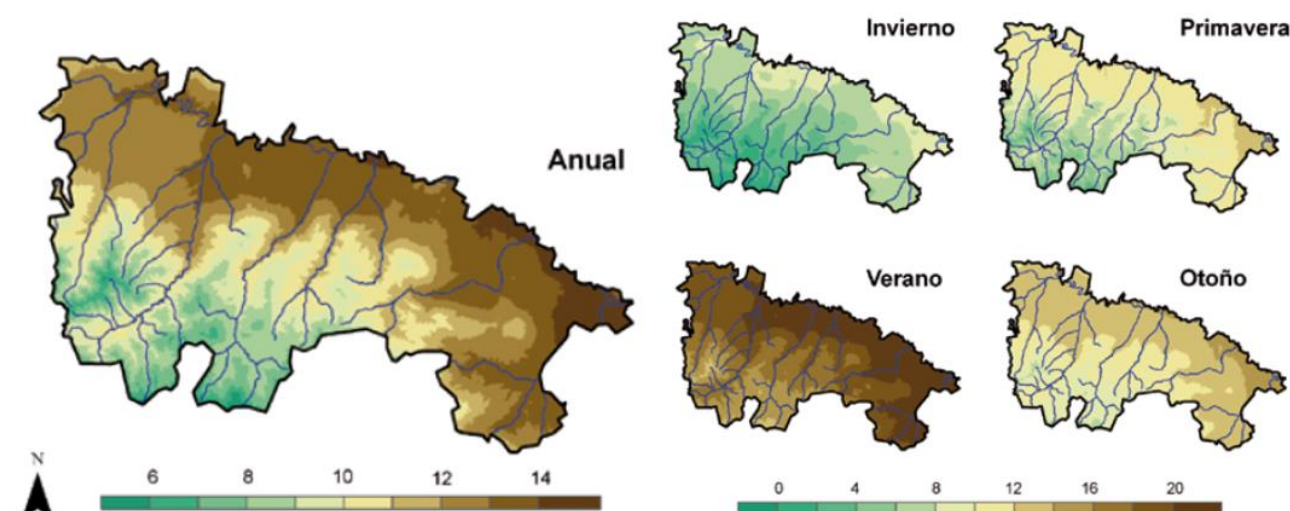


Ilustración 3 - Distribución espacial de los valores de temperatura media anual y estacional en La Rioja (datos en °C)

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 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.

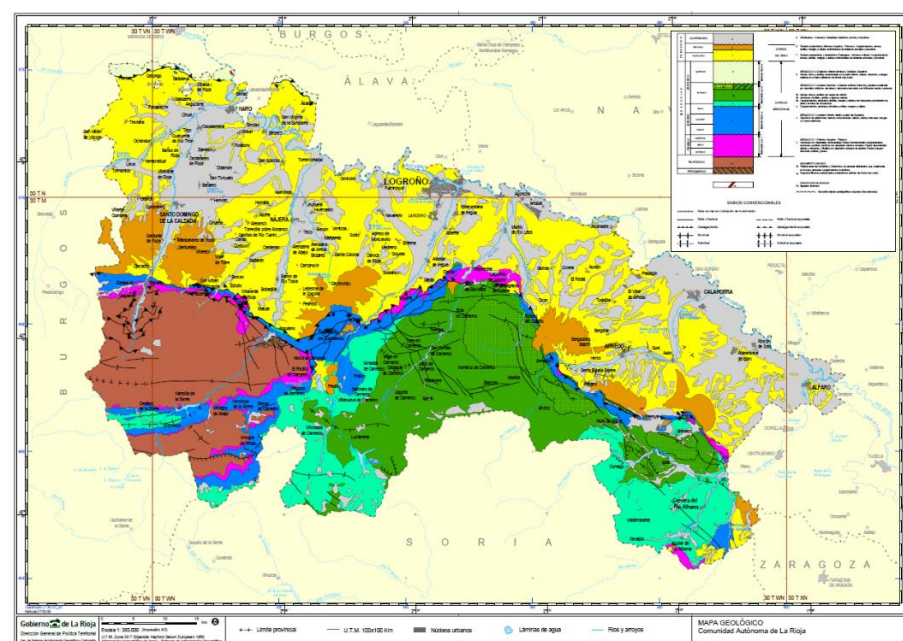


Ilustración 5 - Mapa geológico 1:350.000

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.

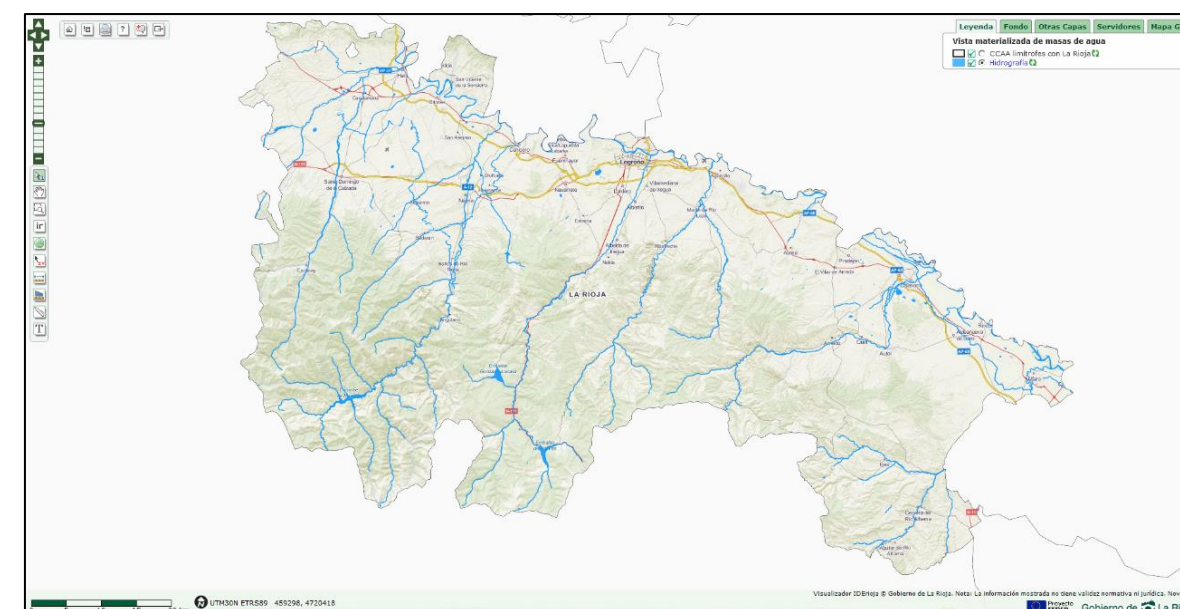


Ilustración 6 - Mapa hidrográfico (Gobierno de La Rioja)

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).

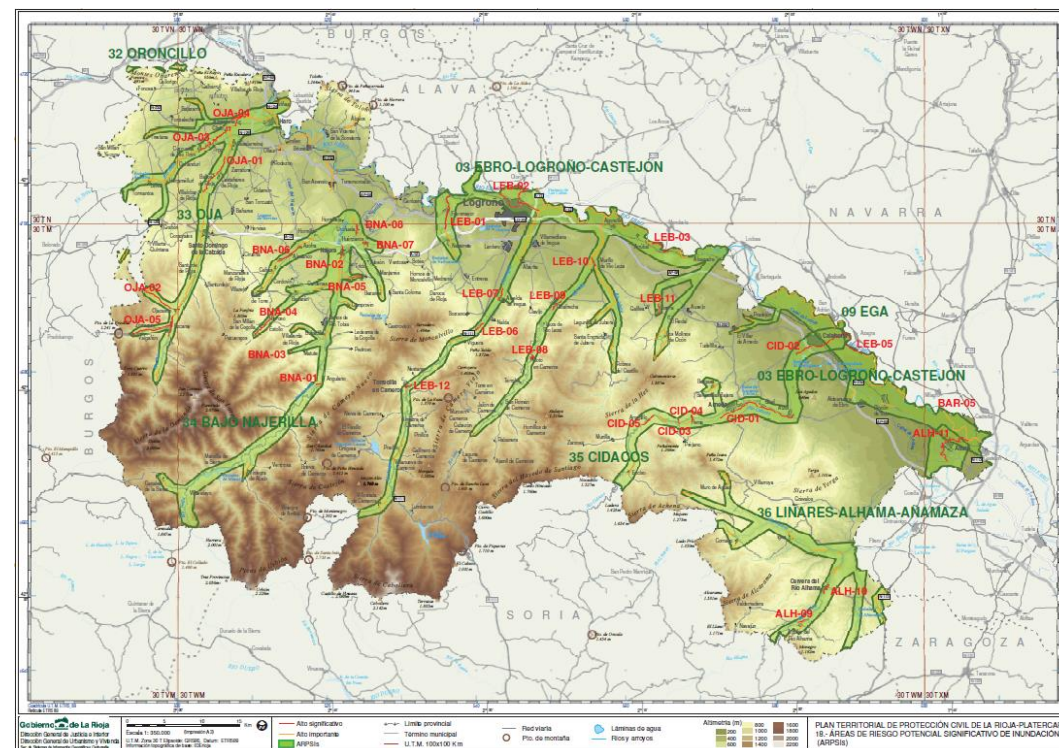


Ilustración 7 - Mapa Áreas de Riesgo Potencial Significativo de Inundación – ARPSIs

Fuente: Gobierno de La Rioja

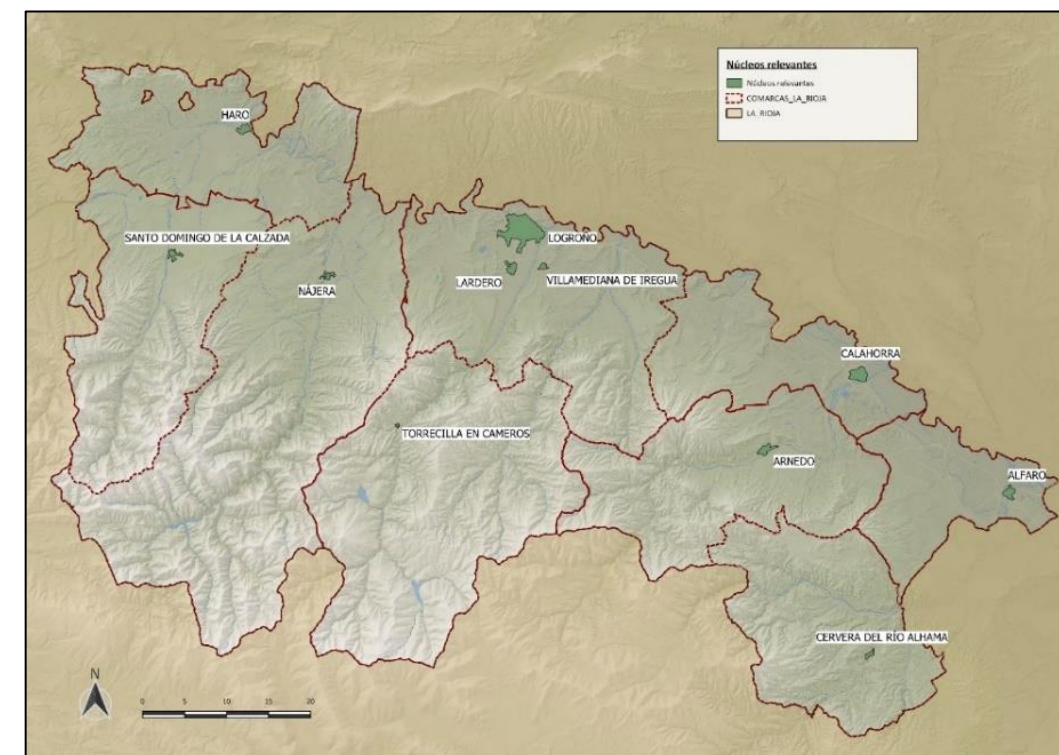


Ilustración 8 – Situación de los municipios de especial relevancia de La Rioja

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Gobierno de La Rioja

4.3 POBLACIÓN

La Rioja cuenta con una superficie de 5.045 km² y con una población residente de 316.798 habitantes (INE, 1 de enero de 2020) y, por lo tanto, una densidad de población de 63,06 hab/km². 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. 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 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.

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. En este sentido, 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.

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, 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.

| | 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-Isllallana |
| 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.

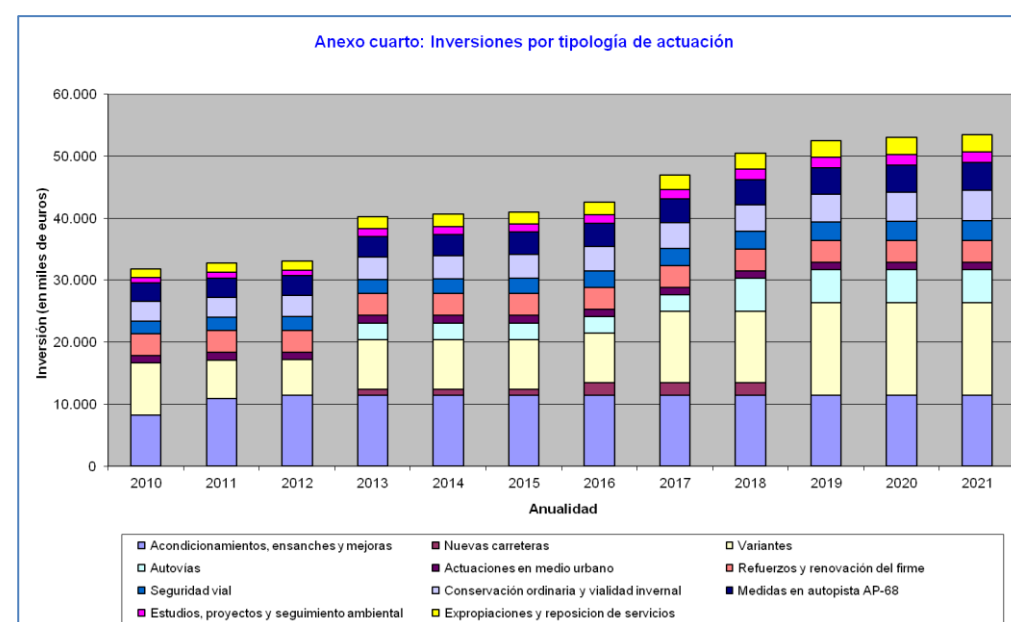


Ilustración 9 – Anexo cuarto del Plan Regional de Carreteras de La Rioja (2010-2021)

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:

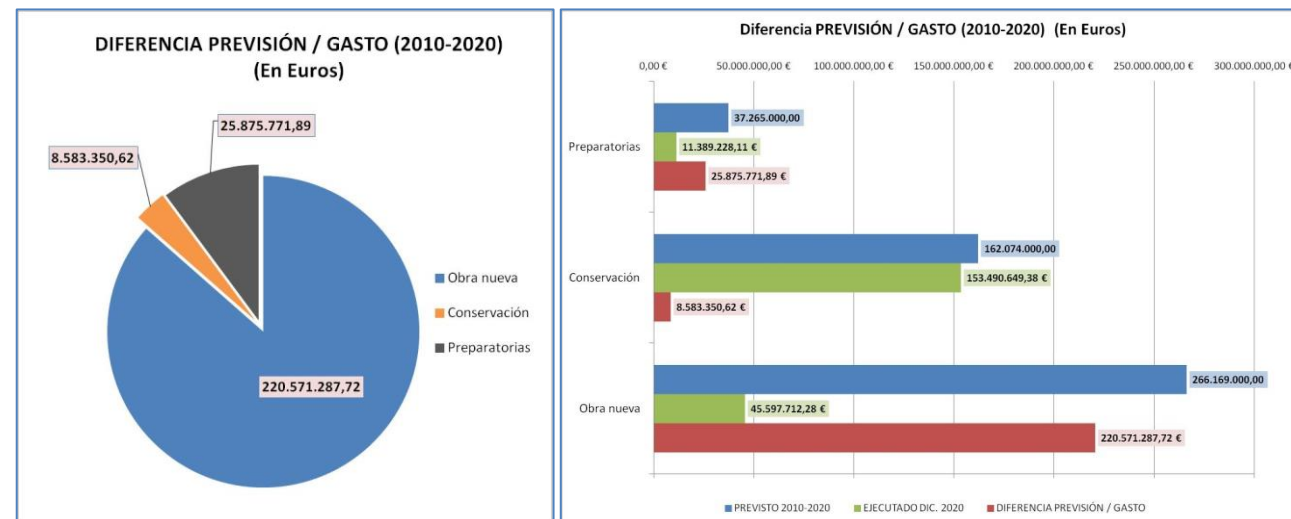


Ilustración 11 - Diferencia Previsión-Gasto (2010-2020)

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)

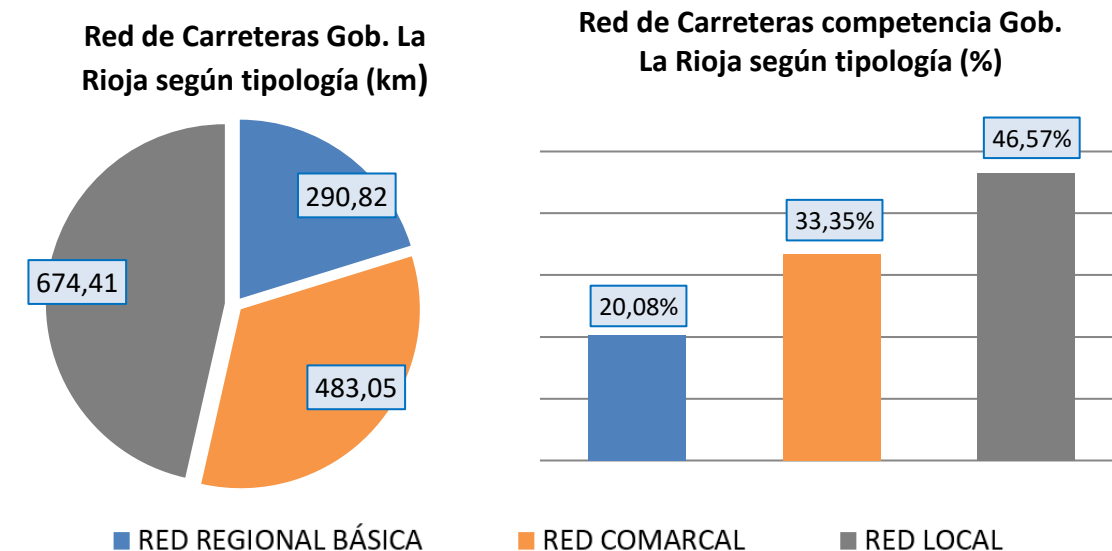


Ilustración 12 – Red carreteras competencia Gobierno La Rioja

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 |
| Multicarri | 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.

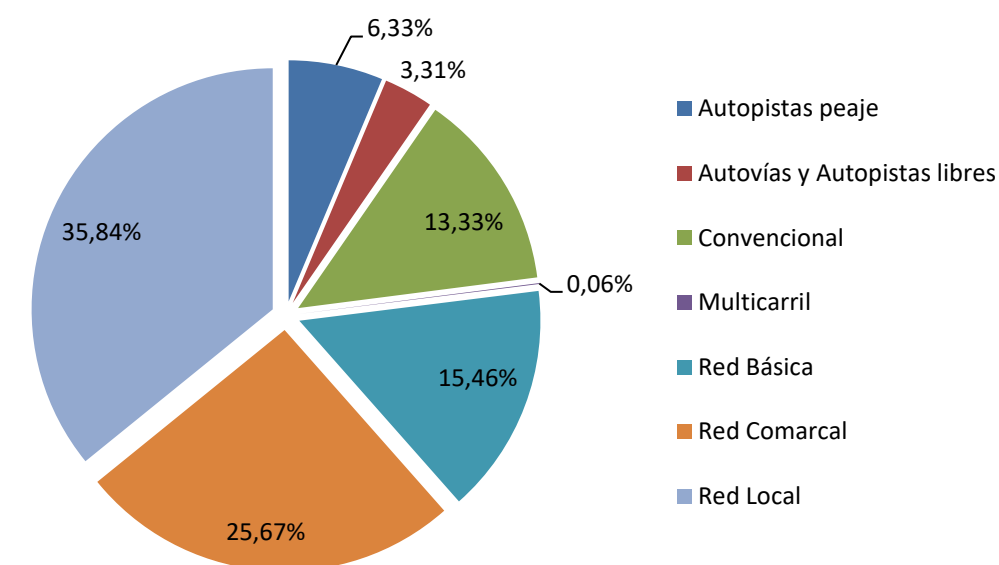


Ilustración 13 – Red de carreteras en la provincia de La Rioja (% por tipo de carretera)

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 Zaldiena 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 |

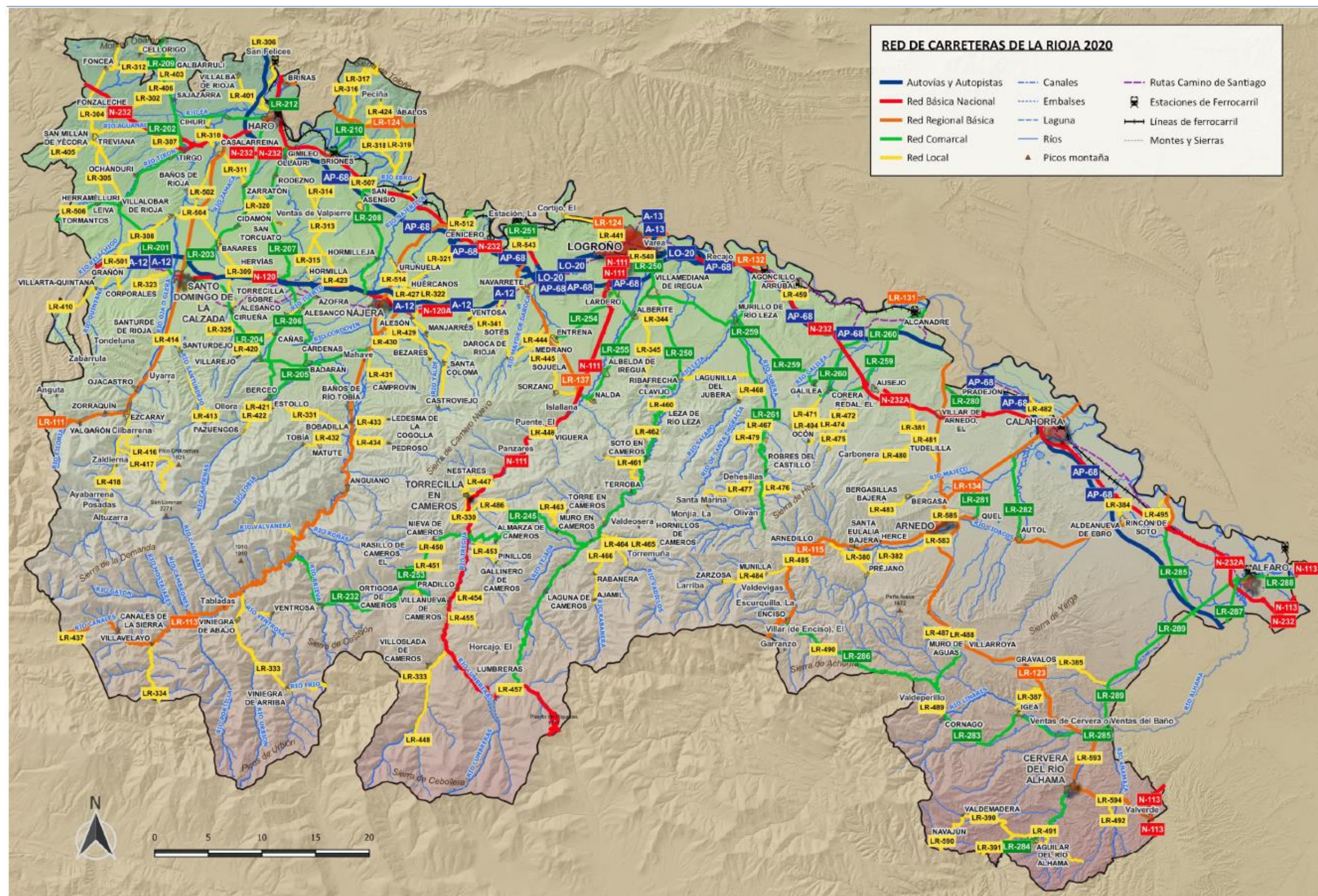


Ilustración 14 – Red de Carreteras de La Rioja. Fuente: Inventario actualizado de carreteras del Gobierno de La Rioja y elaboración propia.

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

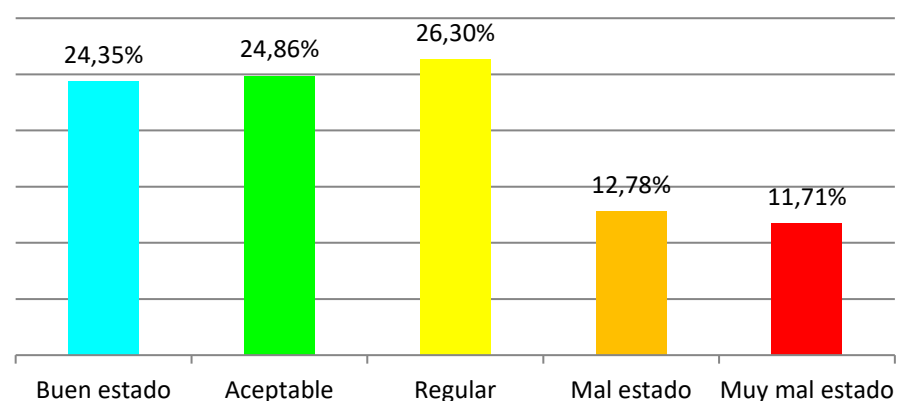


Ilustración 15 - Red de carreteras de La Rioja (% estado del firme)

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

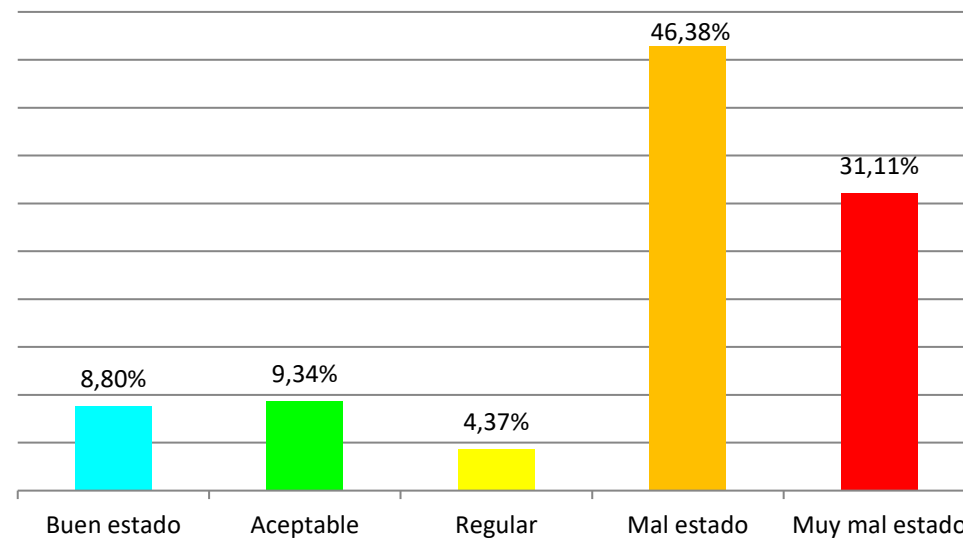


Ilustración 16 - Red de carreteras de La Rioja (% estado de la señalización)

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.

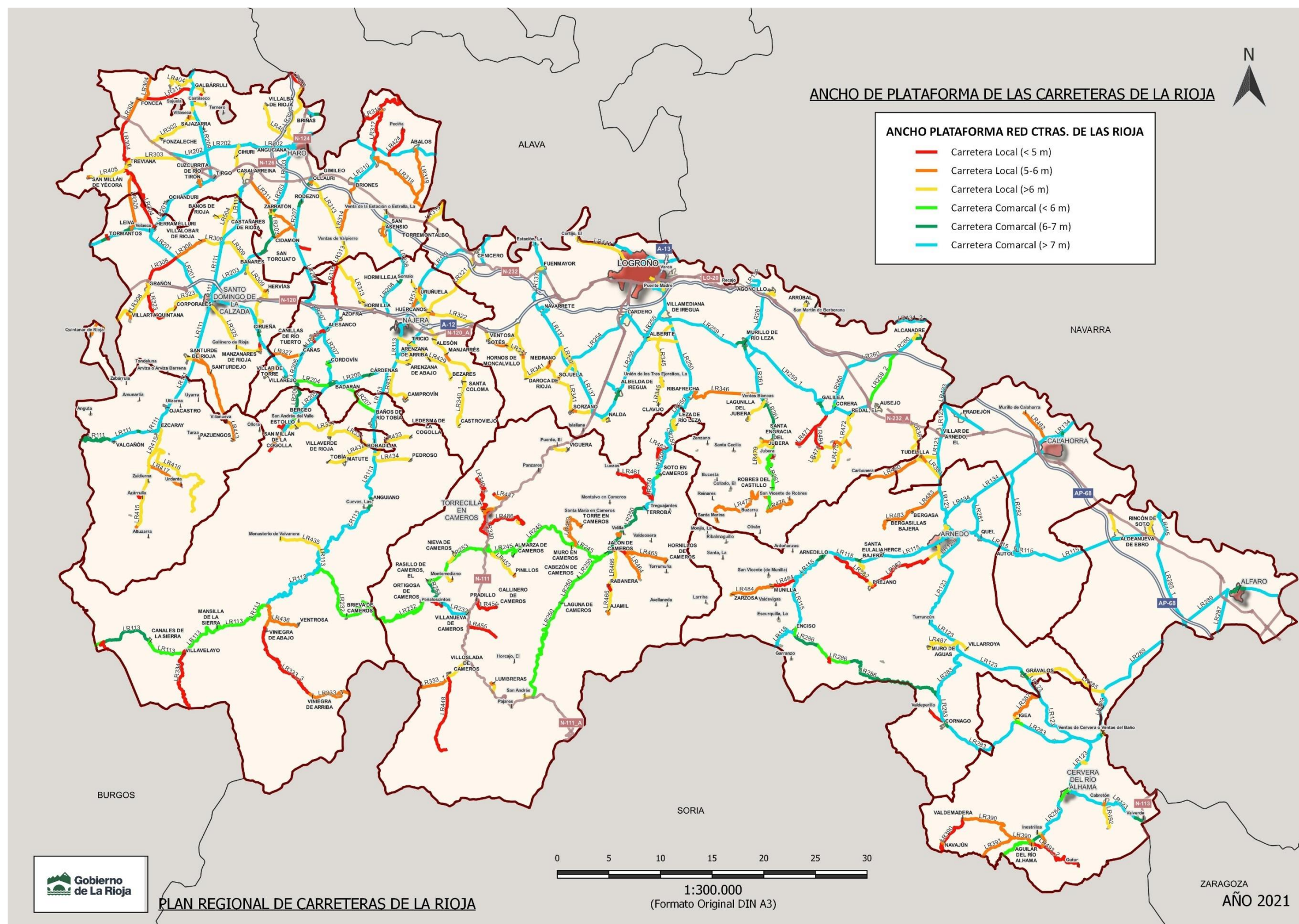


Ilustración 17 – Ancho de plataforma de las carreteras de La Rioja.

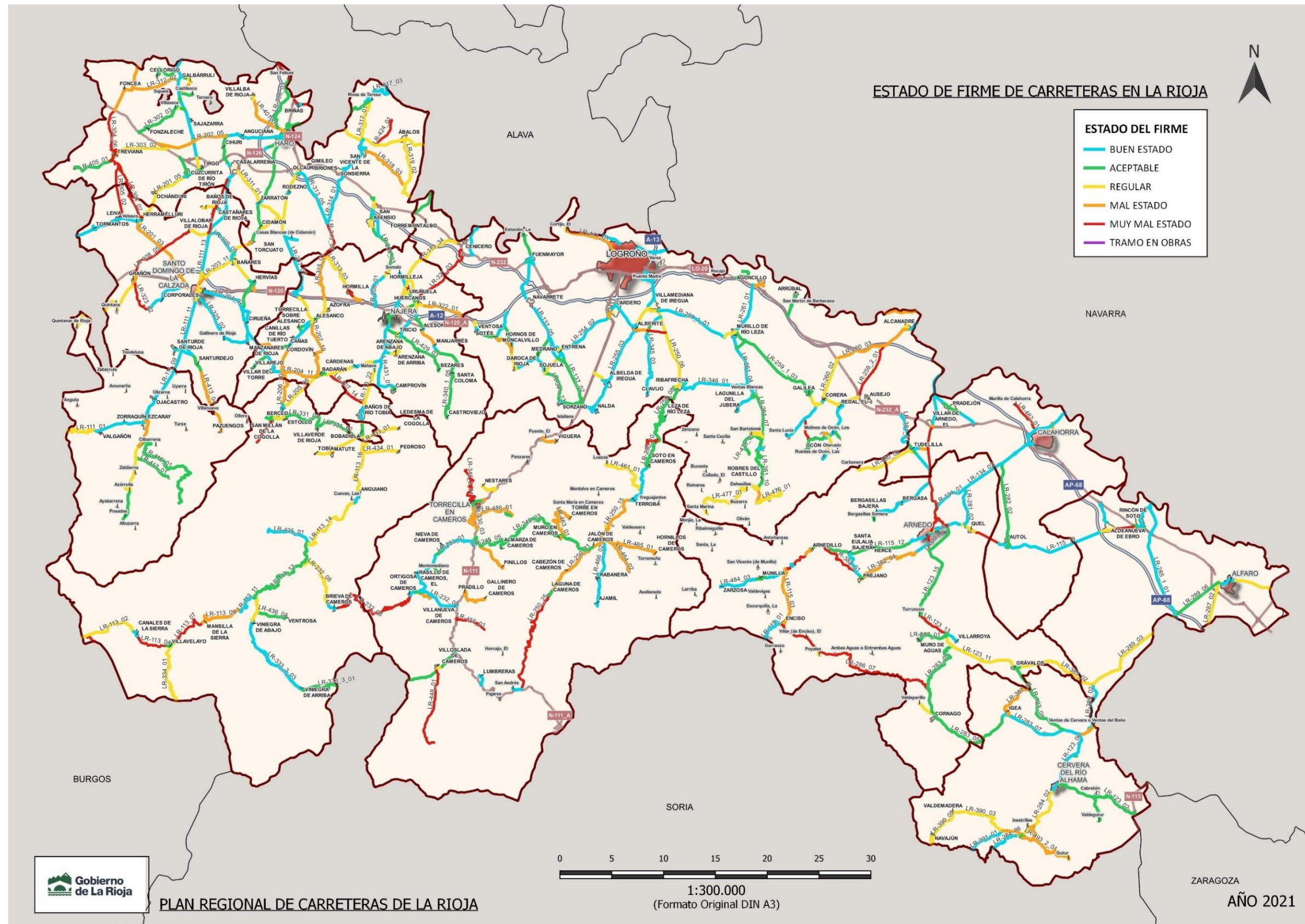


Ilustración 18 - Estado del firme.

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.

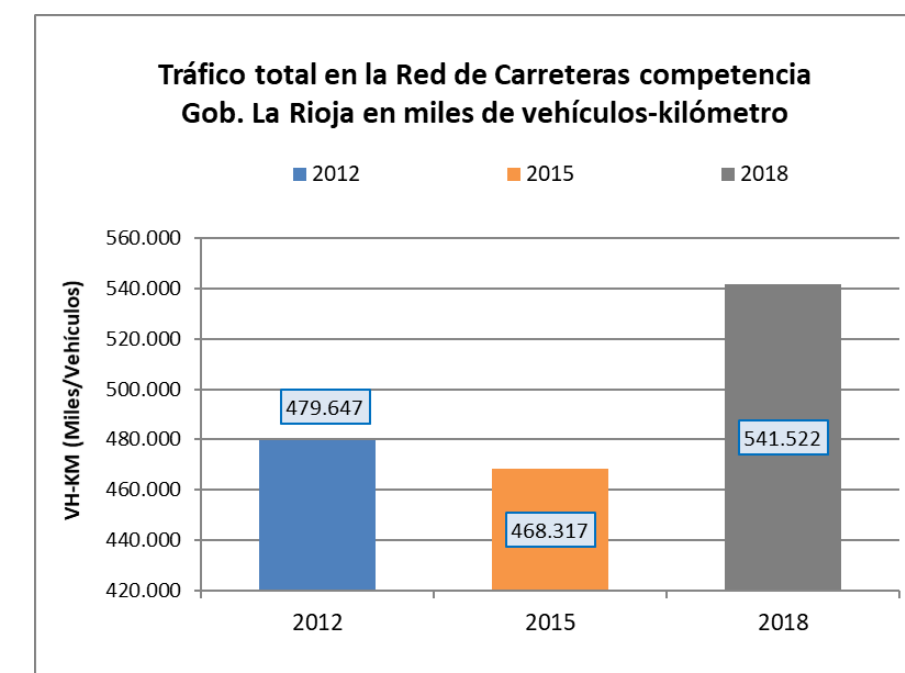


Ilustración 19 – Red carreteras competencia Gobierno La Rioja

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 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.

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.

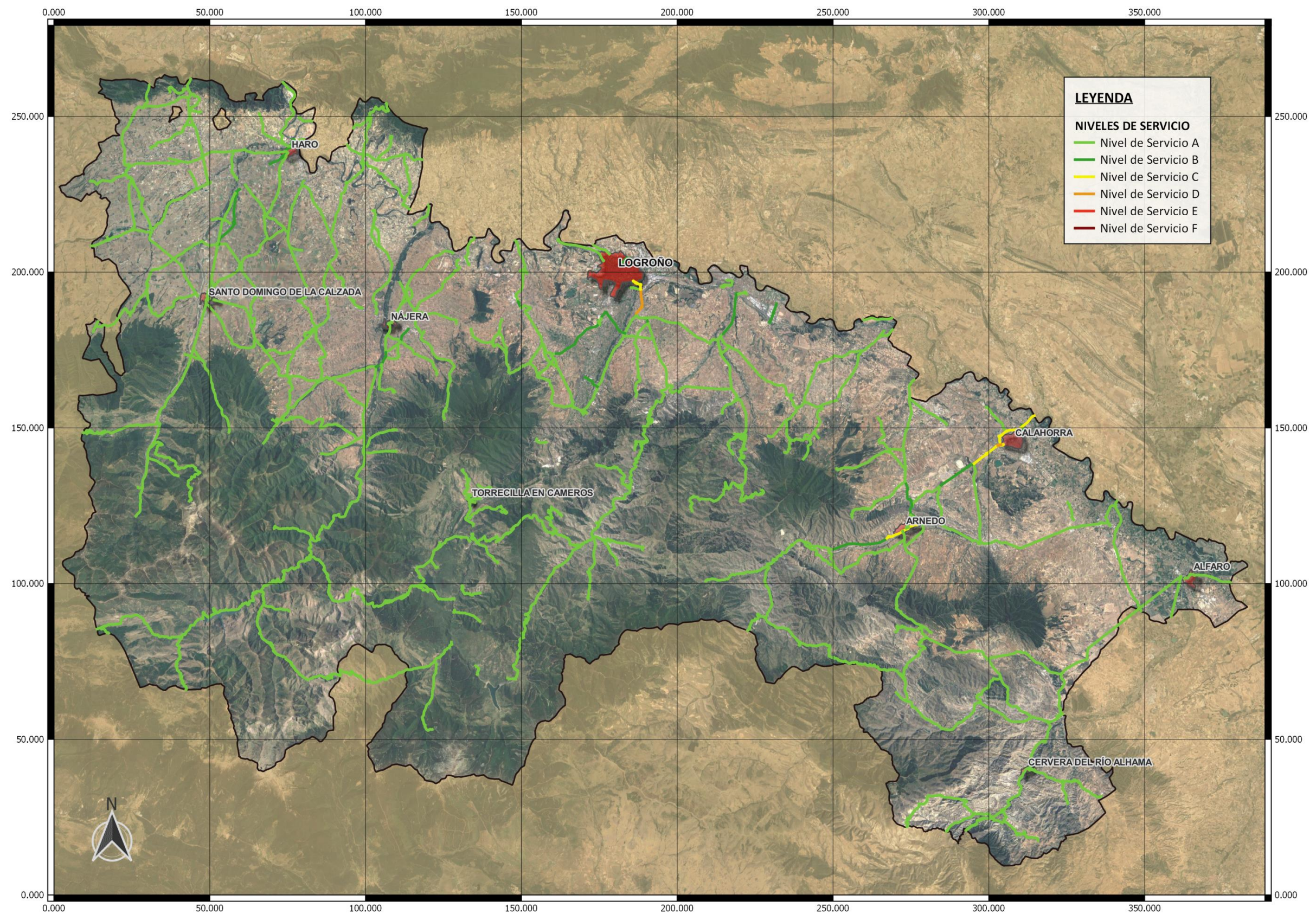


Ilustración 20 - Niveles de servicio.

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.

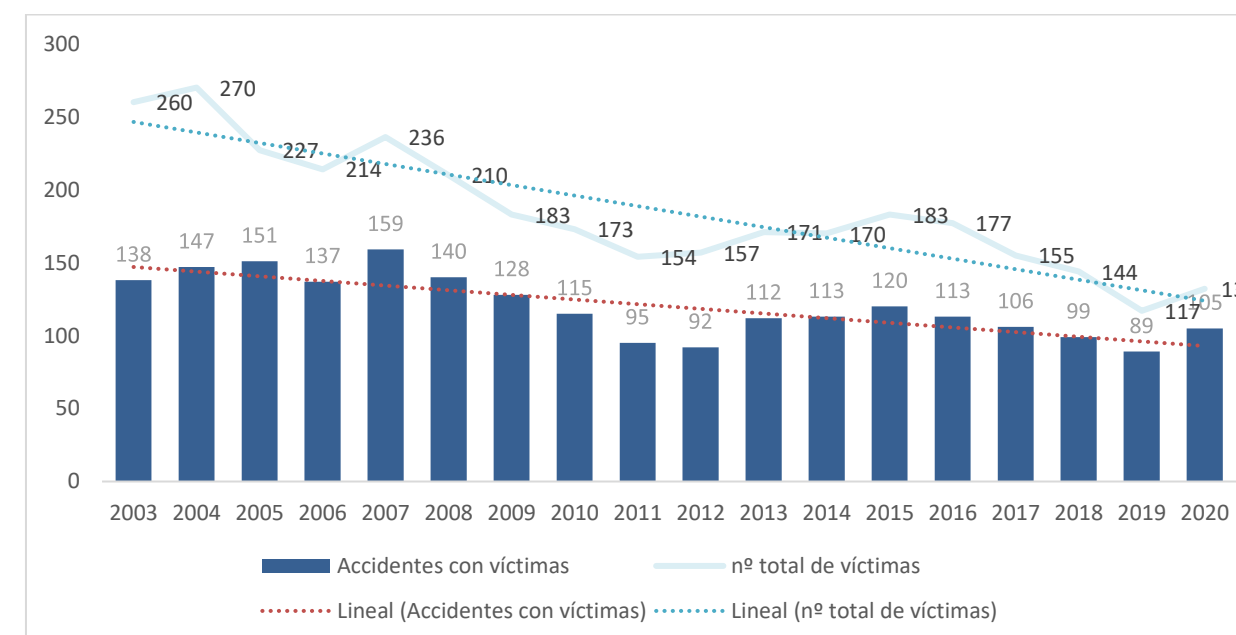


Ilustración 21 - Accidentabilidad.

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.

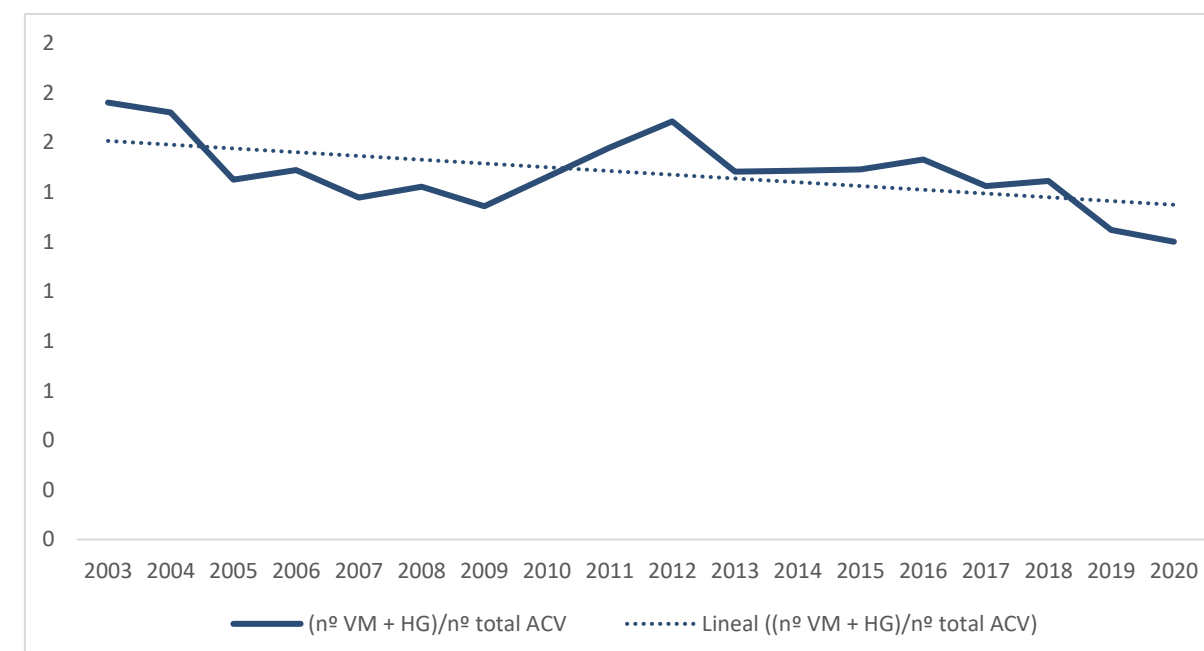


Ilustración 22 - Relación entre la suma de víctimas mortales y heridos graves y el número total de accidentes con víctimas.

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:

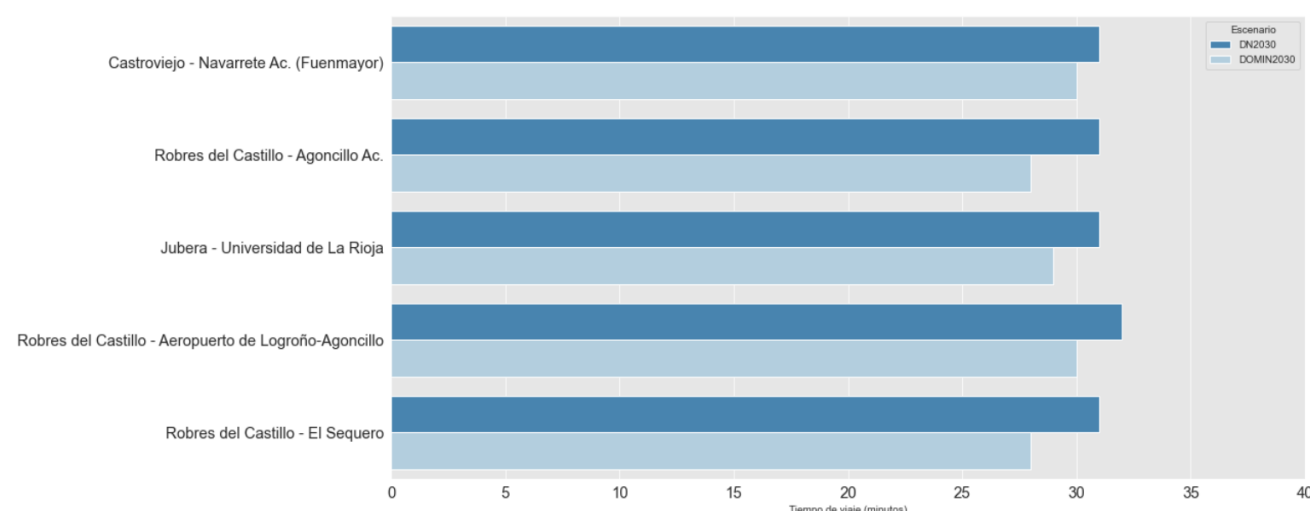


Ilustración 23 – Tiempo de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos y sus equipamientos más cercanos que cumplen con los umbrales de accesibilidad en el escenario Do Minimum 2030 con respecto al escenario Do Nothing 2030 gracias a las actuaciones realizadas en el mismo.

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:

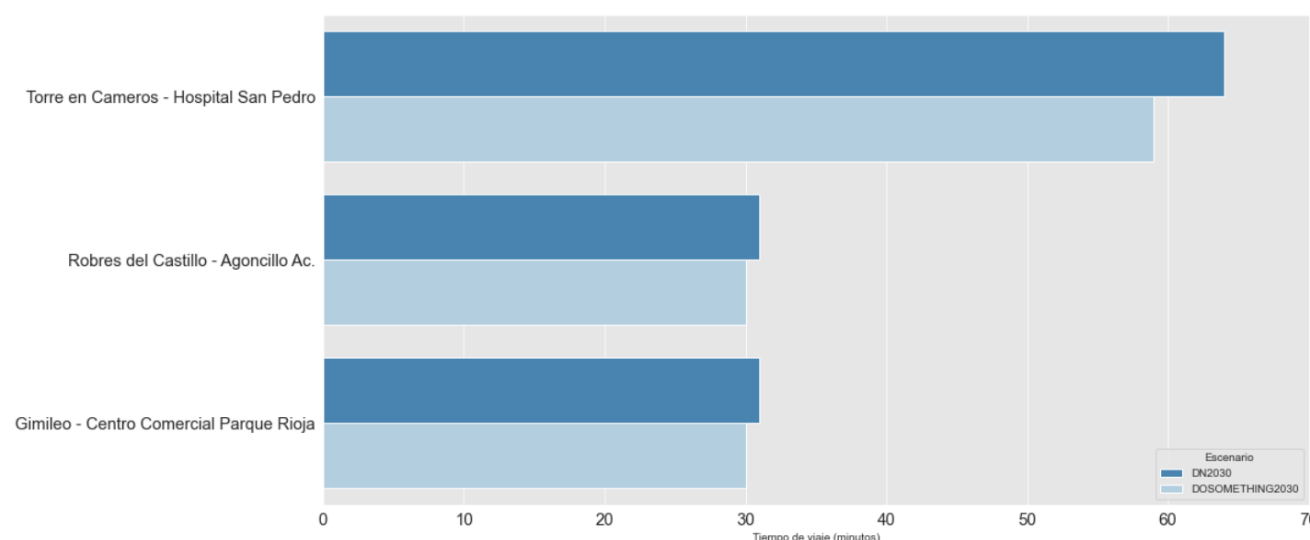


Ilustración 24 – Tiempo de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos y sus equipamientos más cercanos que cumplen con los umbrales de accesibilidad en el escenario Do Something 2030 con respecto al escenario Do Nothing 2030 gracias a las actuaciones realizadas en el mismo.

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:

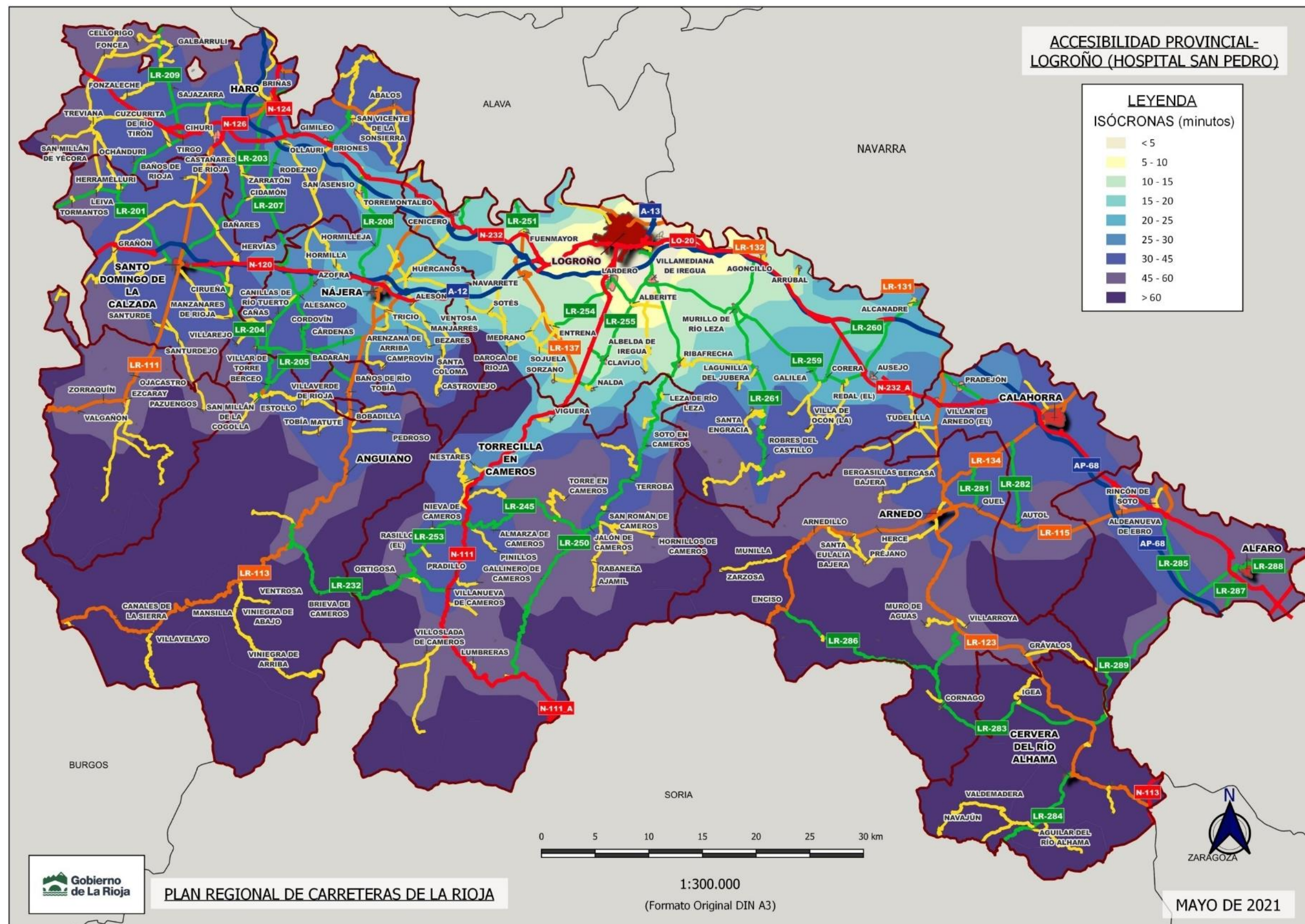
- Las comarcas de Cervera del Río Alhama y Tierra de Cameros son aquellas que presentan un mayor tiempo de viaje hasta los diferentes tipos de equipamiento.
- Logroño, Calahorra y Haro son las comarcas que presentan menor tiempo de viaje hasta los diferentes equipamientos.
- Los equipamientos que quedan 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.

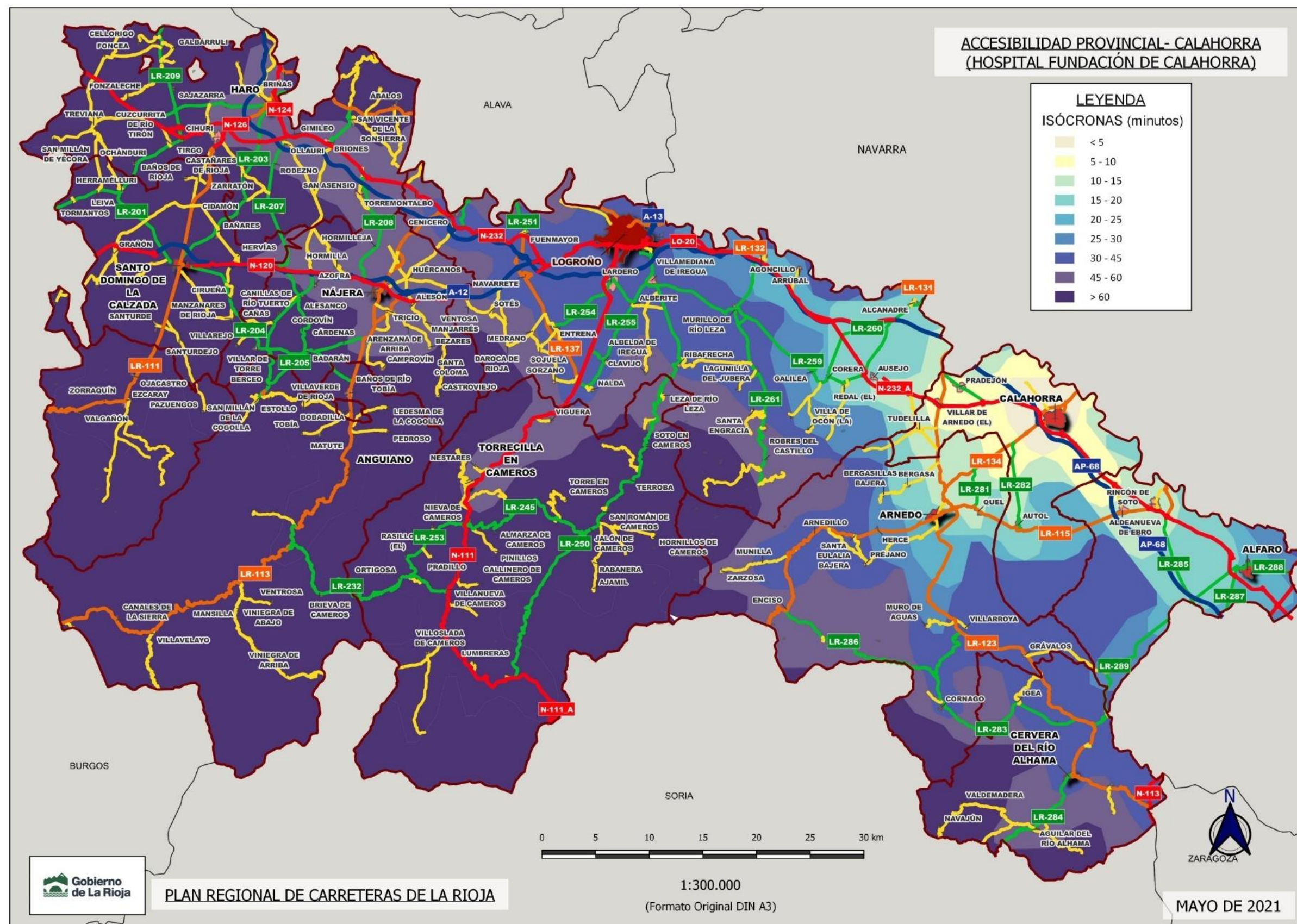
8.6.6 Conclusiones

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:

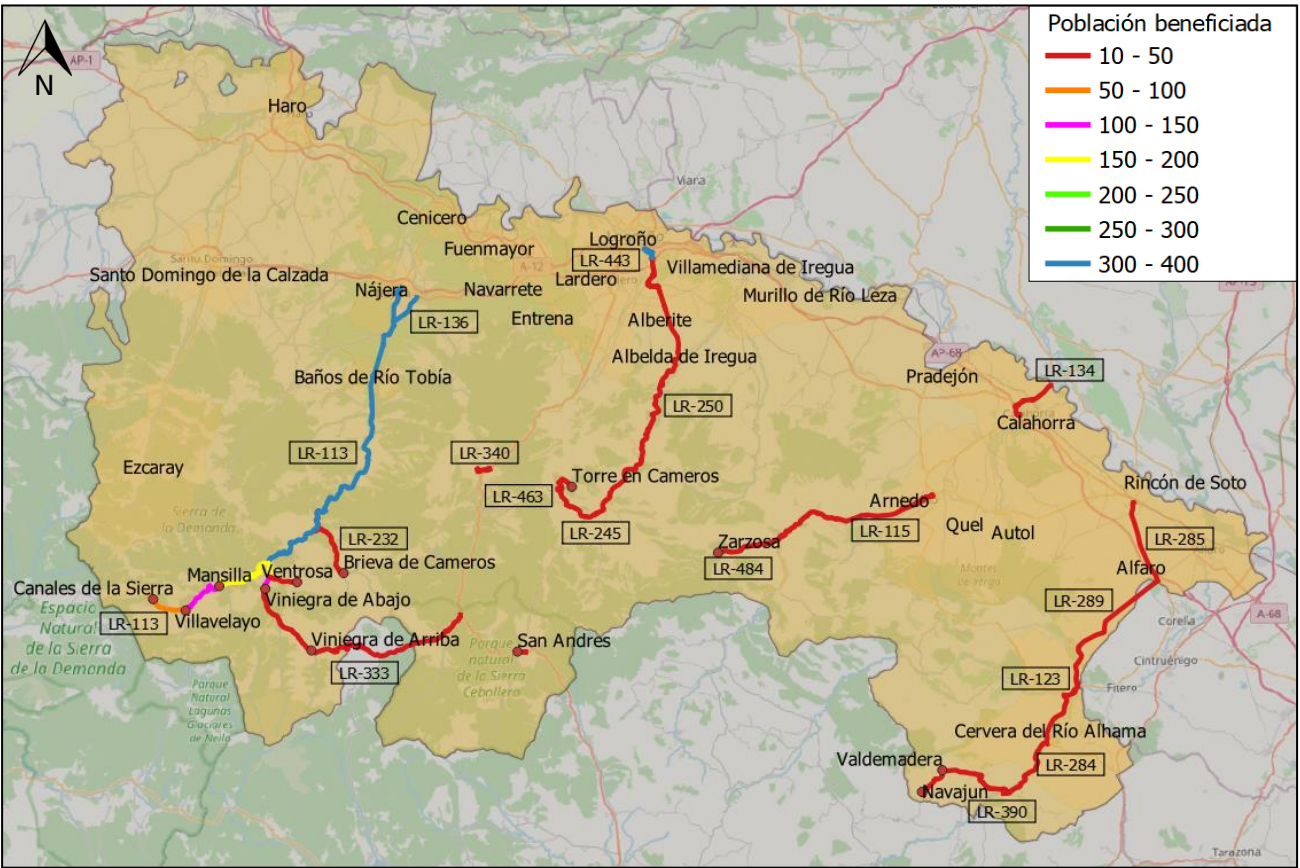


Ilustración 25 - Población beneficiada con mejoras en los tramos que afectan a núcleos con deficiencias de accesibilidad a centros sanitarios (CS y hospital más cercano).

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.

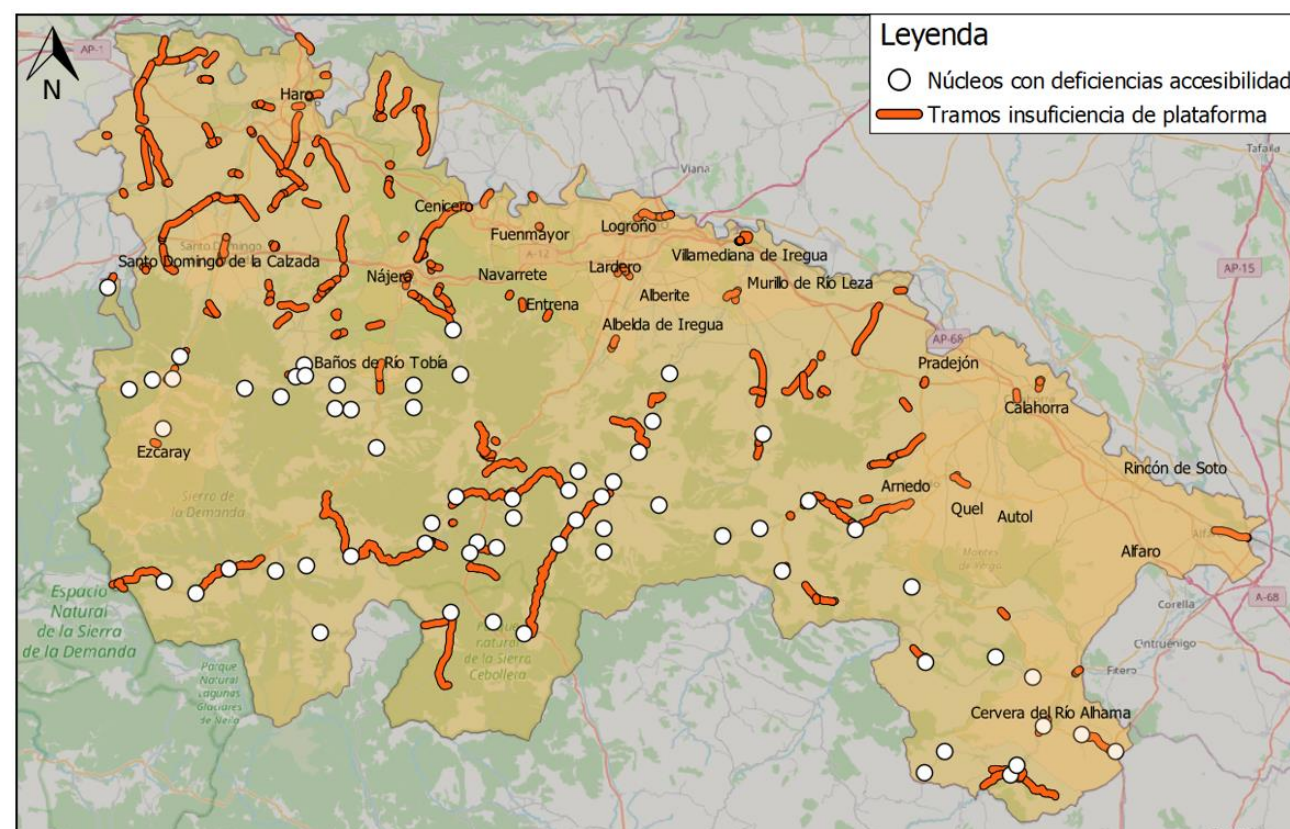


Ilustración 26 - Tramos con insuficiencia de plataforma y núcleos con deficiencias de accesibilidad.

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.

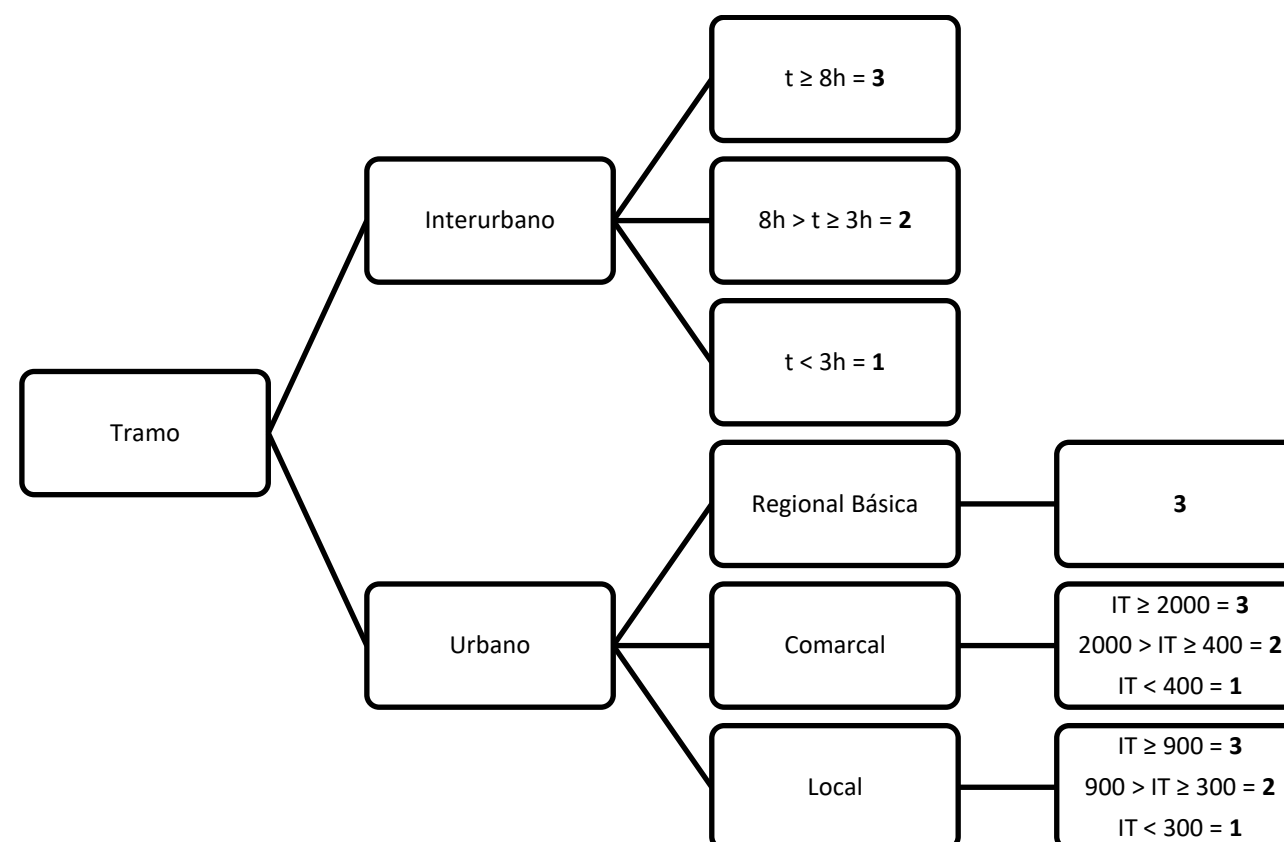


Tabla 34 - Valoración multicriterio por estado

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.

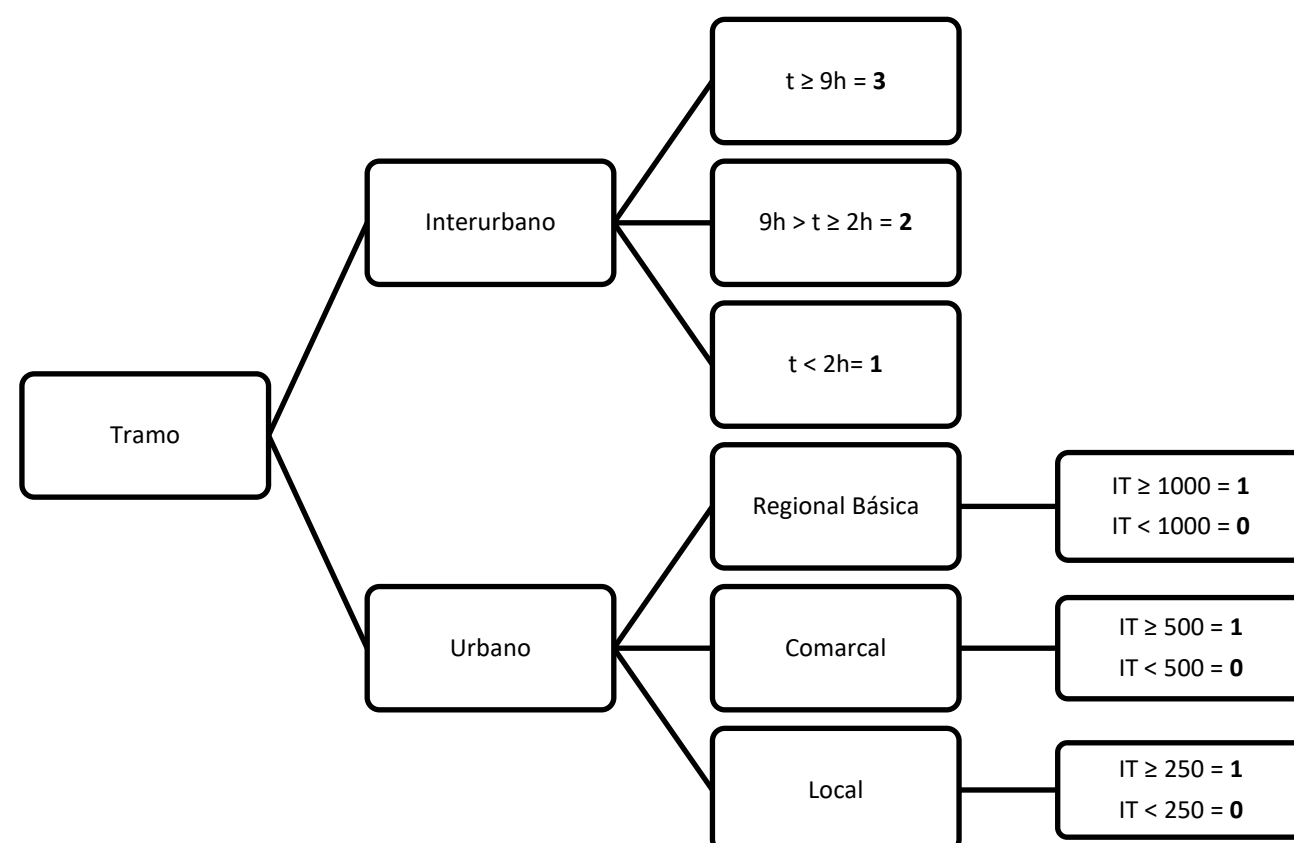


Tabla 35 - Valoración multicriterio por geometría – NO Calzada / NO Plataforma

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 |

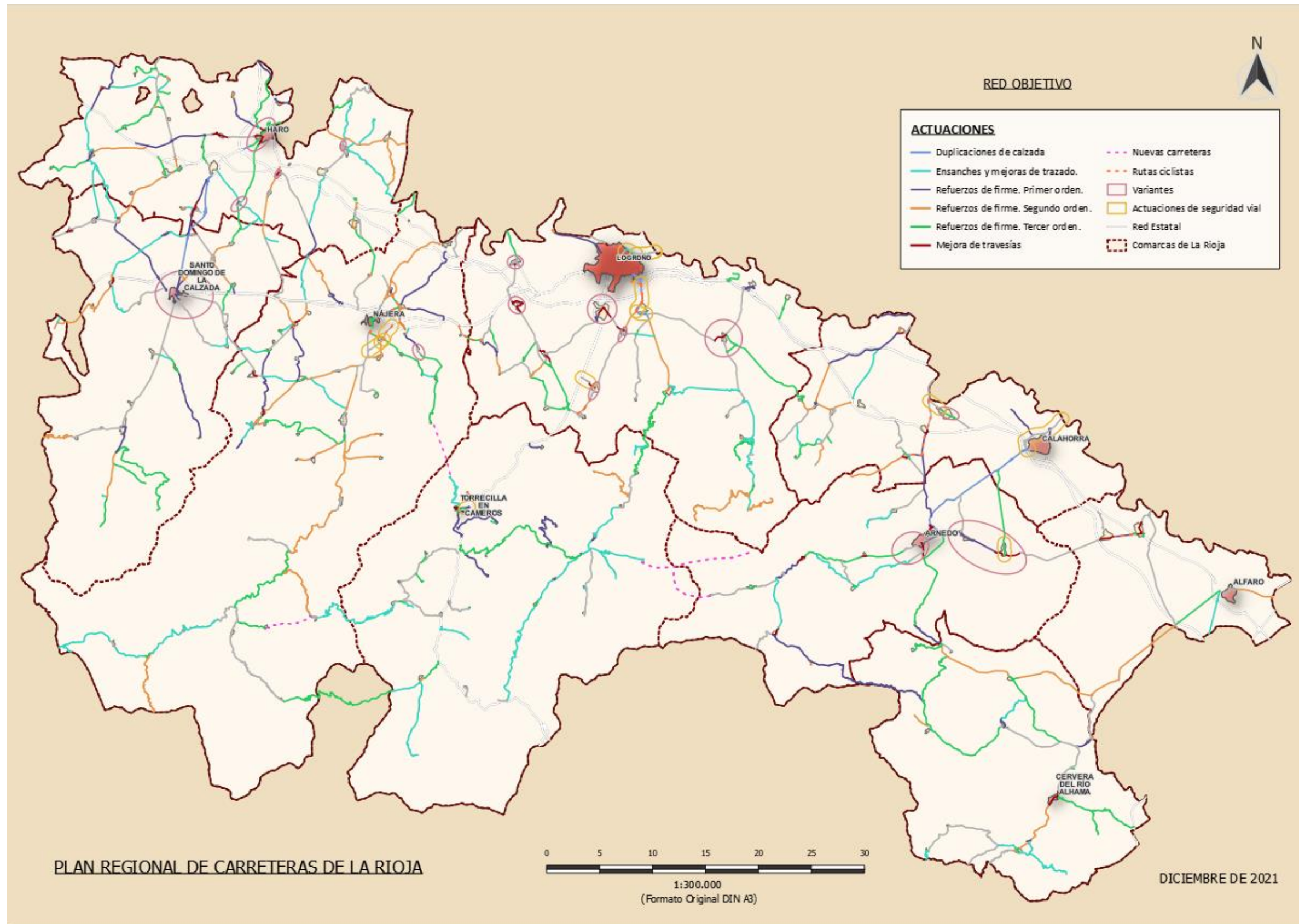
Duplicaciones de calzada

| 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
- 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 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 € |

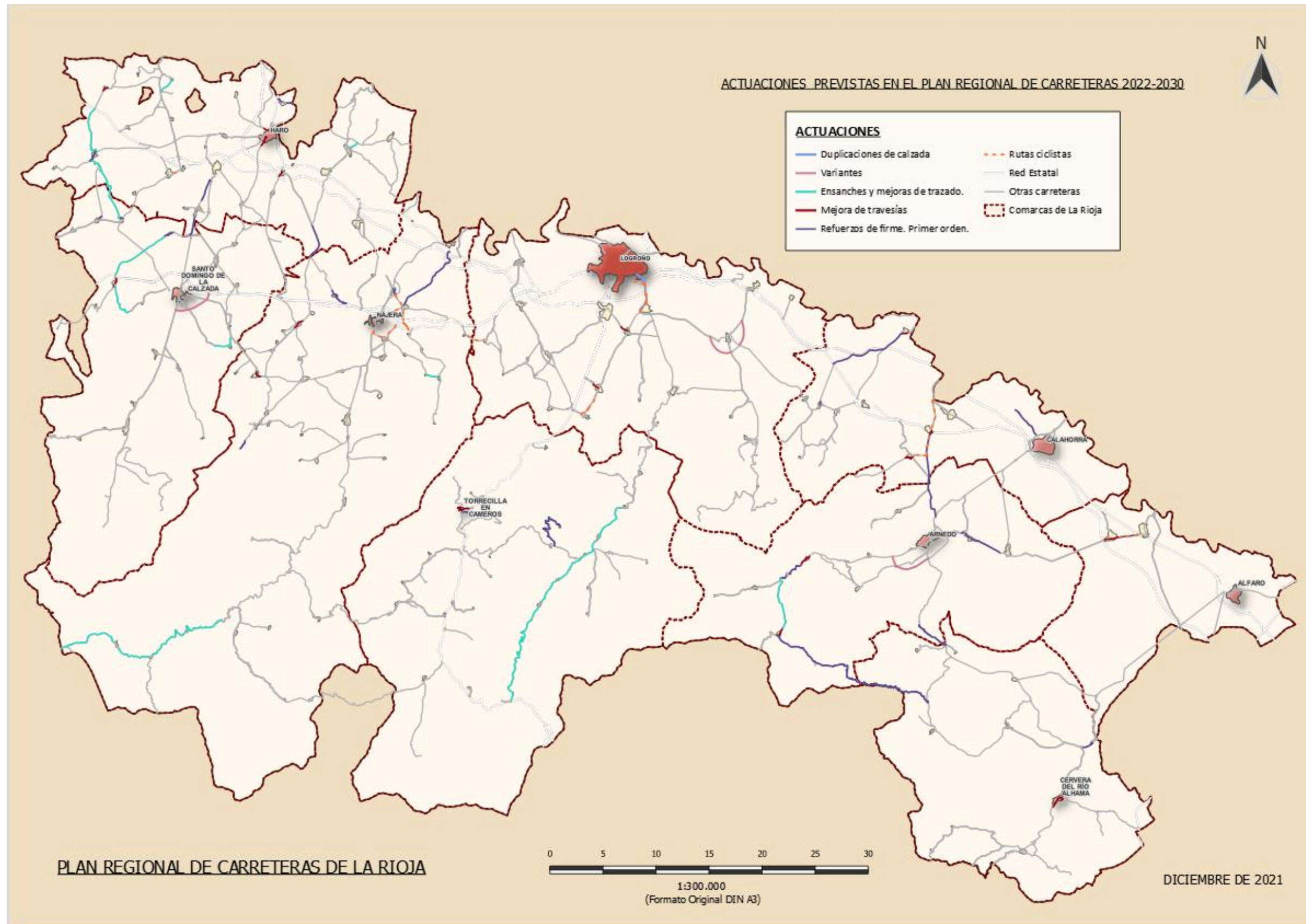
| Actuación | Importe (€) |
|---|----------------|
| LR-123_18 (Tramo LR-585 LR-134) | 209.894,88 € |
| LR-123_19 (Tramo LR-134 LR-483) | 696.214,08 € |
| LR-123_20 (Tramo LR-483 LR-381) | 294.552,11 € |
| LR-123_21 (Tramo LR-381 LR-481) | 506.337,51 € |
| LR-123_22 (Tramo LR-481 EL VILLAR) | 489.297,31 € |
| 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 € |

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

- 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 € |



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.

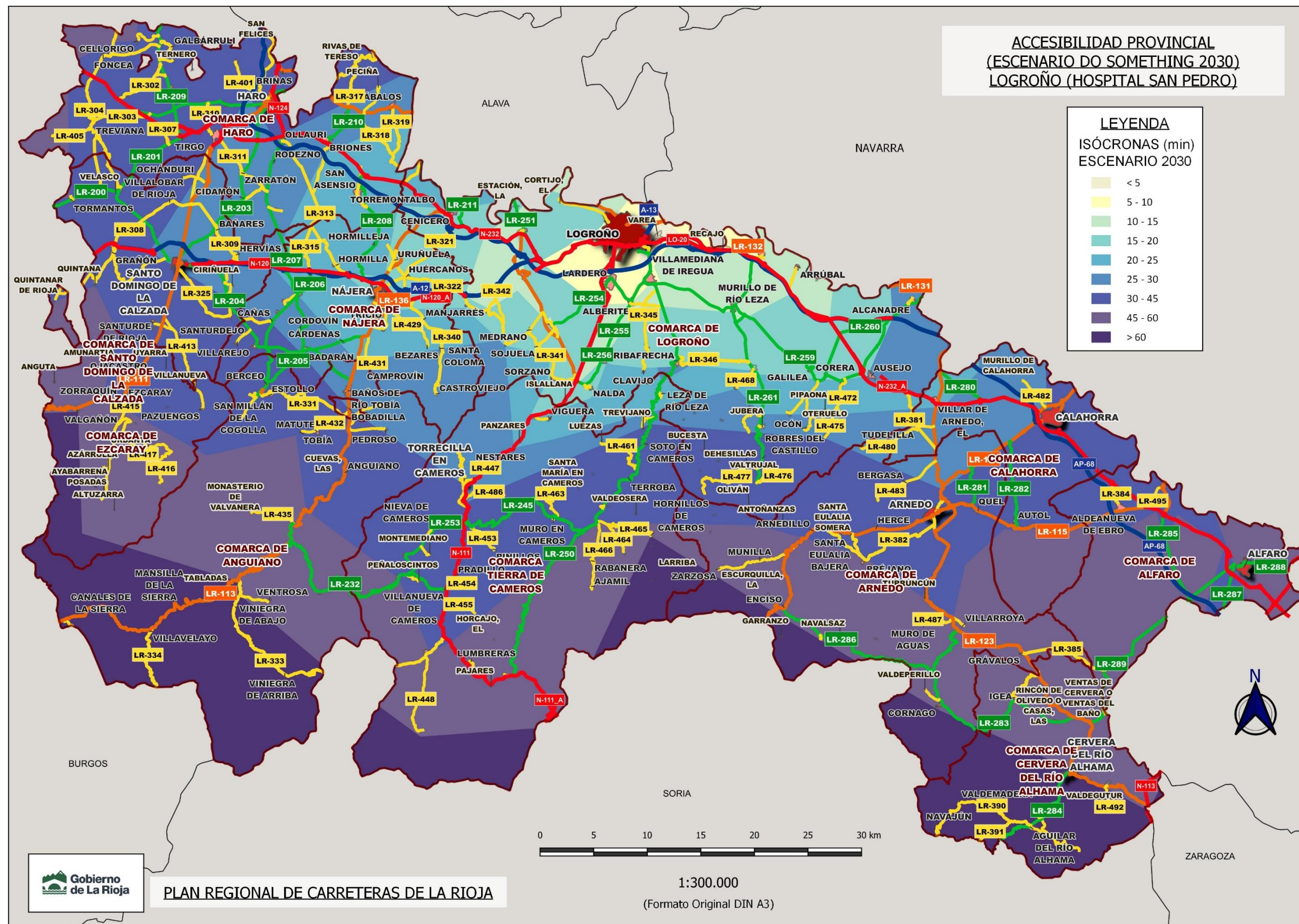
| | Do Nothing 2030 | Do Something 2030 | Ahorro anual |
|--|-----------------|-------------------|------------------------------------|
| Tiempo de recorrido anual (min) | 18.258.030 | 18.033.190 | 224.840 min |
| Emisiones anuales (Tn Co2/año) | 1877,75 | 1.866,28 | 11,47 Tn CO₂/año |
| Consumo de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

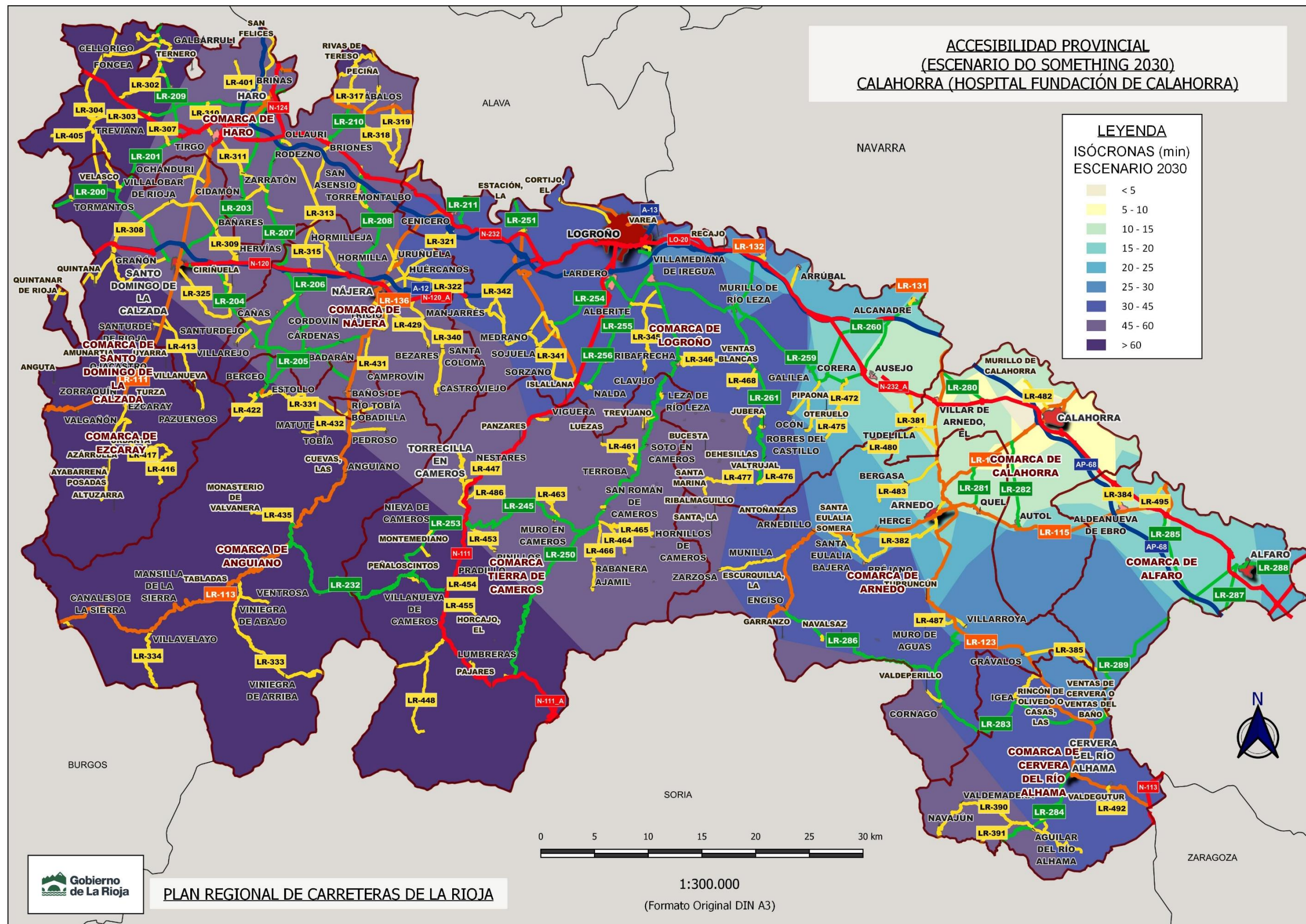
Tabla 51 - Ahorros anuales.

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) | |

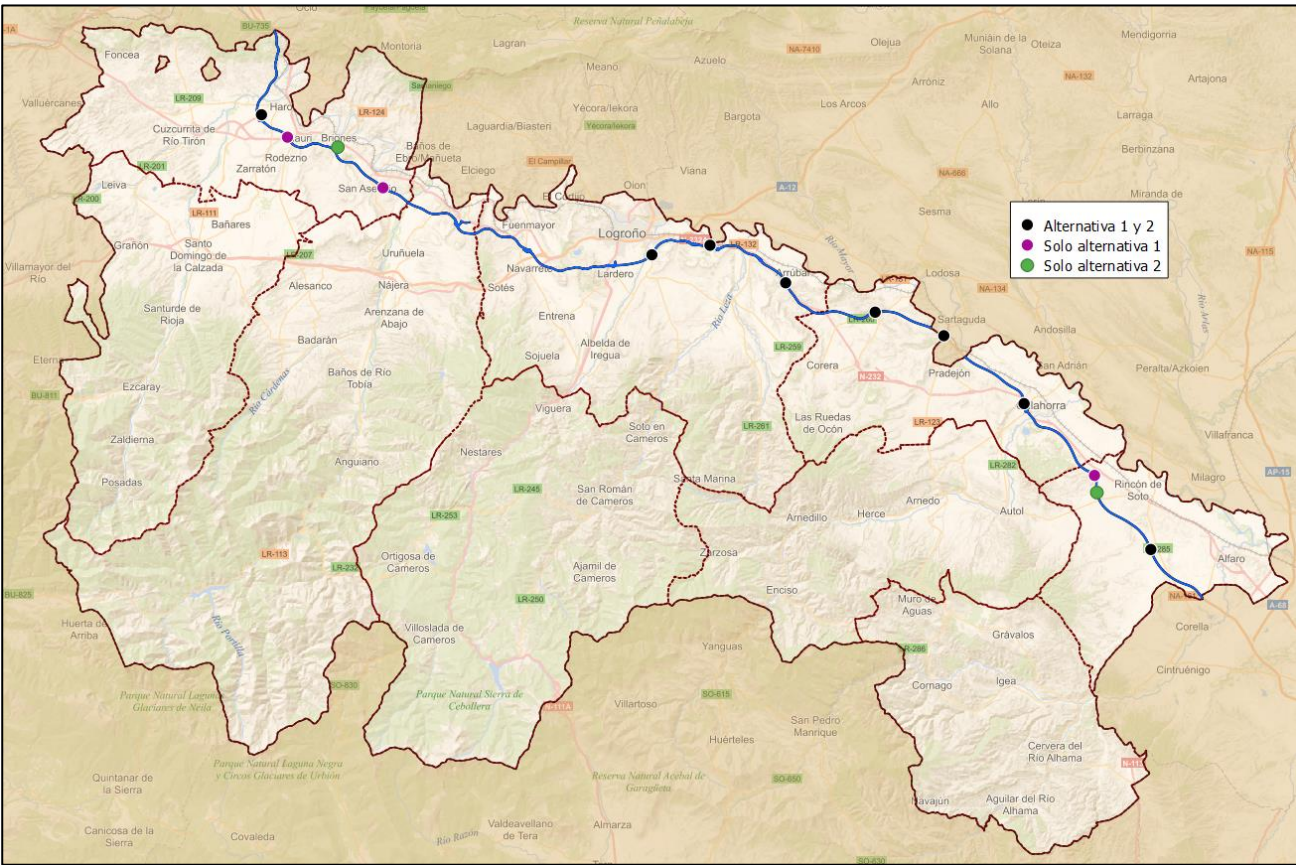


Ilustración 27. Alternativas de nuevos enlaces en la AP-68.

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

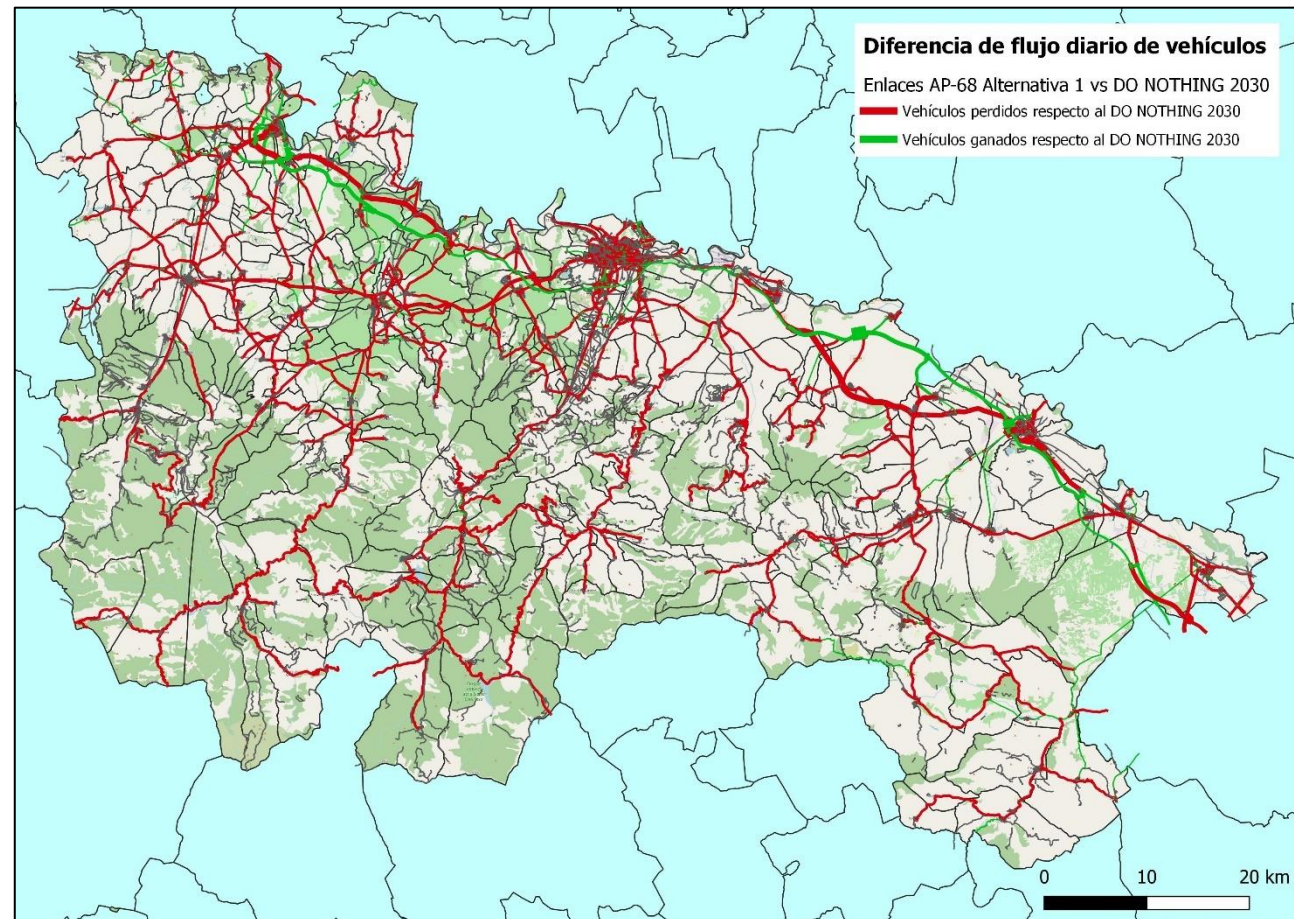


Ilustración 28 – Diferencias de flujo diario vehicular – Alternativa 1 vs DN2030

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

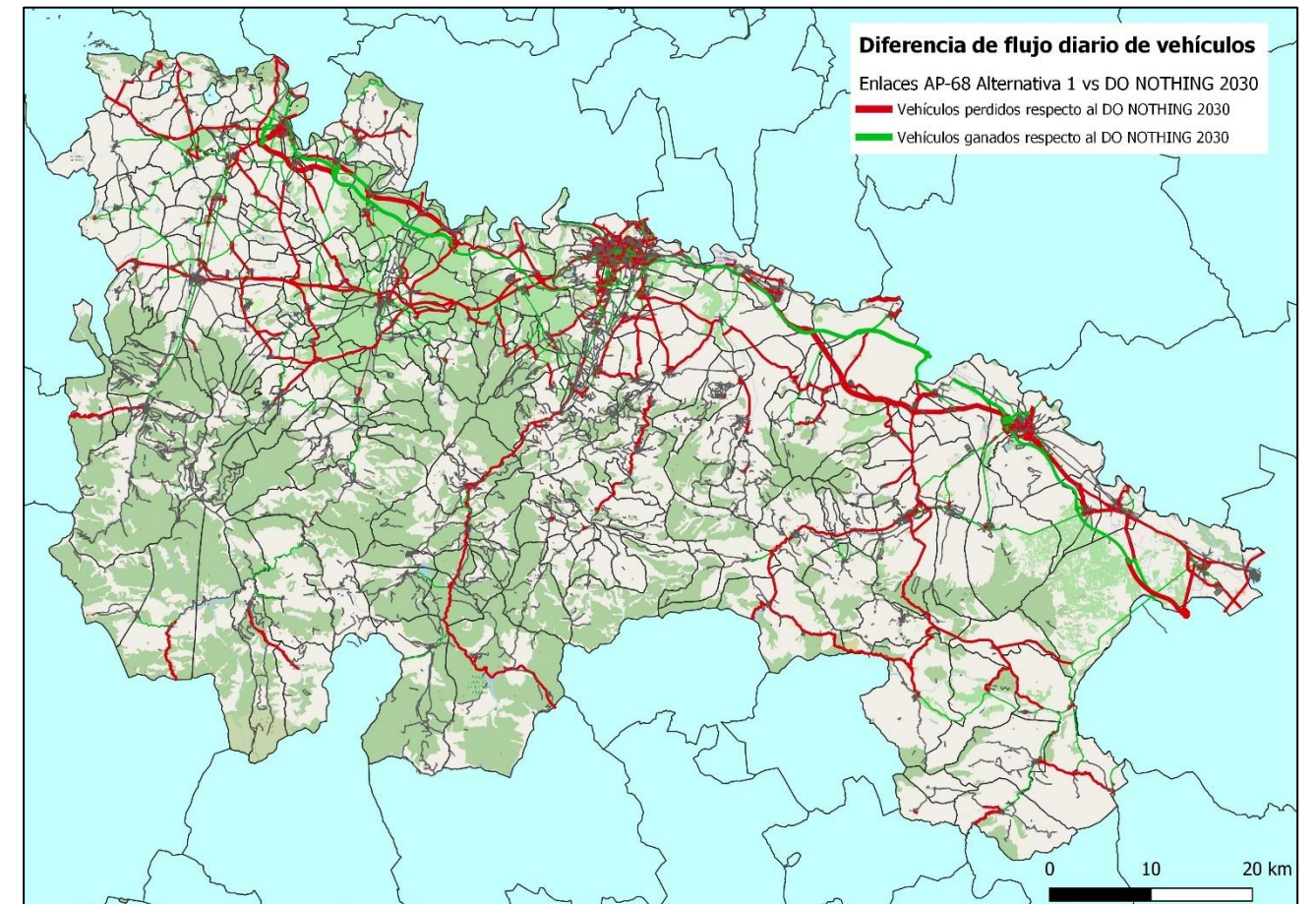


Ilustración 29 – Diferencias de flujo diario vehicular – Alternativa 2 vs DN2030

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 | APÉNDICE D: VIVENDAS..... | 35 |
| 2. MEDIO FÍSICO | 1 | APÉNDICE E: MAPA DE SENDEROS | 38 |
| 2.1. CLIMATOLOGÍA | 1 | APÉNDICE F: CENTROS EDUCATIVOS..... | 40 |
| 2.2. GEOMORFOLOGÍA..... | 1 | APÉNDICE G: BIENES DE INTERÉS CULTURAL | 44 |
| 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 | | |

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.

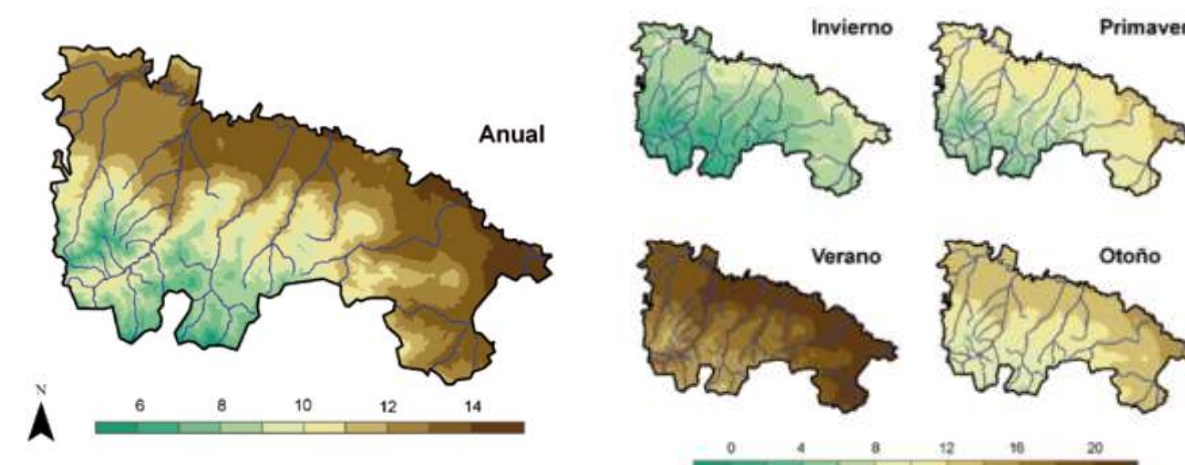


Ilustración 3 - Distribución espacial de los valores de temperatura media anual y estacional en La Rioja (datos en °C)

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.

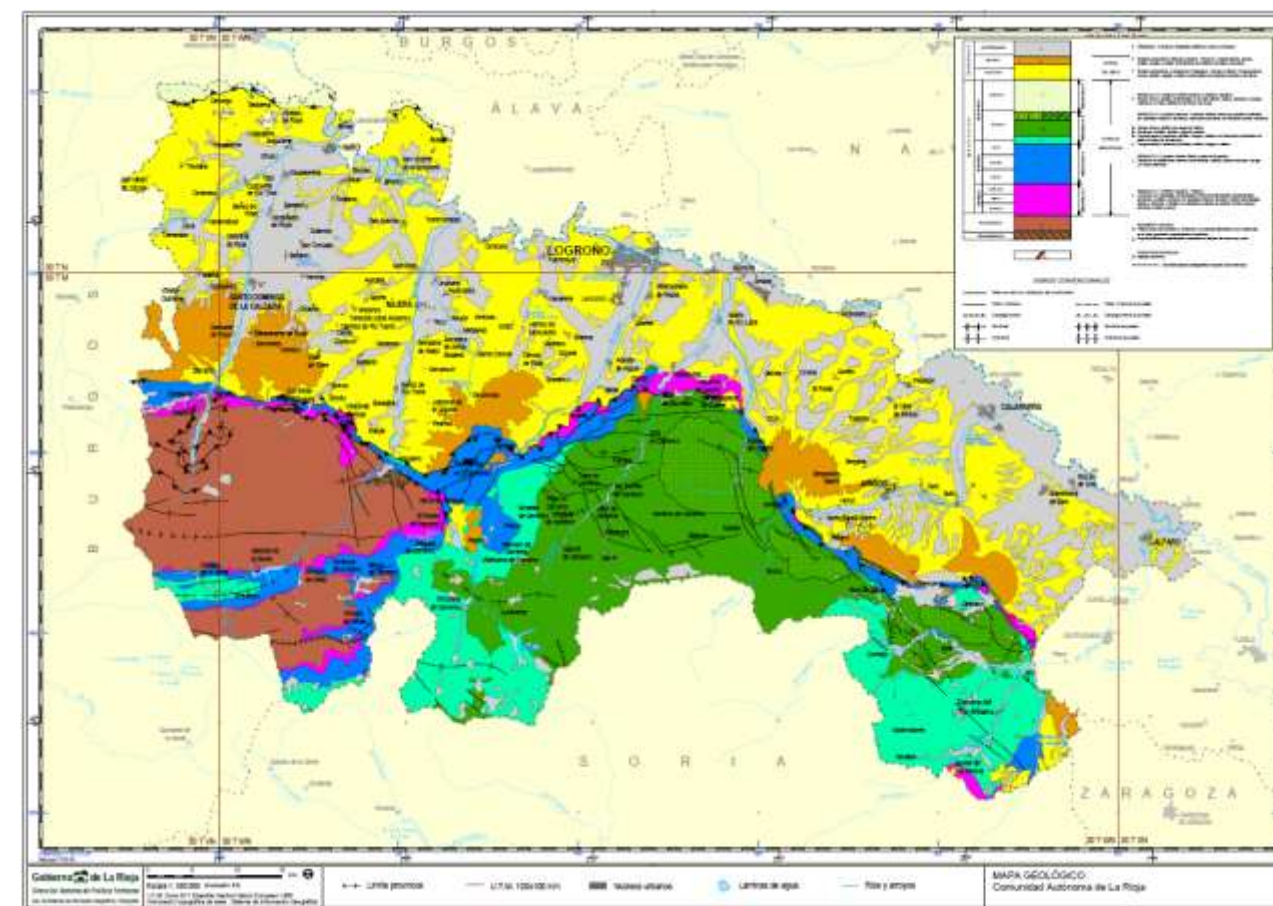


Ilustración 5 - Mapa geológico 1:350.000

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. Lodosa | 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 90° 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 rioja, Baños de rioja, Castañares de rioja 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.

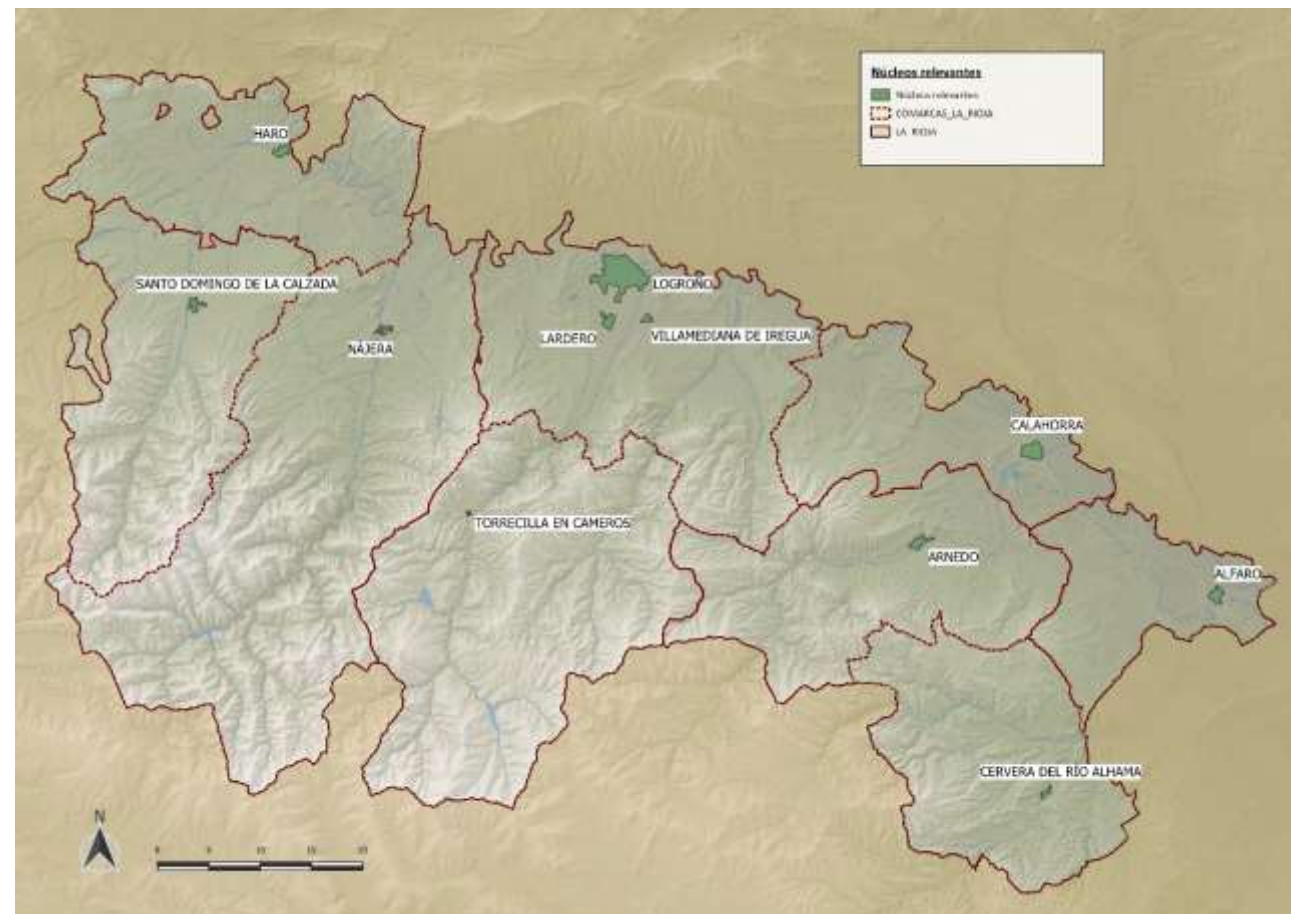


Ilustración 8 – Situación de los municipios de especial relevancia de La Rioja

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).

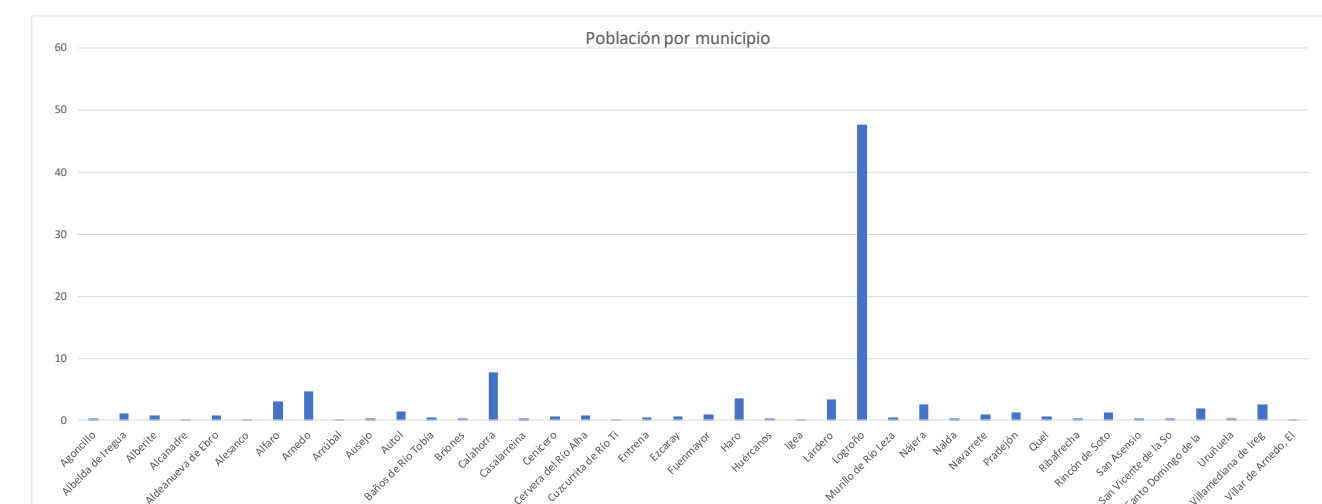


Gráfico 1 – Situación de los municipios de especial relevancia de La Rioja

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.

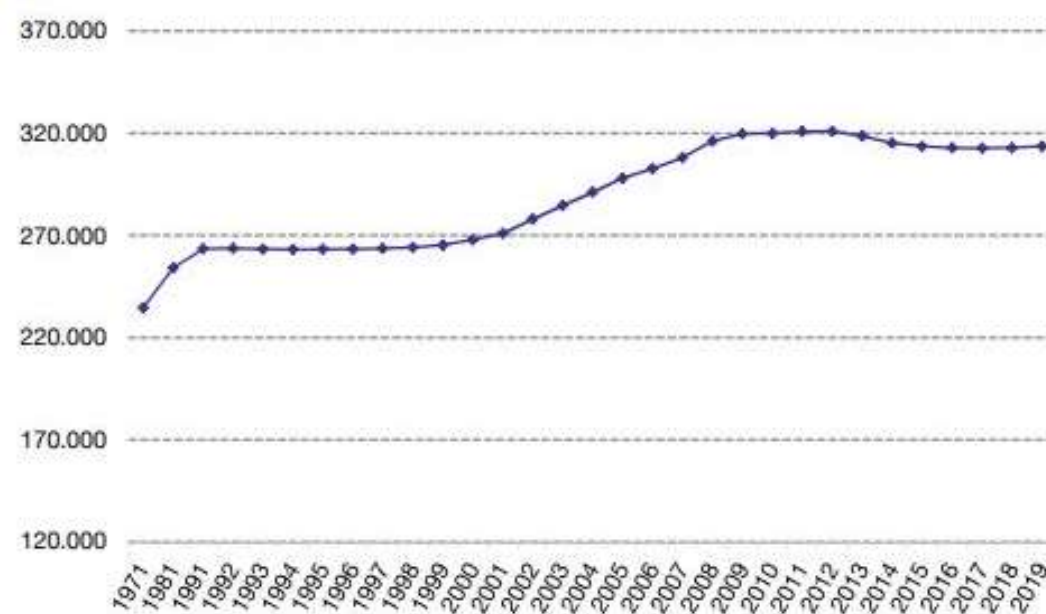


Gráfico 2 - Evolución de la población entre 1971 y 2019

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.

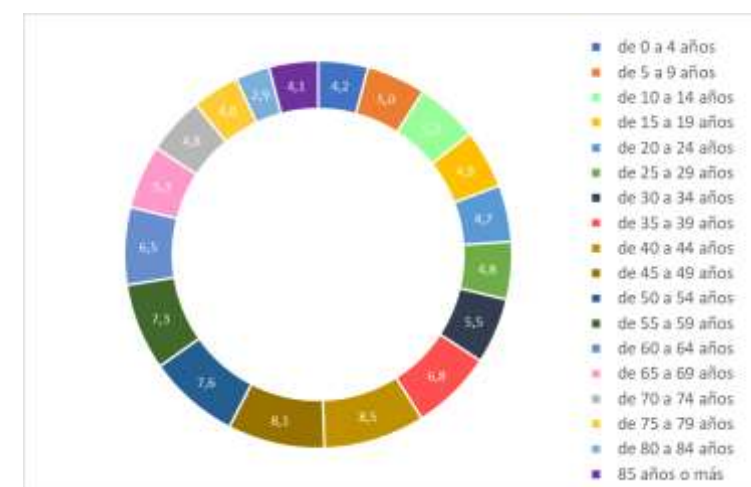


Gráfico 3 – Distribución de población según grupos de edades en La Rioja

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.

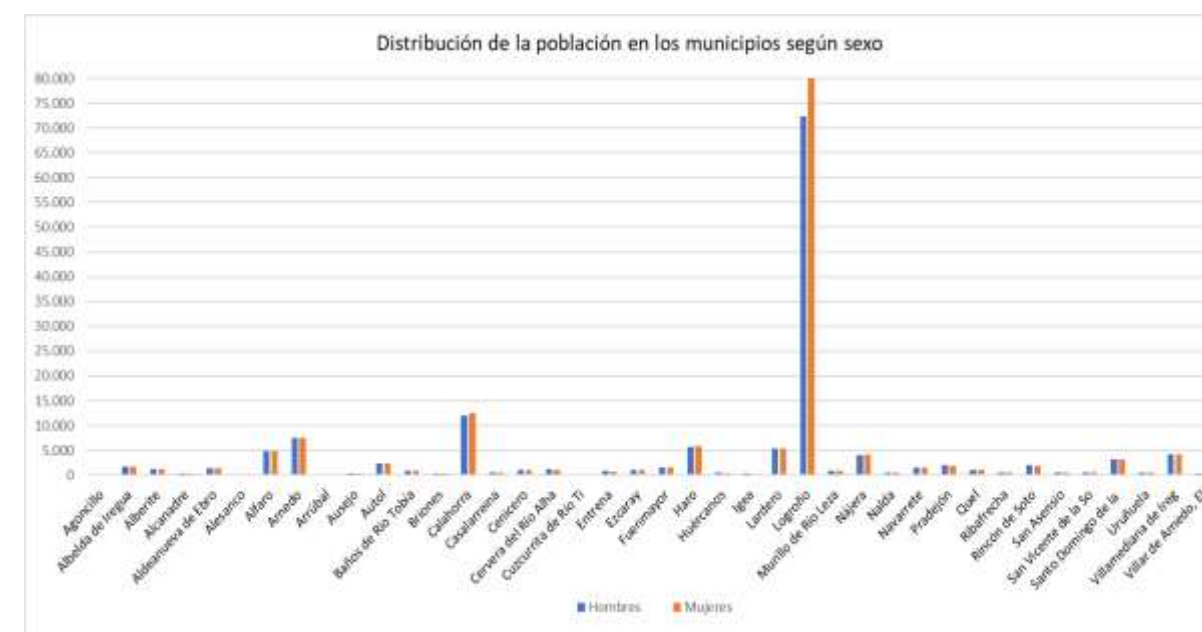


Gráfico 4 – Distribución de población en municipios según su sexo en La Rioja

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 %.

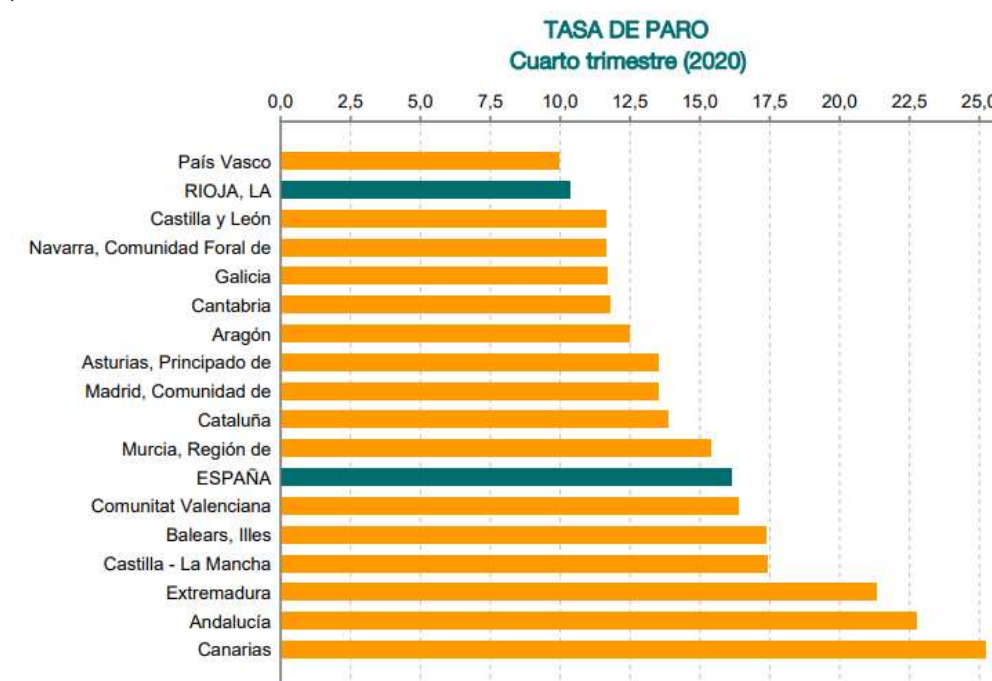


Gráfico 5 – Situación de los municipios de especial relevancia de La Rioja

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%).

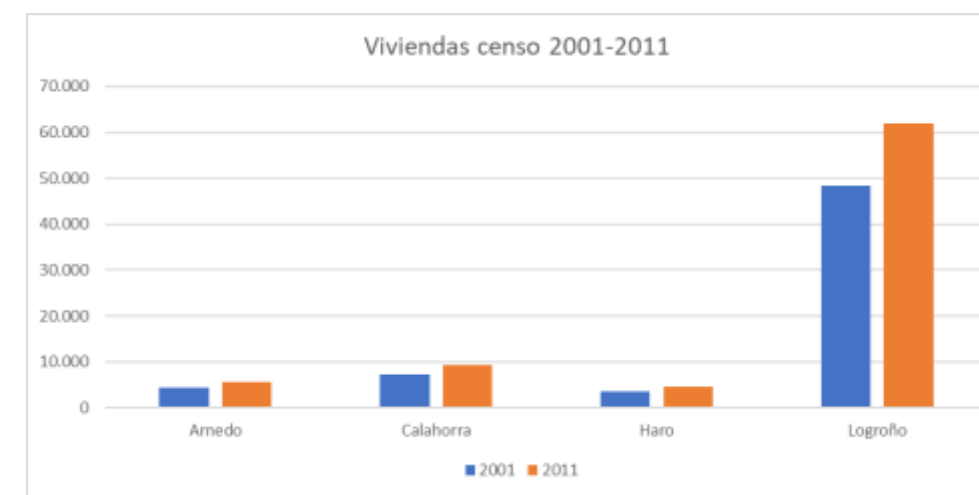


Gráfico 7 – Censo de viviendas familiares principales 2001-2011

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).

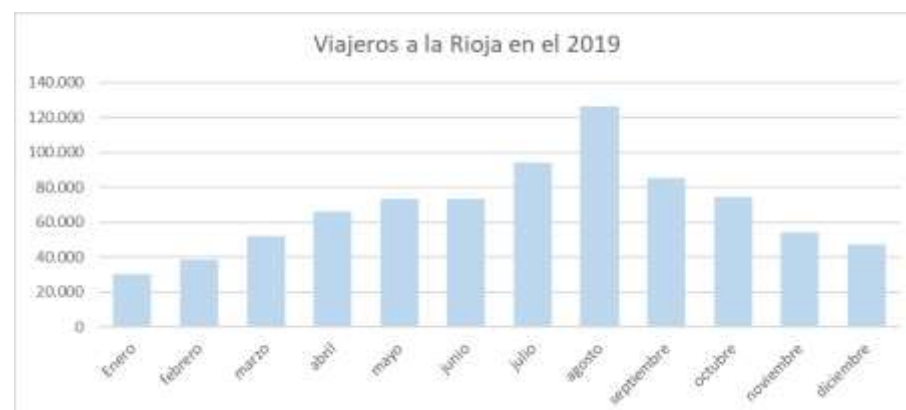
En cuanto a cifras relacionadas con el turismo, para el año 2019 antes de la crisis sanitaria provocada por el virus COVID-19, La Rioja contaba con un total de 4.865 habitaciones (hoteles, hostales, etc.), 1.187 establecimientos turísticos y 18.031 plazas.

| | 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)

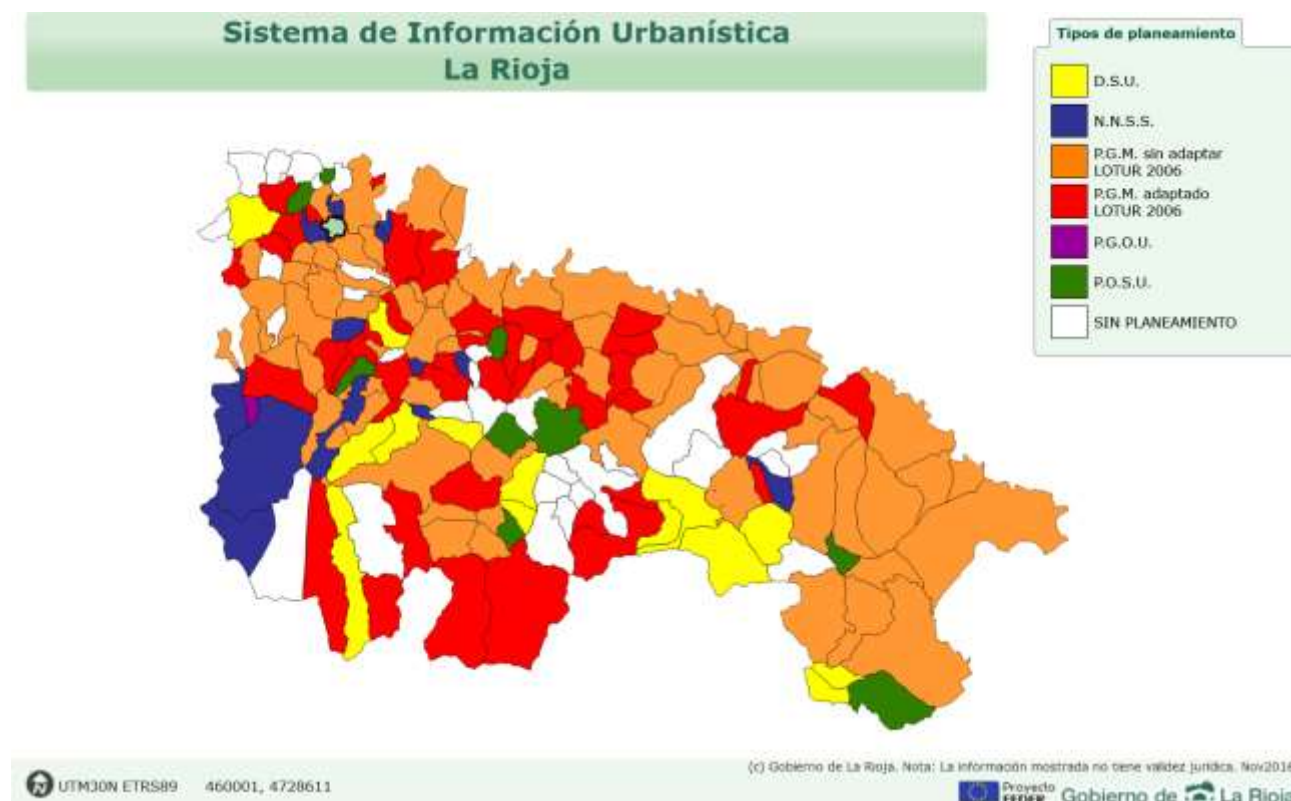


Ilustración 9 – Visor del Sistema de Información Urbanística de La Rioja

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.

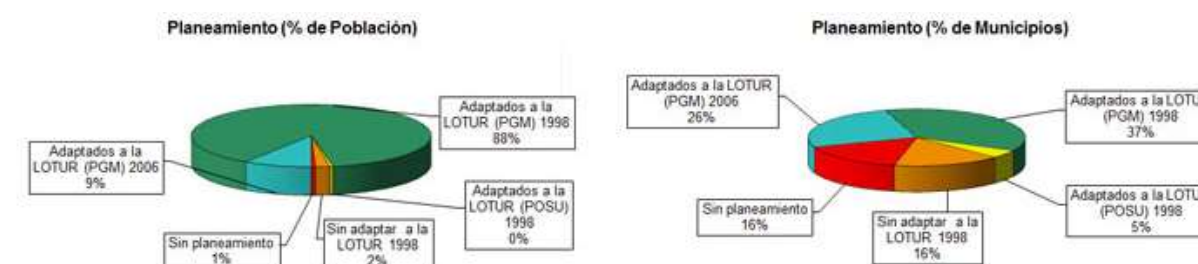


Gráfico 9 – Porcentaje de municipios y población de La Rioja según el planeamiento

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.

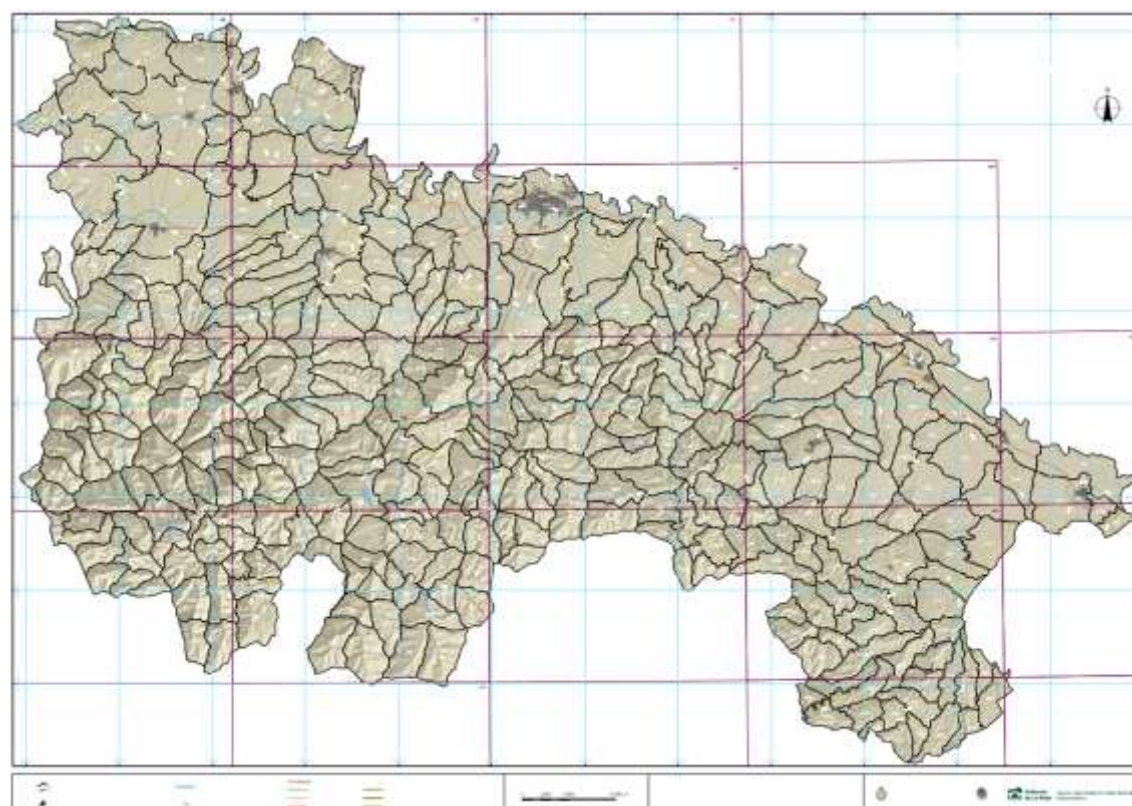


Ilustración 10 – Unidades de paisaje definidas en el Estudio y Cartografía del Paisaje

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 Nájera, 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.

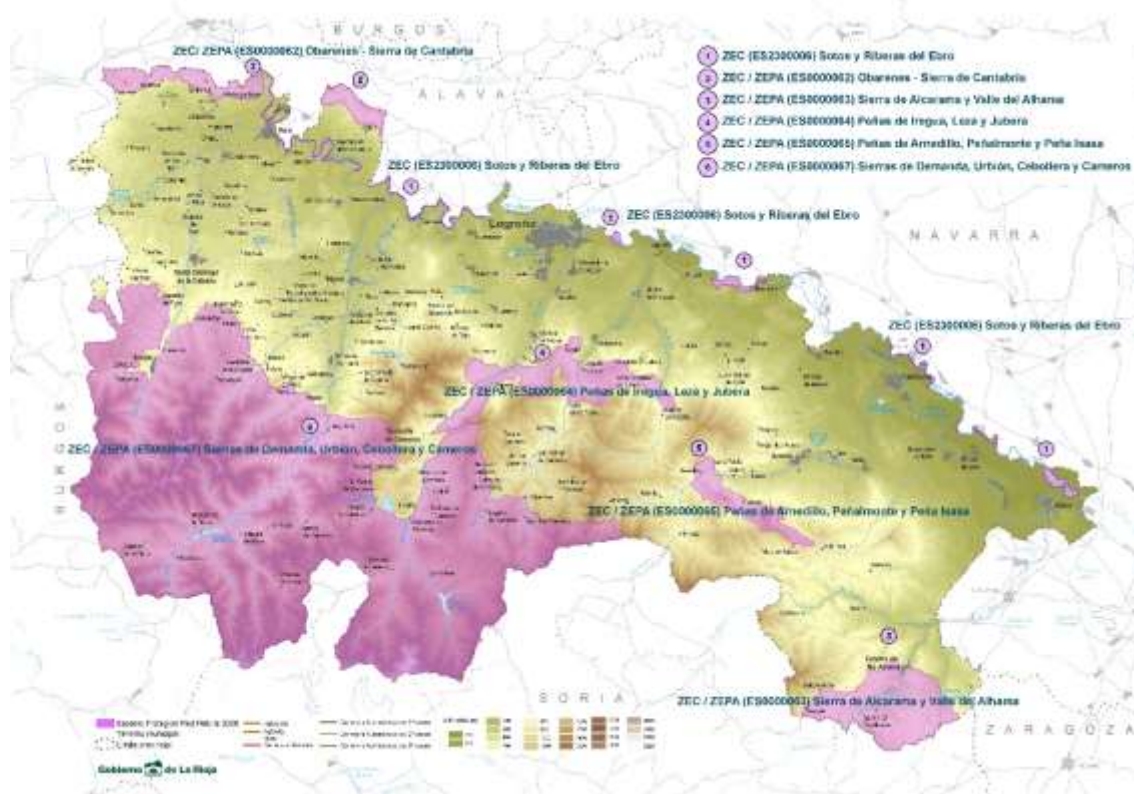


Ilustración 16 – Situación de los espacios de la Red Natura 2000 en La Rioja

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 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 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 Colegal | 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 | Ermida de Canalejas | Zarzosa |
| El Viano | Haro | Fuente Gamellón | Zarzosa |
| Ermida 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.

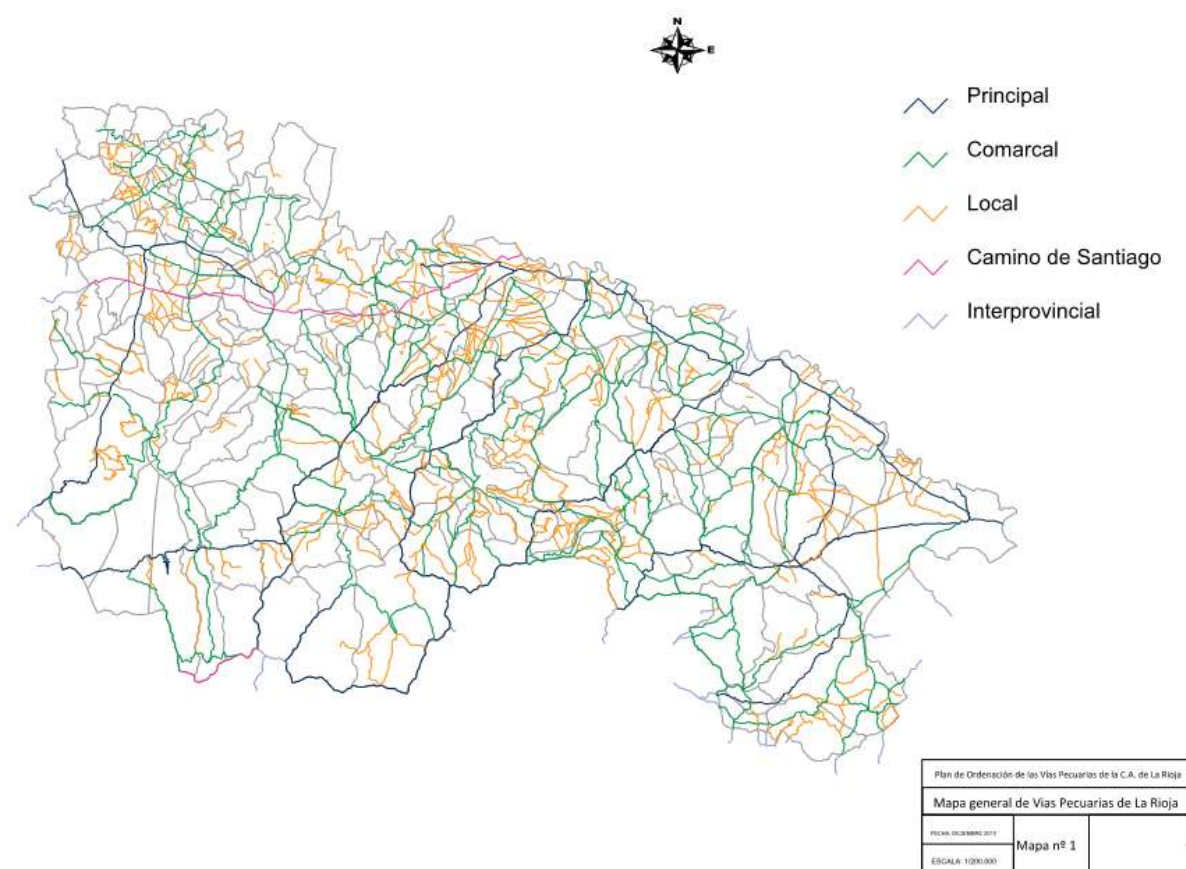


Ilustración 17 – Mapa General de Vías Pecuarias de La Rioja

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 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 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.

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 | | 80 | | 150 |
| Zona 5 Santo Domingo | | 55 | | 130 |
| Zona 6 Nájera | | 94 | | 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

Fuente: Elaboración propia

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 |

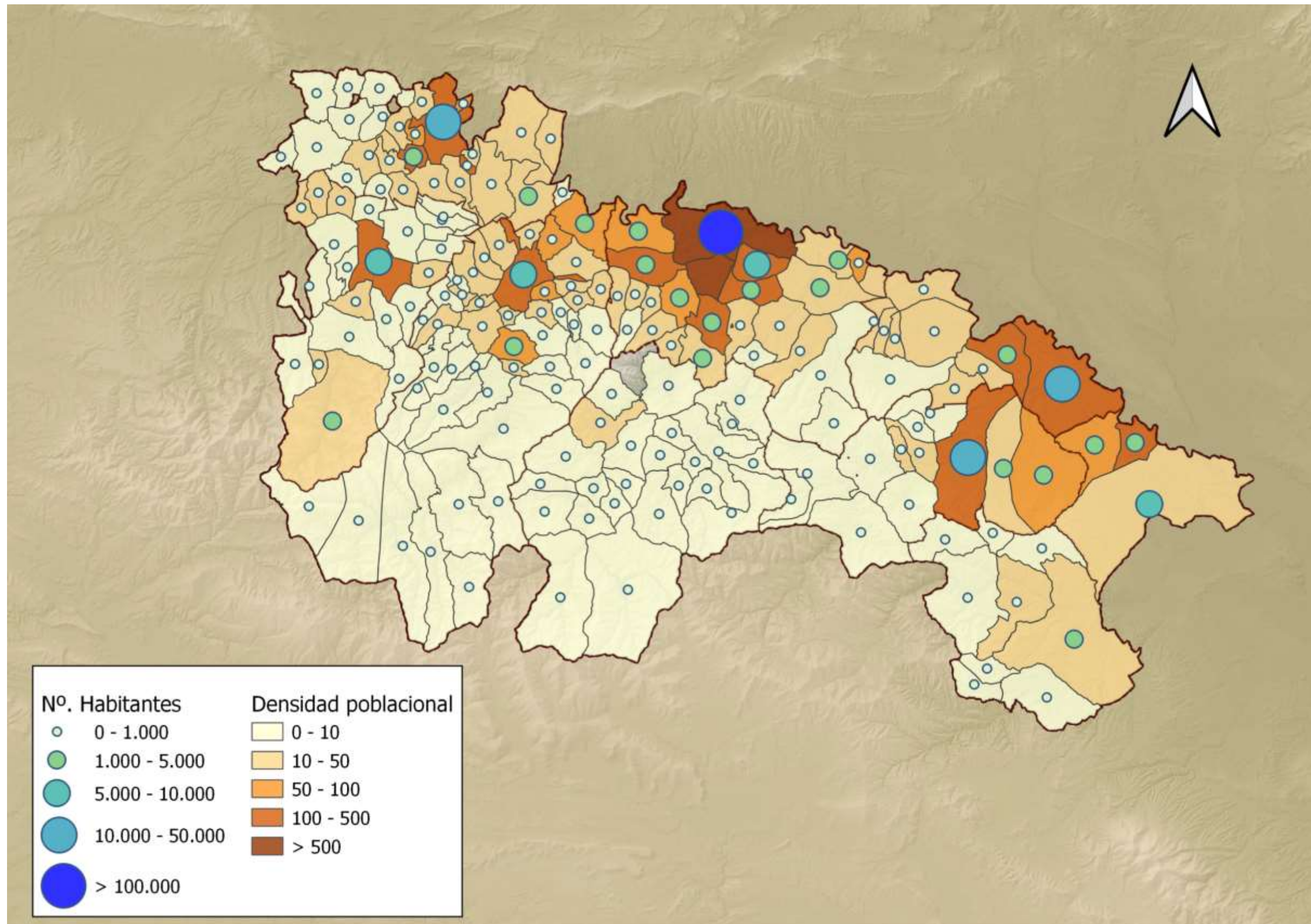
| Bienes de Interés Cultural | Nº BIC |
|---|------------|
| Arquitectura popular - Chozos | 5 |
| Arquitectura popular - Fuentes | 1 |
| Arquitectura religiosa - Abadía | 1 |
| Arquitectura religiosa - Catedral | 3 |
| Arquitectura religiosa - Colegiata | 1 |
| Arquitectura religiosa - Convento | 2 |
| 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 |
| Daroca 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 |
| Ribafranca | 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 |
| Zarratón | 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



Ilustración 18 – Mapa de senderos en La Rioja

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 (Viniestra de Abajo) | Viniestra 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





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.

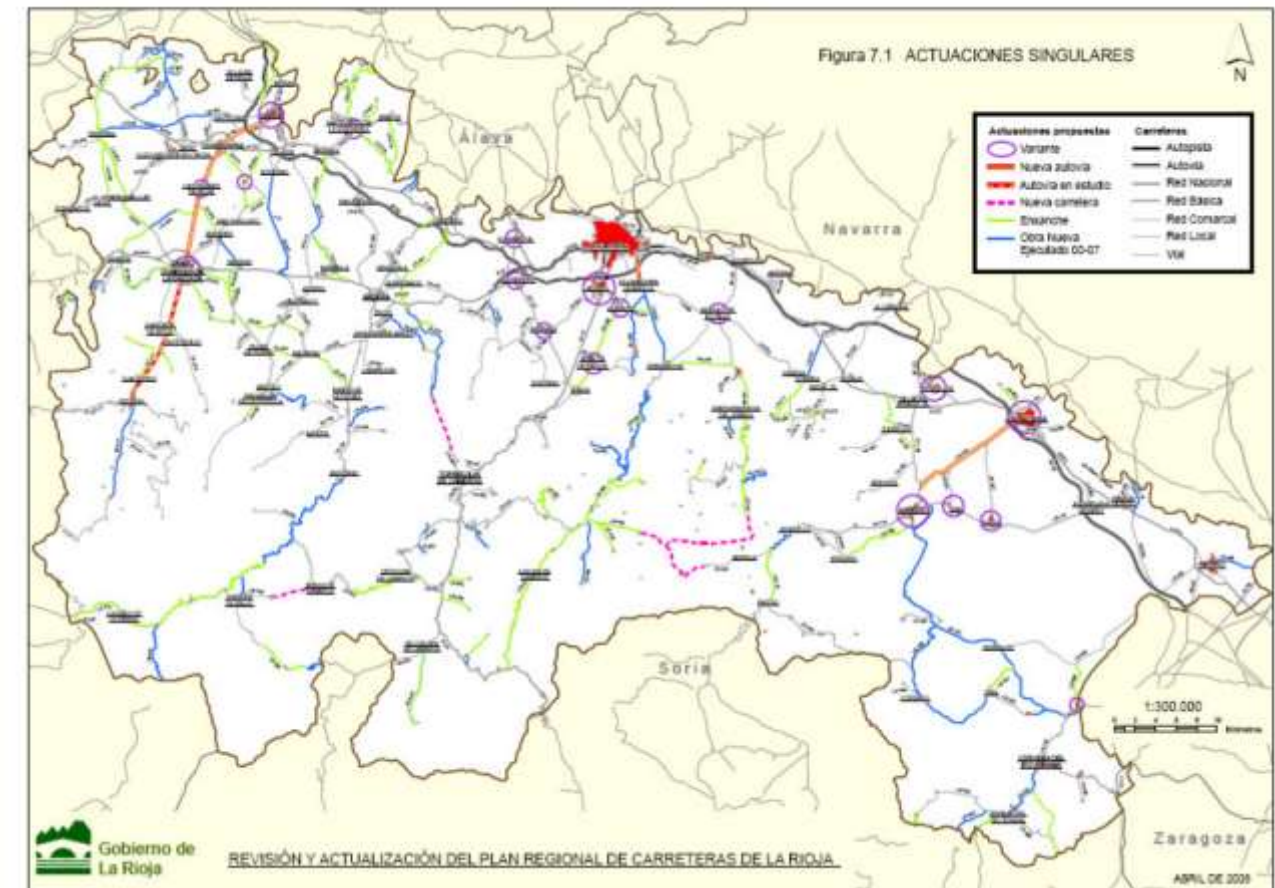


Ilustración 1 - Actuaciones singulares propuestas por el Plan vigente

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



Variente Ventas del Baño (LR-386)



Variente de Castañares de Rioja (LR-111)



Variente de Arnedo (LR-123 y LR-115)



Variente de Entrena (LR-137)



Variente de Murillo de Río Leza (LR-261)



Variente de La Estrella (LR-250) en Logroño



Variente 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

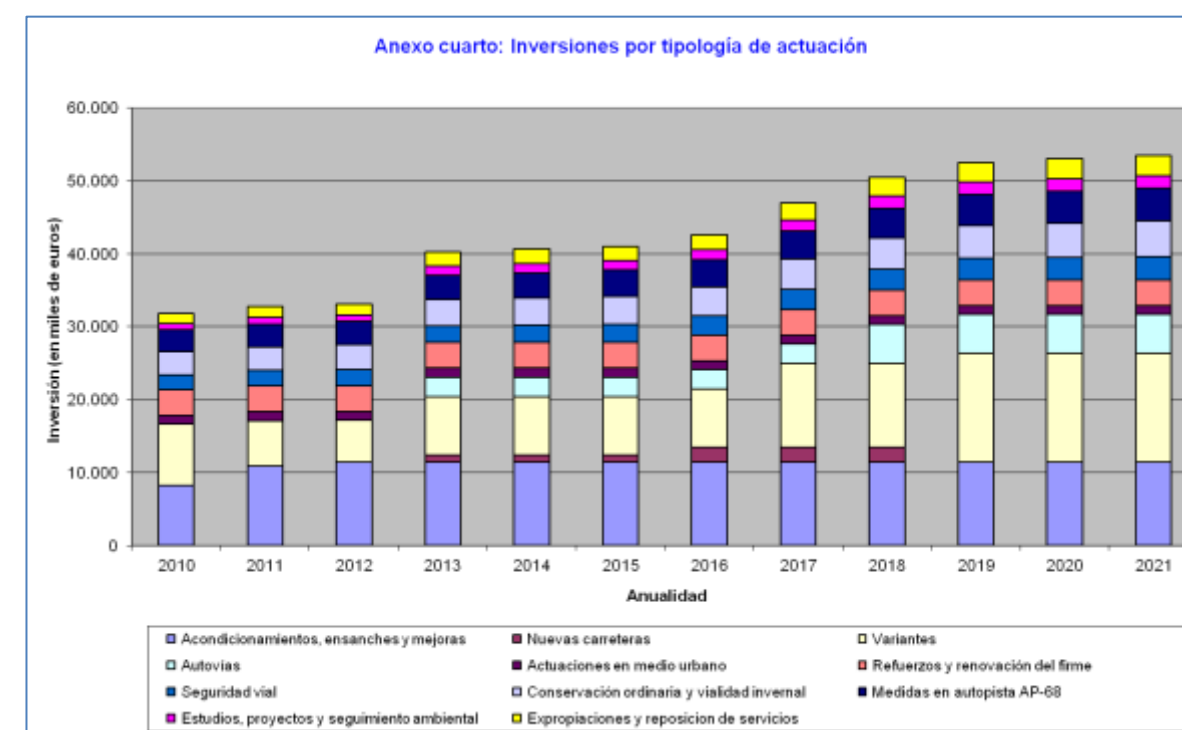
| Carretera | Tramo | I.M.D. | Categoría Pesados | Tipo de Terreno | Sección | Longitud (km) | Coste previsto (€) | Comarca |
|-----------|--------------------------------------|--------|-------------------|-----------------|---------|---------------|--------------------|---------|
| LR-307 | Acceso 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.).

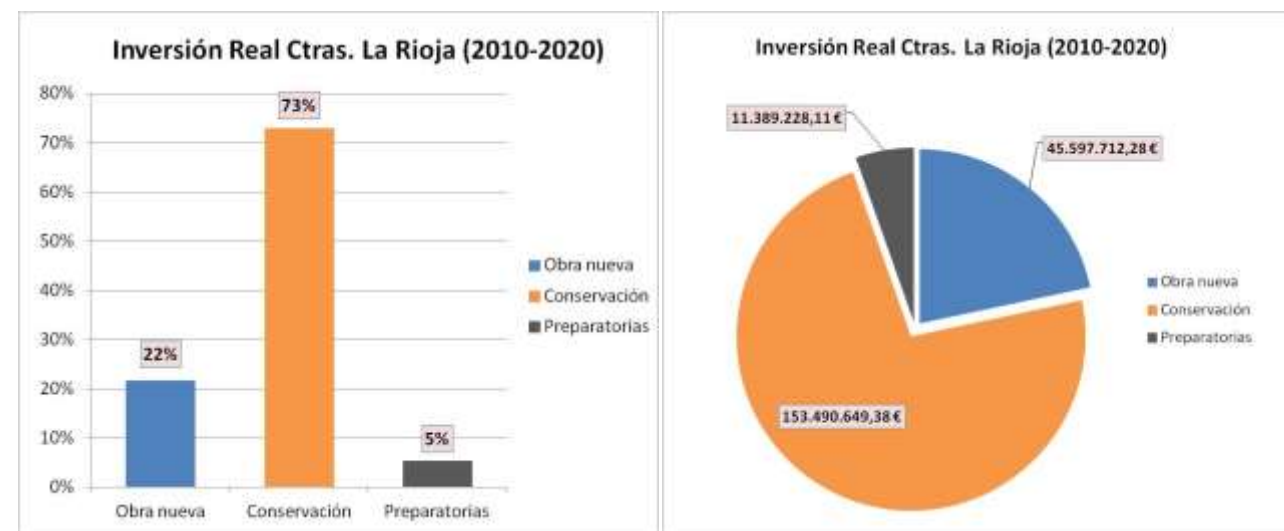


Ilustración 3 - Inversión real de la Red de carreteras de La Rioja (2010-2020)

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.

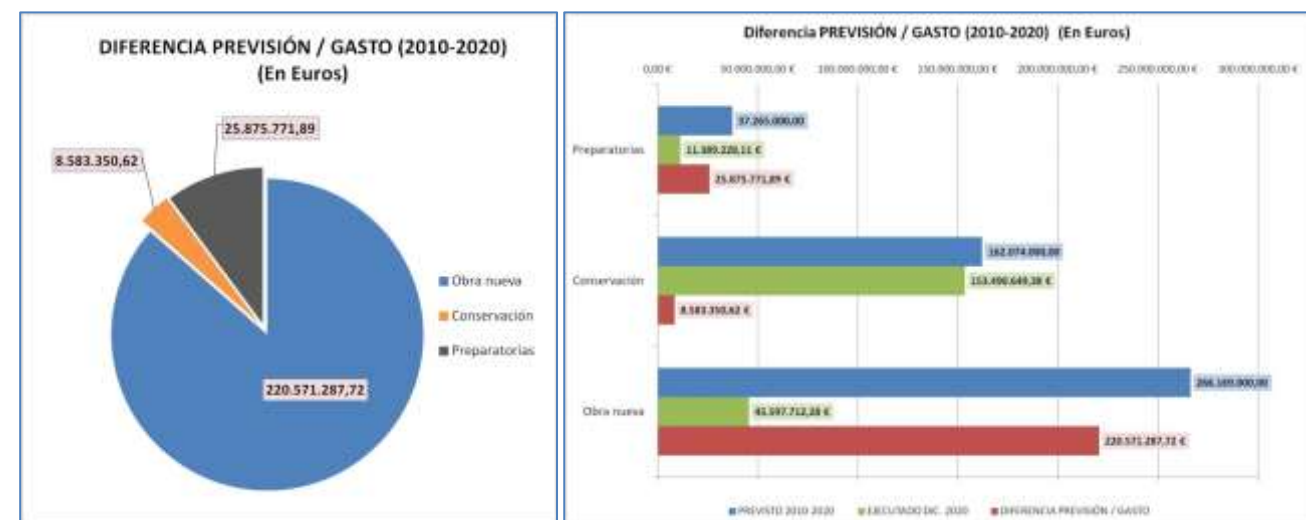


Ilustración 4 - Diferencia Previsión-Gasto (2010-2020)

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 <u>Actuaciones de Conservación ordinaria</u> | | | | |
|--|---------------------------|---------------------------|----------------------|------------------------------|
| 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 <u>Medidas en autopista A-68</u> | | | | |
|--|---------------------------|---------------------------|----------------------|------------------------------|
| 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 <u>Actuaciones en medio urbano</u> | | | | |
|--|---------------------------|---------------------------|----------------------|------------------------------|
| 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 invernala | 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.

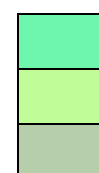
También tiene repercusiones sobre la seguridad vial de la Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja, ya que muchas de las actuaciones planteadas se encontraban dirigidas a mejorarla.

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.

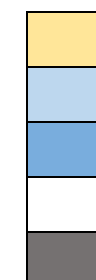
**APÉNDICE A: ACTUACIONES EN LA RED DE CARRETERAS DE LA RIOJA,
RESPECTO A LAS PREVISTAS EN EL PLAN DE CARRETERAS VIGENTE**

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 | Viniestra de Arriba a Viniestra 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 | Viniestra 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 Camprovi | > 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 | Grañón | - | - | - | - | - | - | 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 obligatoriedad 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 DOCUMENTACION TÉCNICA DEL PLANEAMIENTO GENERAL O SUS MODIFICACIONES
 - a. MEMORIA Y ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS
 - b. PLANOS DE INFORMACIÓN, ORDENACION 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 URBANISTICAS
 - d. CATÁLOGO DE EDIFICIOS Y ELEMENTOS HISTÓRICOS, ARTÍSTICOS O AMBIENTALES A PROTEGER
 - e. PROGRAMA DE ACTUACIÓN
 - f. ESTUDIO ECONOMICO FINANCIERO
 - g. LO PREVISTO COMO NECESARIO EN LA LEGISLACIÓN AMBIENTAL (ANEXOS V Y VI, I CALIDAD AMBIENTAL)
 - h. INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONOMICA 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**.

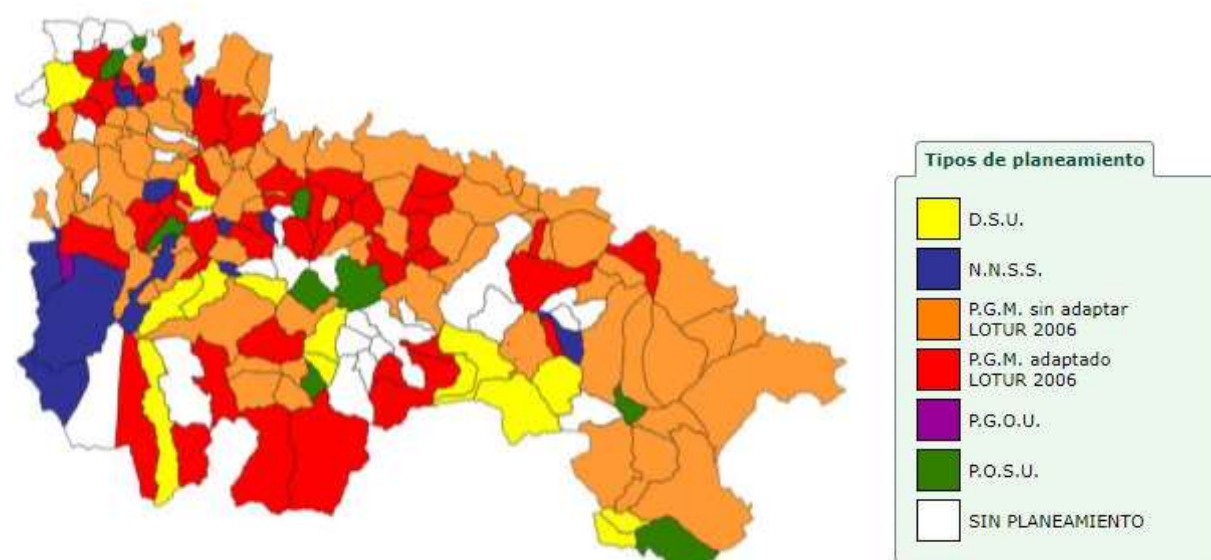


Ilustración 1 - Tipos de planeamiento existentes en La Rioja

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**

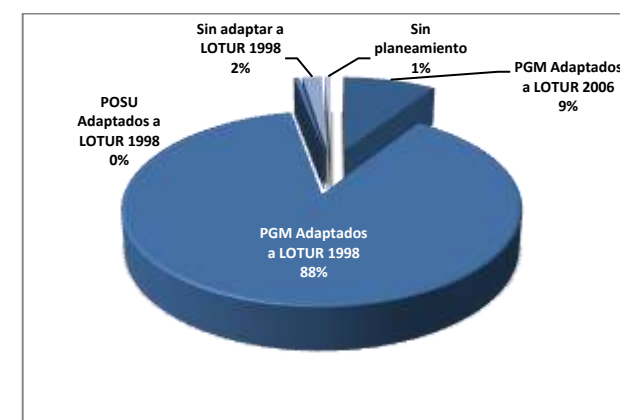
población riojana. En contraposición a ello, los municipios que están adaptados a la LOTUR de 1998 ascienden al 37,3% de los municipios, representando ello al 87,8% de la población riojana. Por tanto, tenemos a la **mayoría de la población residiendo en municipios cuyo planeamiento no está adaptado a 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)

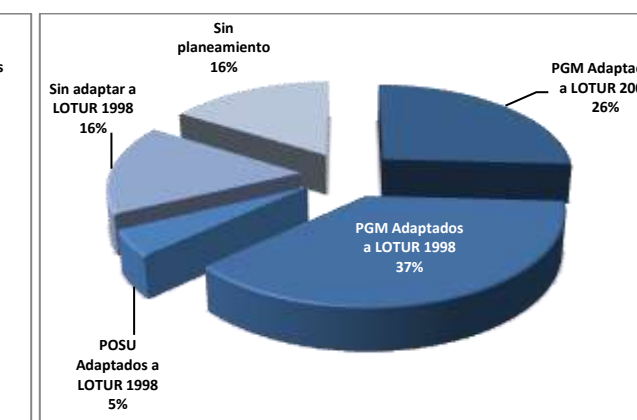


Ilustración 2 - Situación del planeamiento municipal en la Comunidad Autónoma de la Rioja

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 refleja 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 "Recuenco".

Fuente: Plan Parcial Sector 10 S-10 "El Recuenco".

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.

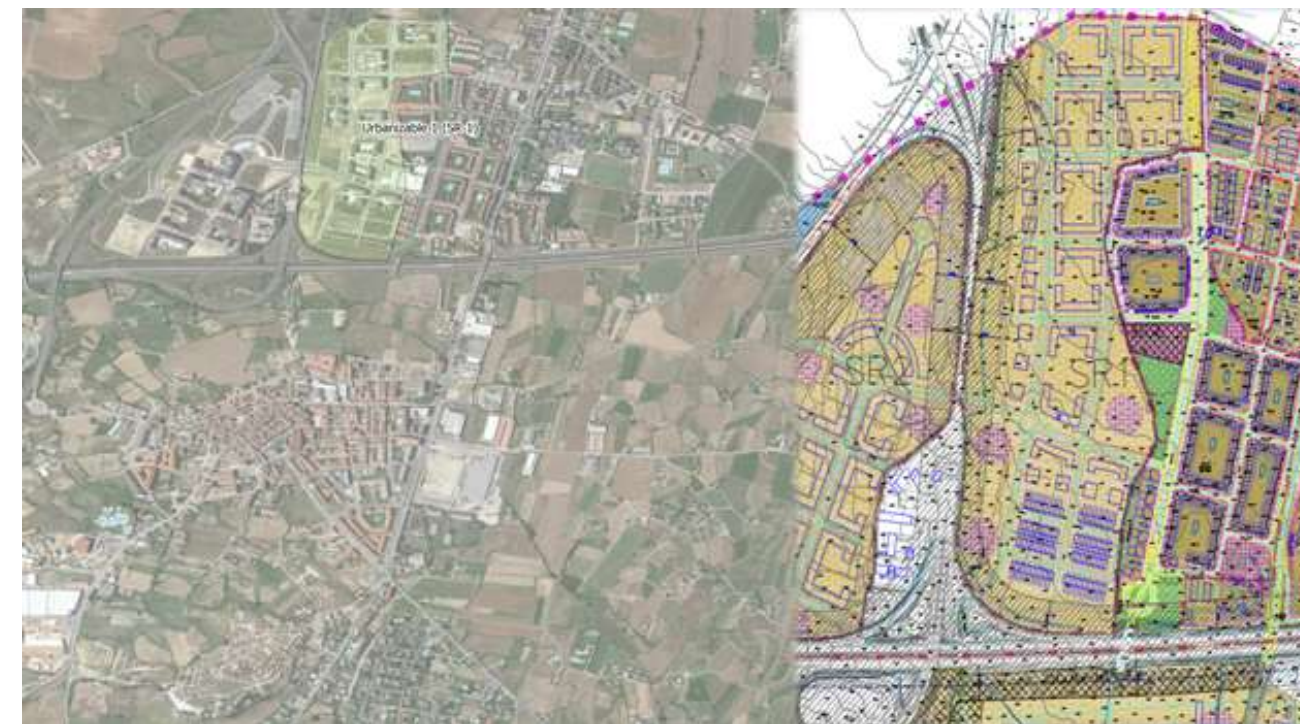


Ilustración 9 - Plano sector de suelo urbanizable 1 (SR-1).

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 remarcan 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 industrial “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.

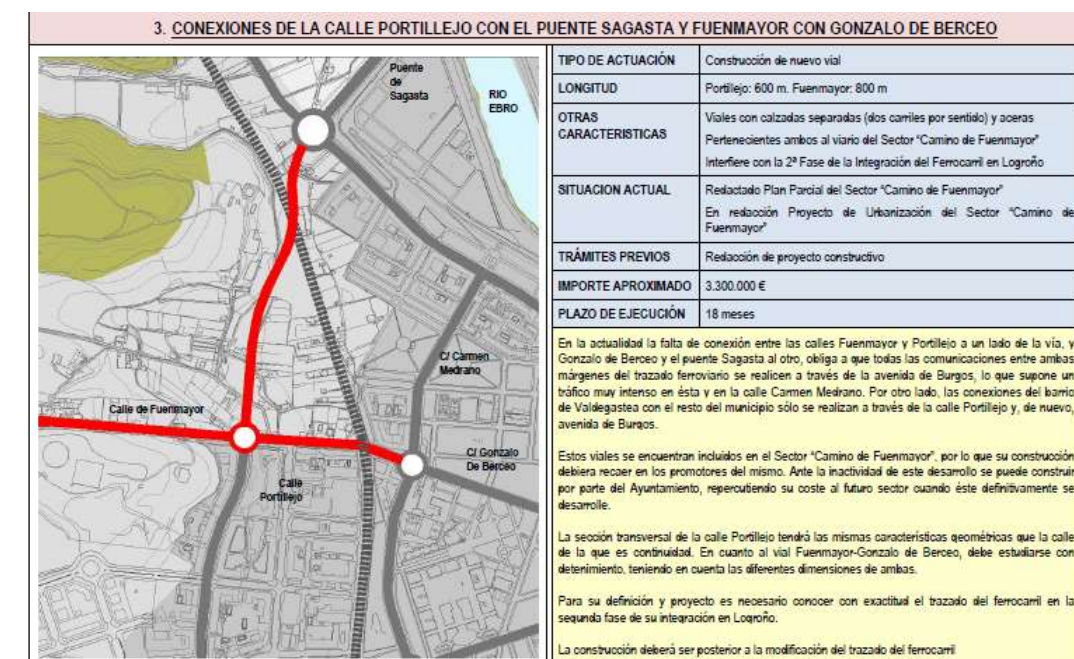
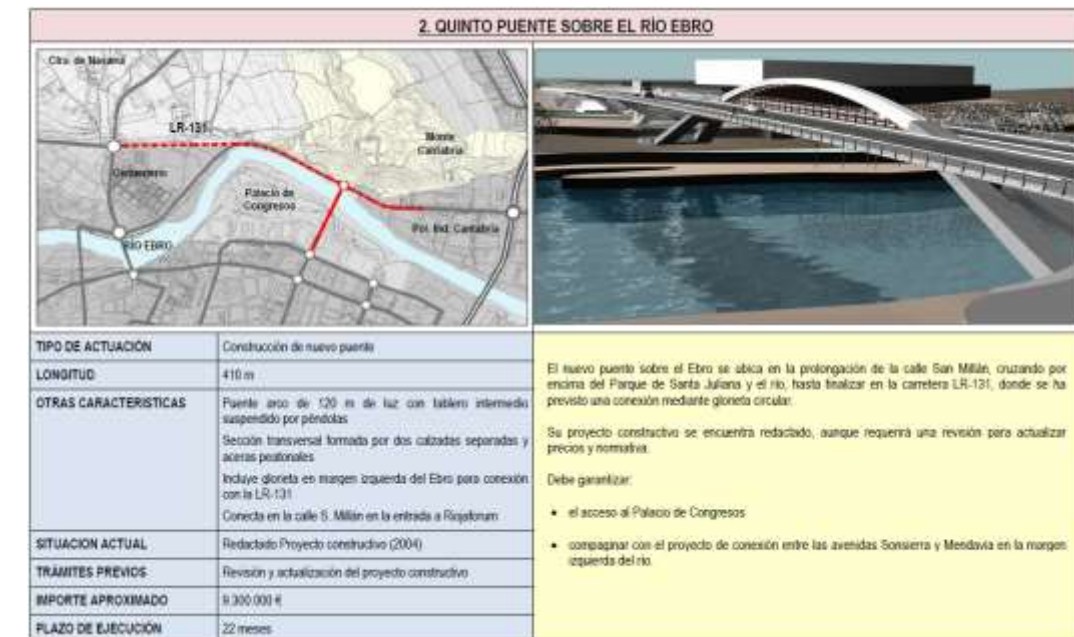




Ilustración 13 - Actuaciones del PLAN DE INFRAESTRUCTURAS DE LOGROÑO con una afección a la oferta de la movilidad.

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 **VIAS 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

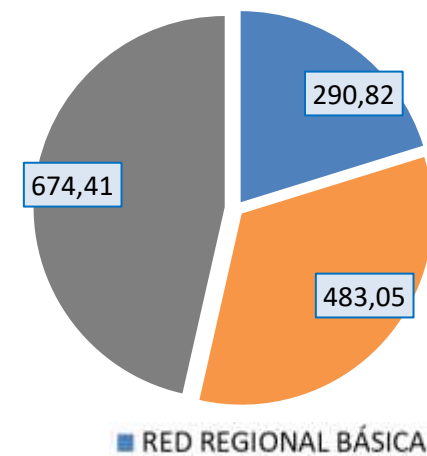
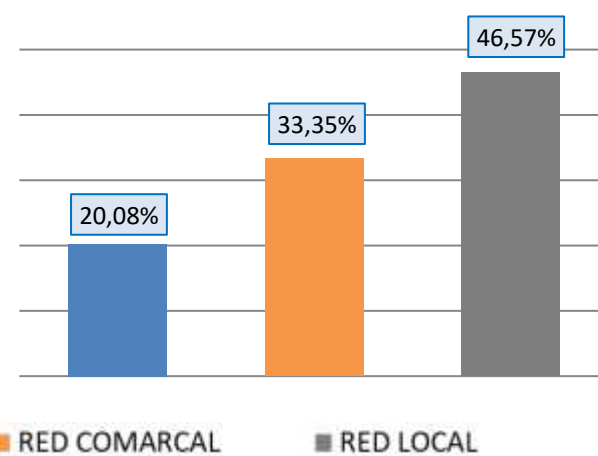
interregionales y las que conecten los centros básicos de la región, entre ellos y con el exterior, y para finalizar aquellos itinerarios que canalicen importantes flujos de vehículos pesados. Supone un 20,08 % de la Red autonómica y es la estructura principal sobre la que se diseña el resto de la Red 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

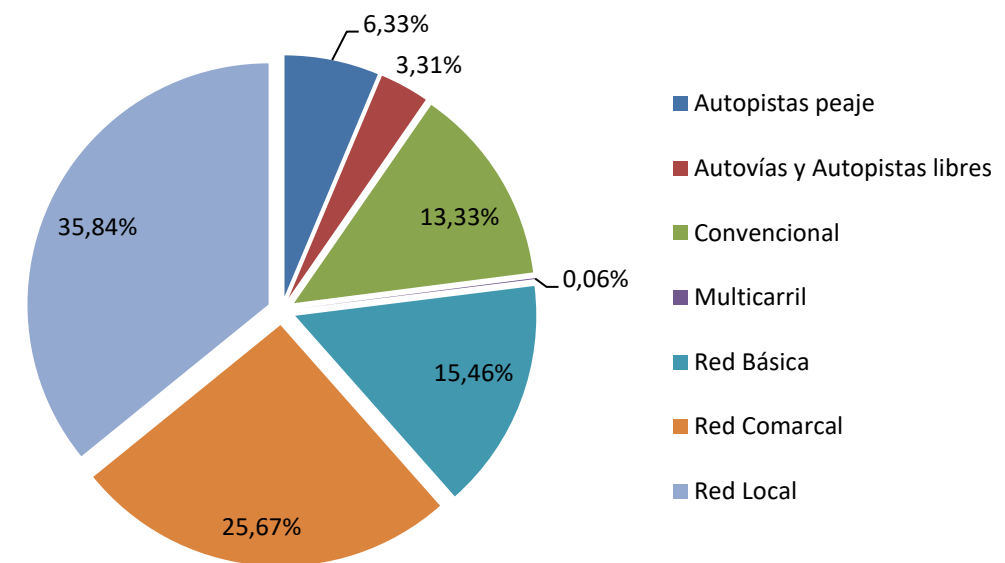
Tal y como se ha comentado anteriormente, además de la Red de competencia autonómica, en La Rioja existen 182,44 kilómetros de autopista, autovía y vías multicarril y 250,79 kilómetros de vías convencionales, sobre estas vías no se actuará al ser de competencia estatal pero sí se considerarán para tener 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 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 |

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

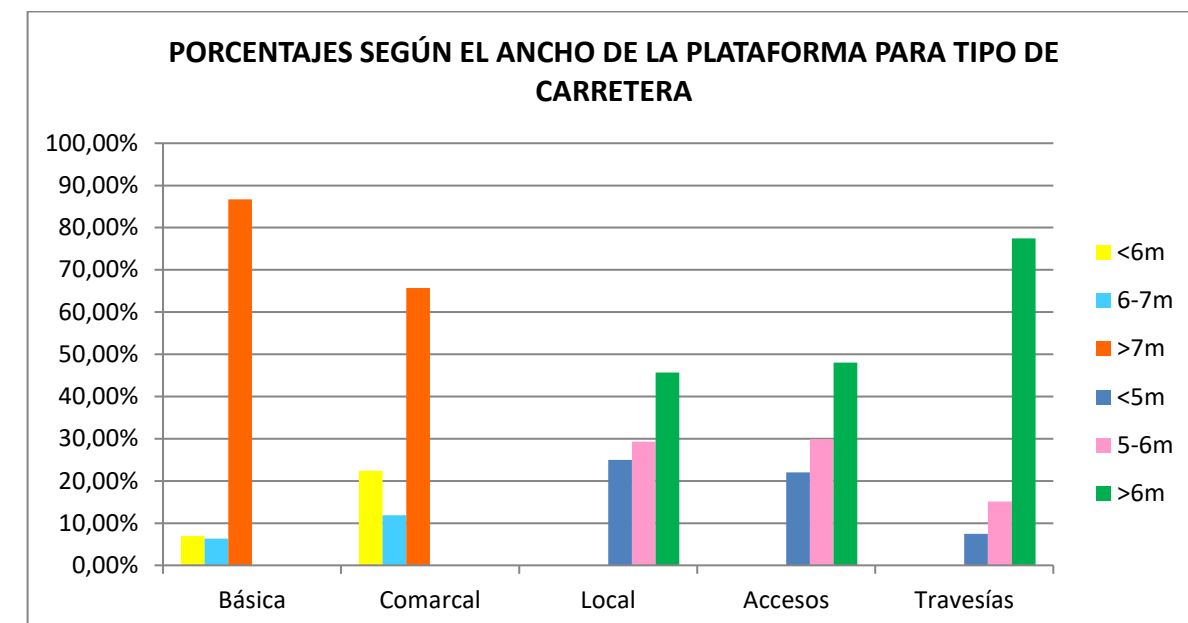


Ilustración 3 – Red de carreteras de La Rioja (% ancho plataforma por tipo de carretera)

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

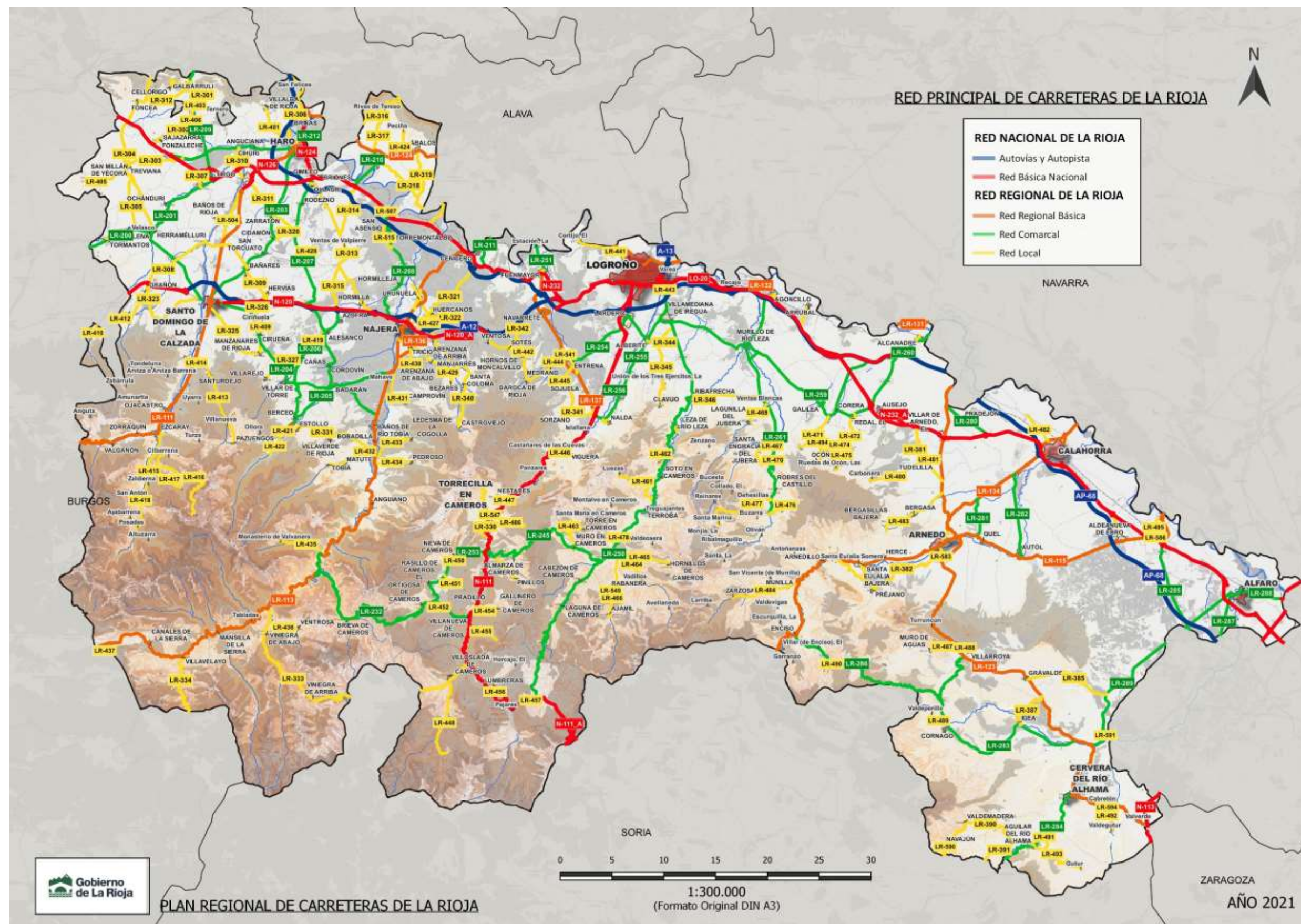
En el Apéndice C, se muestran tablas resumen de las características obtenidas de los tramos de la red de carreteras.

Las características principales de la red se han analizado tras tramificar dichas carreteras conforme a tres criterios:

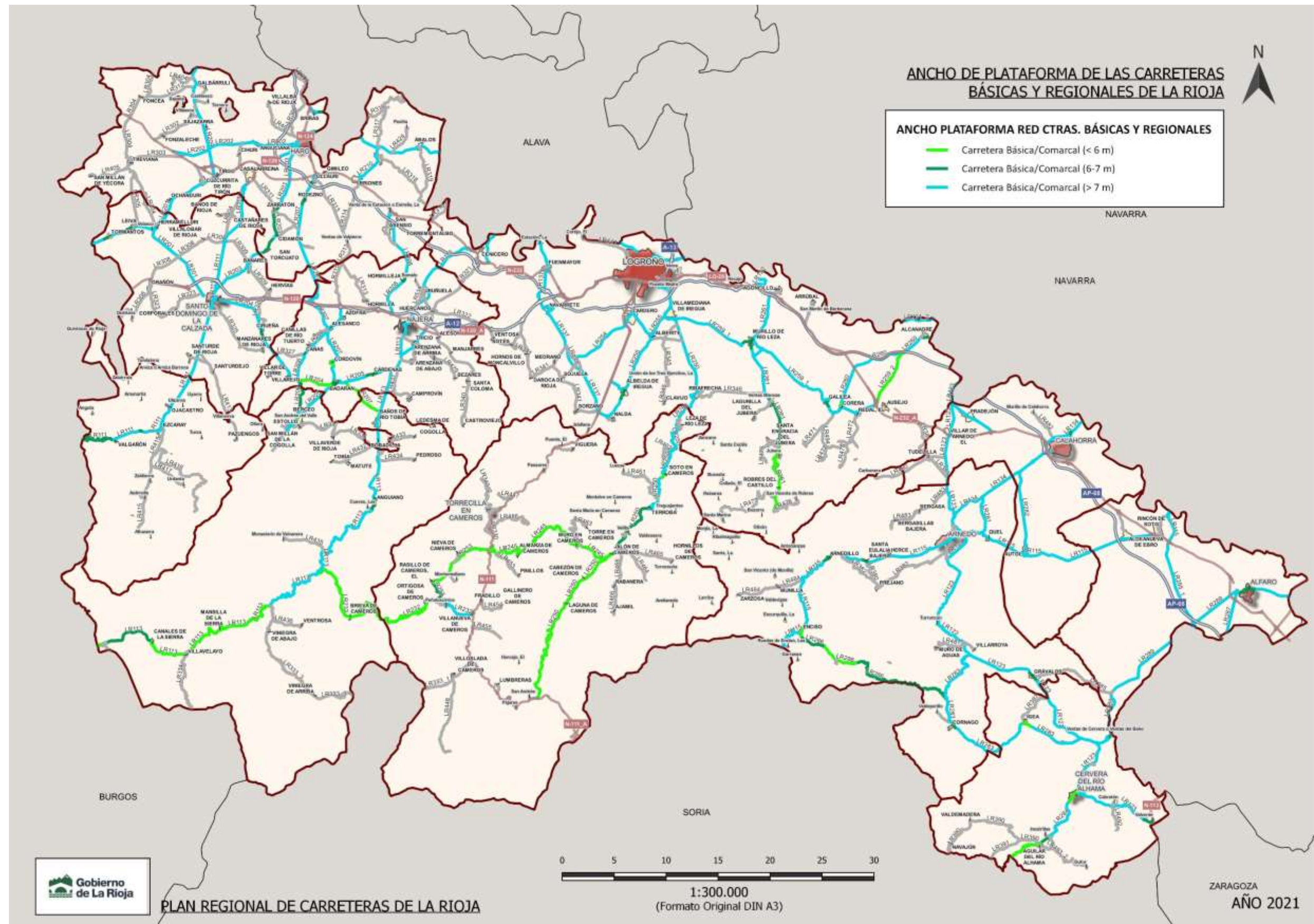
- 1er Criterio: Zonas urbanas según señales S-500 Entrada a poblado o S-510 Fin de poblado
- 2do Criterio: Intersección con otras carreteras de la Red de Carreteras del Estado o de la Red Autonómica de Carreteras de La Rioja
- 3er Criterio: Cambio de sección

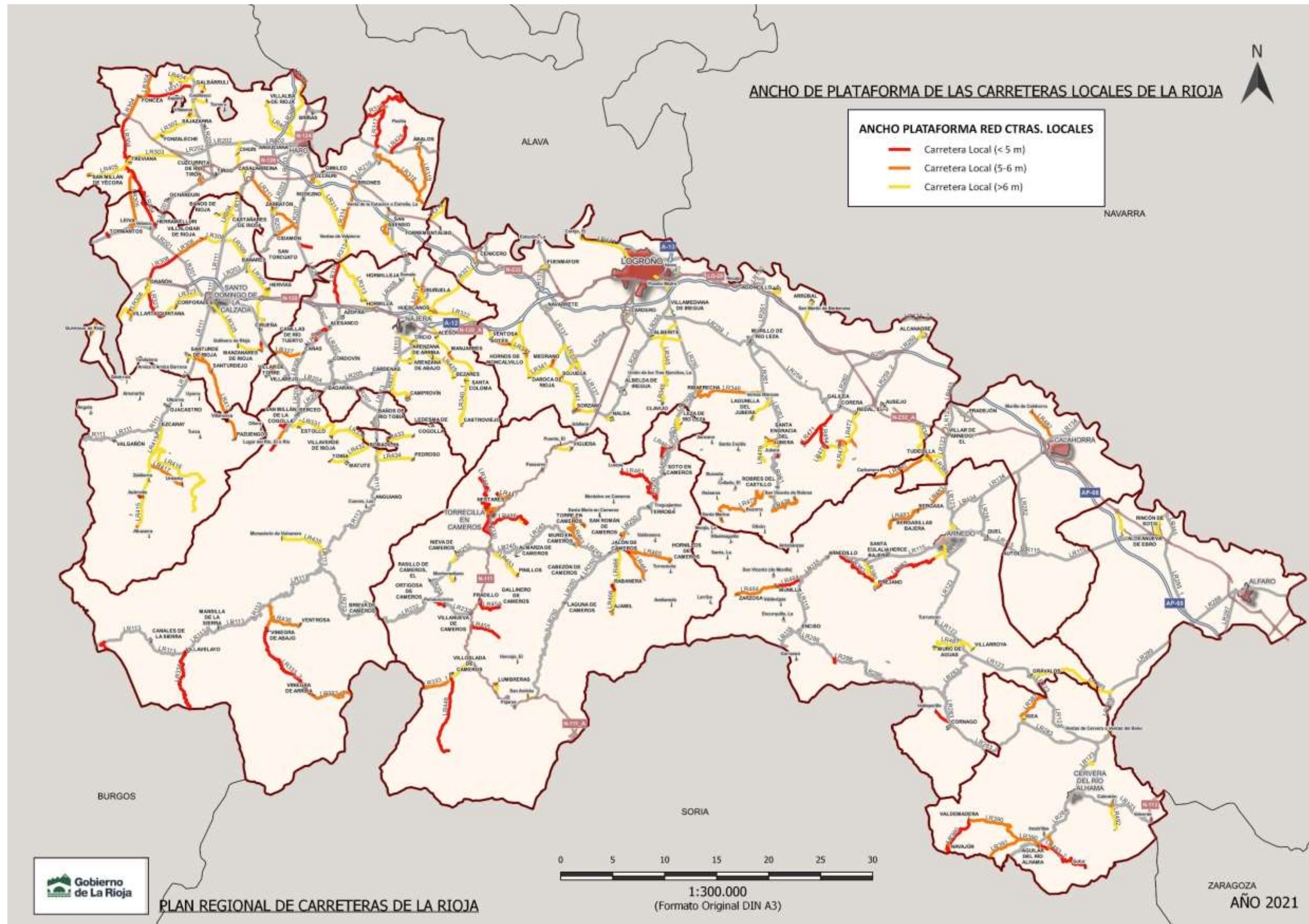
Obteniendo así una red tramificada dividida en 755 tramos.

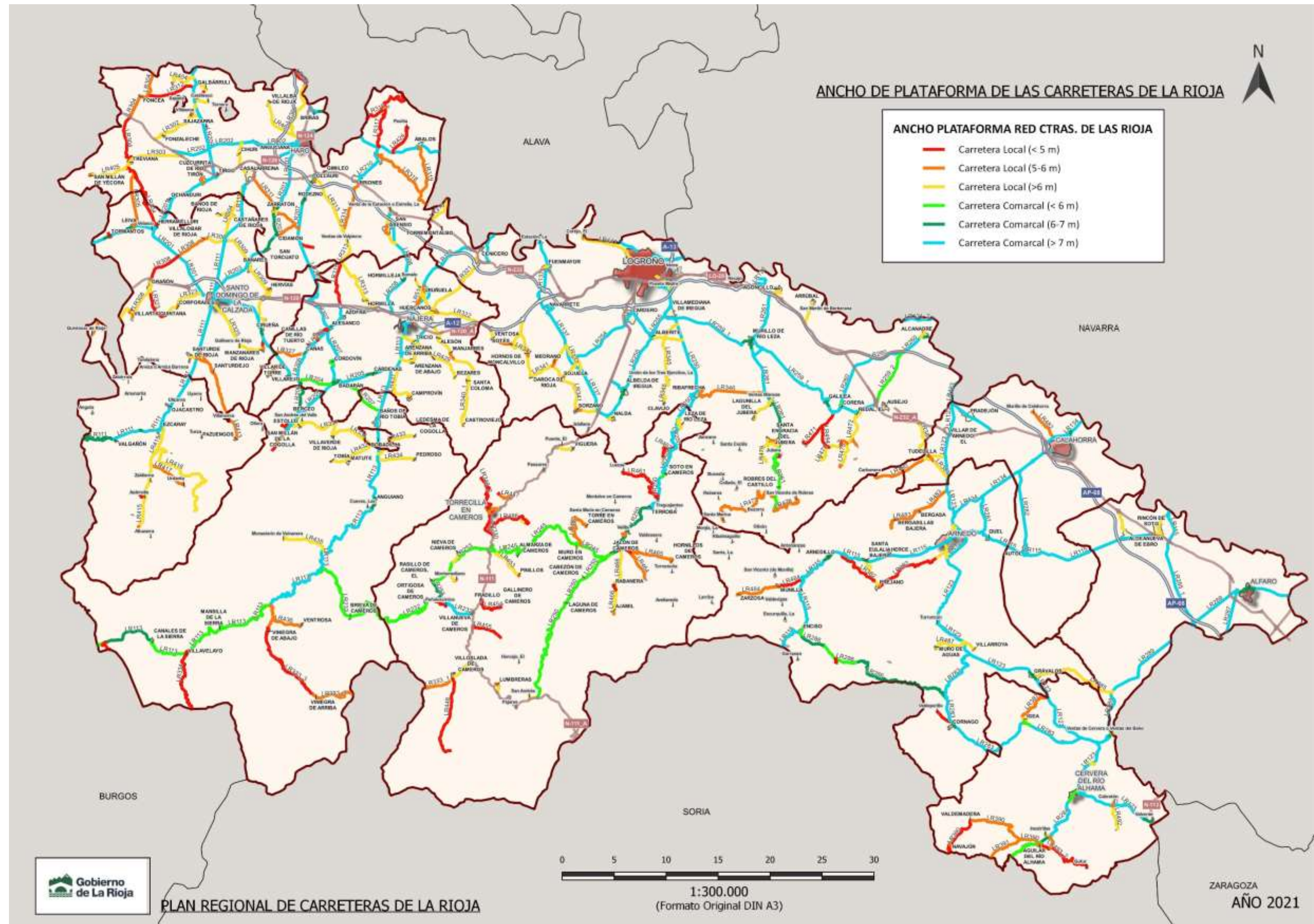
APÉNDICE A. INVENTARIO DE LA RED DE CARRETERAS



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, Peñalmonete 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, Peñalmonite y Peña Isasa | | | | |
| Área Protección Flora y Fauna: | Alimoche (Neophron percnopterus) | | 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: | 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, Peñalmonite y Peña Isasa | | | | |
| Área Protección Flora y Fauna: | Águila perdicera (Hieraetus fasciatus) | | Reserva Biosfera: | Peñas de Arnedillo, Peñalmonite 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, Peñalmonite y Peña Isasa | | | | |
| Área Protección Flora y Fauna: | Alimoche (Neophron percnopterus) | | 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: | 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 (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-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 (Hieraaetus 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 y 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 etus 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 (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): | - | 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 etus 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 (Hiera a etus 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 (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-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 (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-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: | GRAÑON | | |
| 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 (Hiera a etus 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: | GRAÑON | | |
| 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 VILLABERDE 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: | VILLABERDE 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: | Areas 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, Peñalmonite y Peña Isasa | | | | |
| Área Protección Flora y Fauna: | Alimoche (Neophron percnopterus) | | 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: | 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 (Hieraetus 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 (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: | 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 (Hiera a etus 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. Iutreola) | | 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 Zaldiena 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: | Visón 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. Iutreola) | | 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 Juberá. | | | |
|-----------------------------------|----------------------------------|---|-------------------------------|--|-----------------|
| 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 Juberá | | | | |
| Área Protección Flora y Fauna: | Alimoche (Neophron percnopterus) | | Reserva Biosfera: | Peñas de Leza y Juberá | |
| 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 Juberá. | | | |
|-----------------------------------|--------------------------------------|---|--|--|----------------------|
| 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, Peñalmonete y Peña Isasa | | | | |
| Área Protección Flora y Fauna: | Águila perdicera (Hieraetus fasciatus) | | Reserva Biosfera: | Peñas de Arnedillo, Peñalmonete | |
| 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, Peñalmonte y Peña Isasa | | | | |
| Área Protección Flora y Fauna: | Águila perdicera (Hieraetus fasciatus) | | 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-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 (Hiera a aetus 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

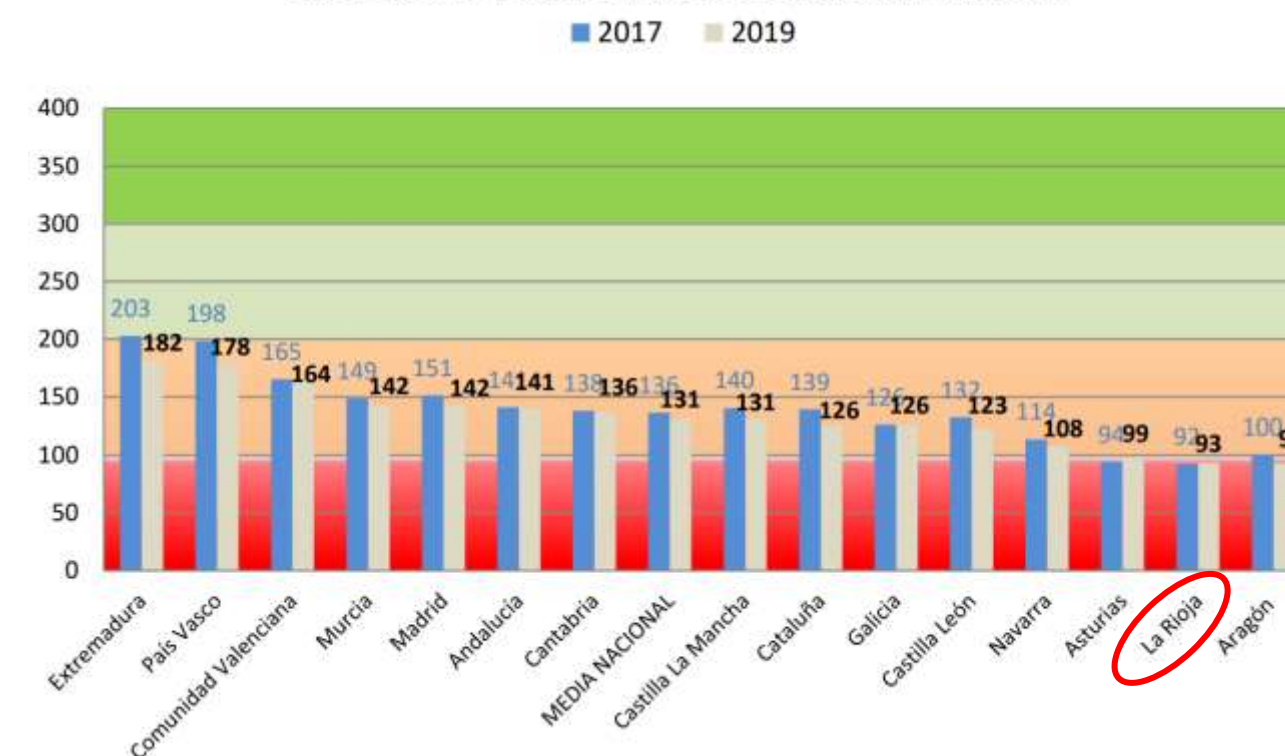
La realidad expuesta en los apartados anteriores, hace patente la necesidad de un análisis del estado de conservación de las carreteras que permita determinar las necesidades de inversión dentro del Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

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.

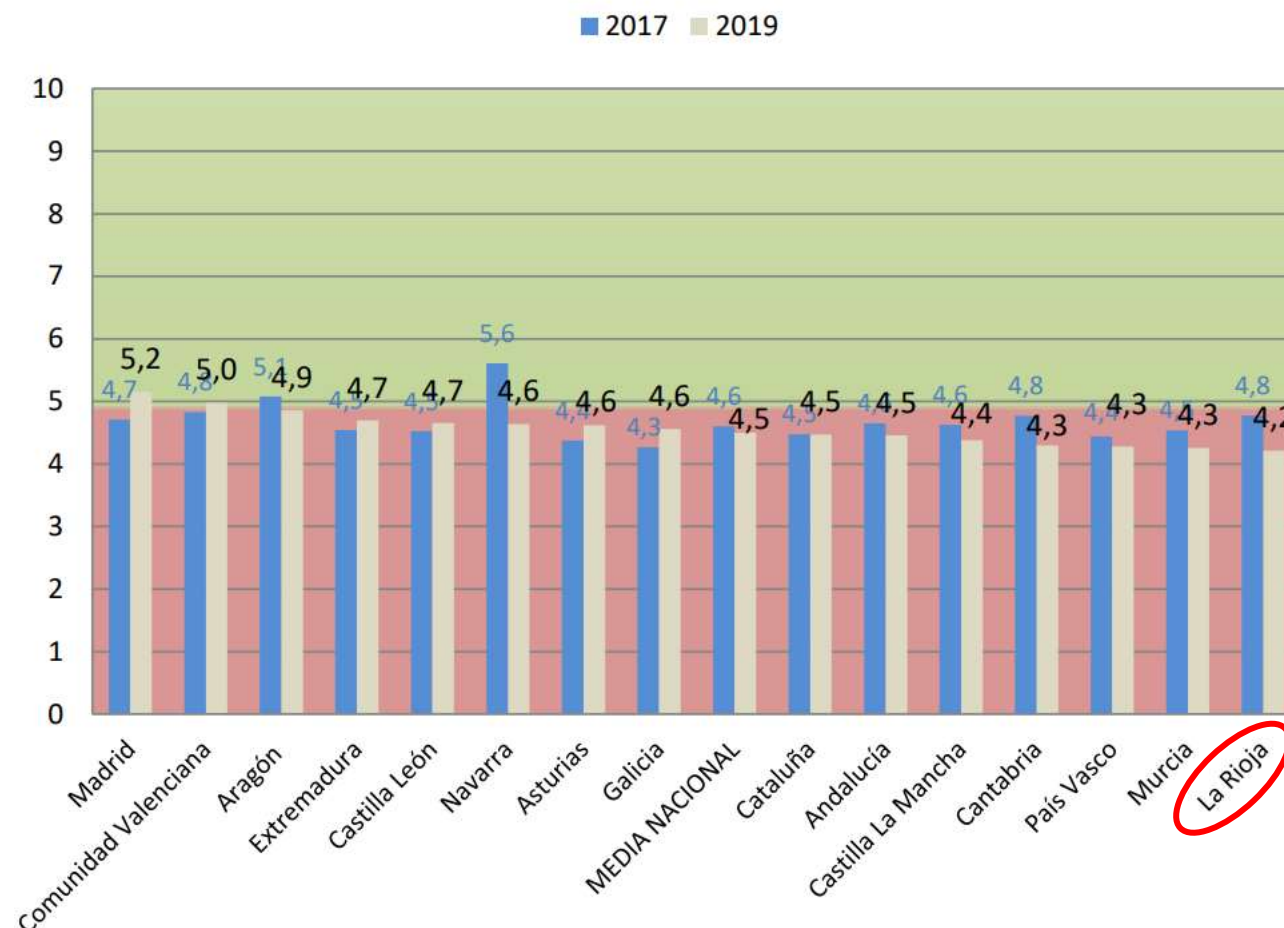
El informe de la AEC ofrece datos por Comunidades Autónomas, los cuales responden al denominado "Indicador Territorial", un valor medio ponderado entre las calificaciones de la Red de Carreteras del Estado y las de la Red Autonómica en cada Región.

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

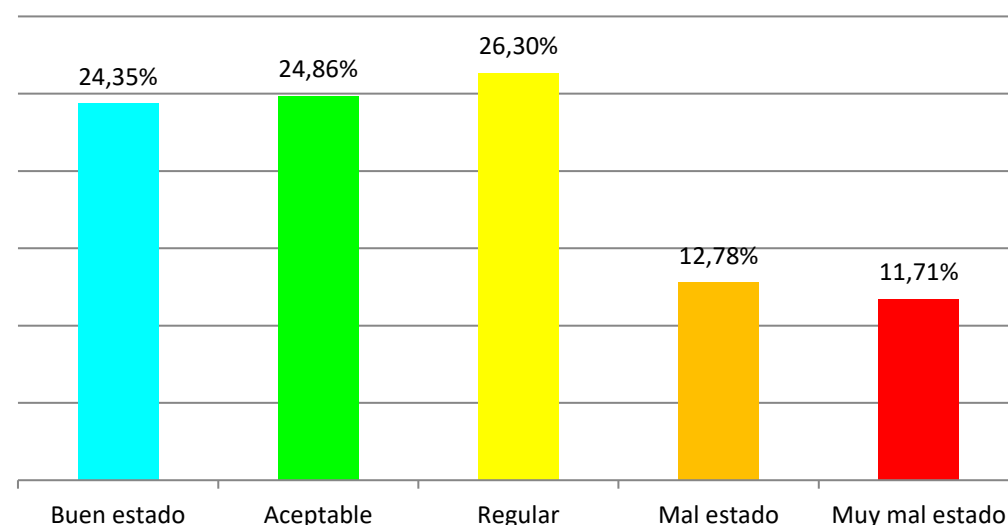


Gráfico 1- Red de carreteras de La Rioja (% estado del firme)

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

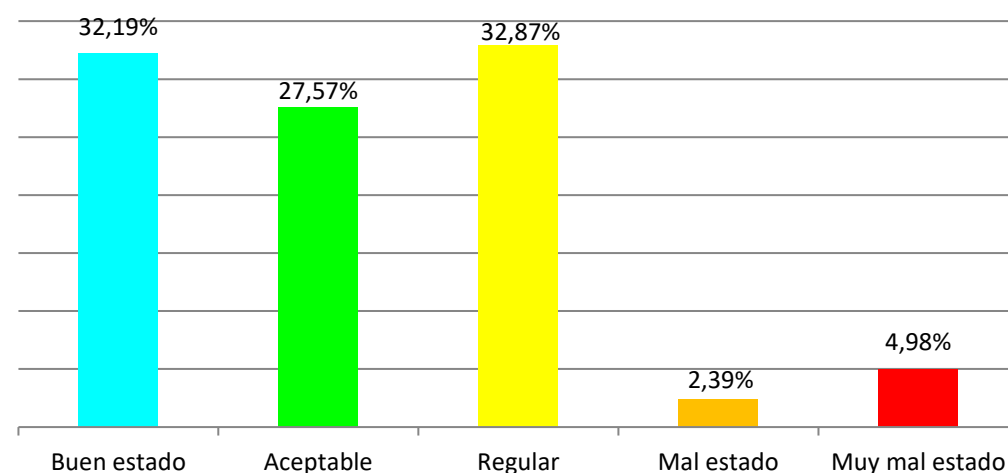


Gráfico 2 - Red Regional Básica de carreteras de La Rioja (% estado del firme)

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

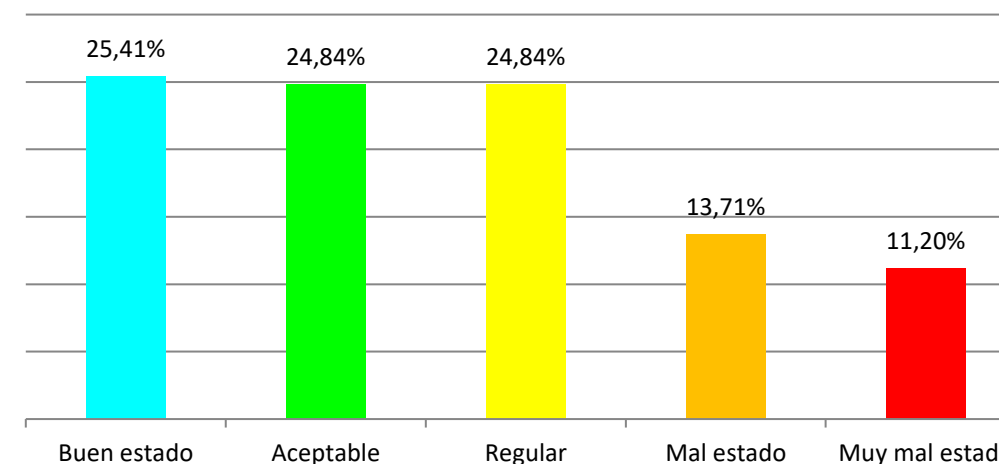


Gráfico 3 - Red Comarcal de carreteras de La Rioja (% estado del firme)

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

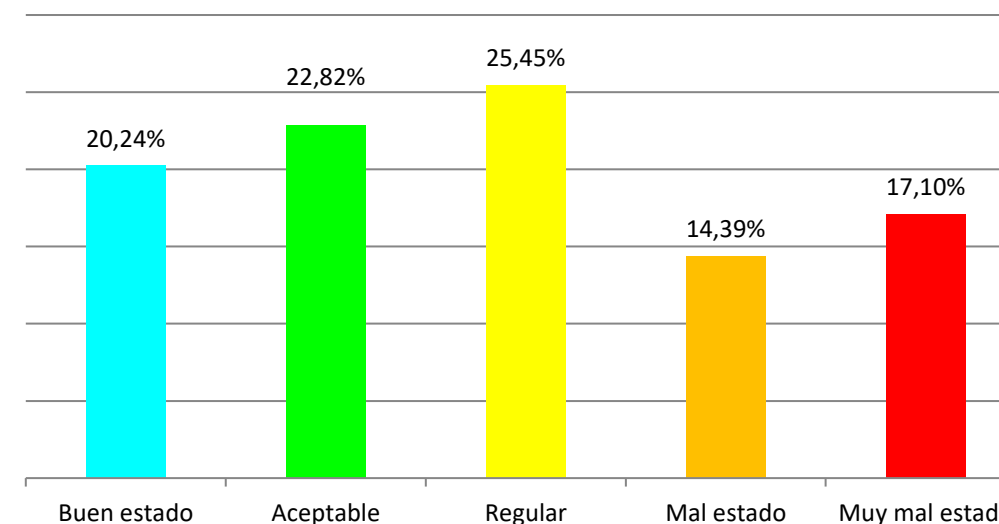


Gráfico 4- Red Local de carreteras de La Rioja (% estado del firme)

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

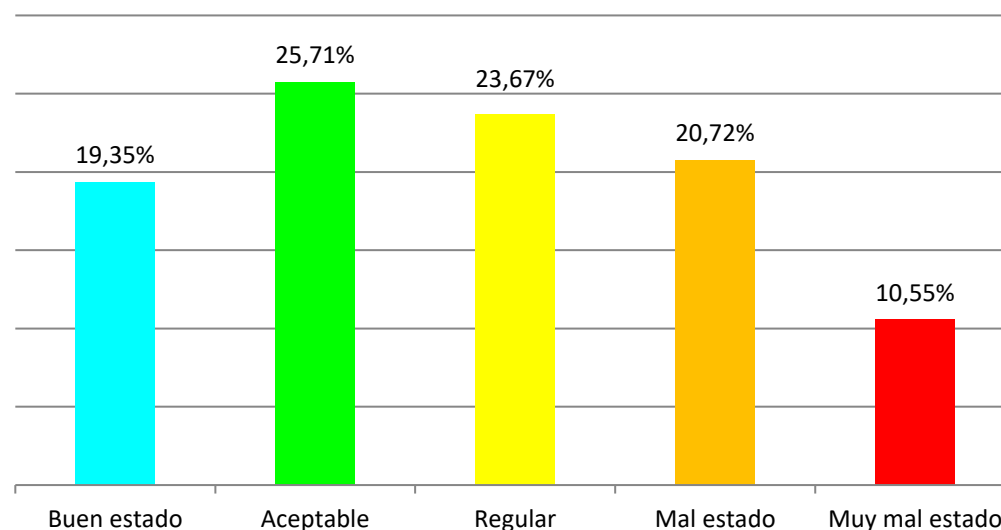


Gráfico 5 - Red Local-Accesos de carreteras de La Rioja (% estado del firme)

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

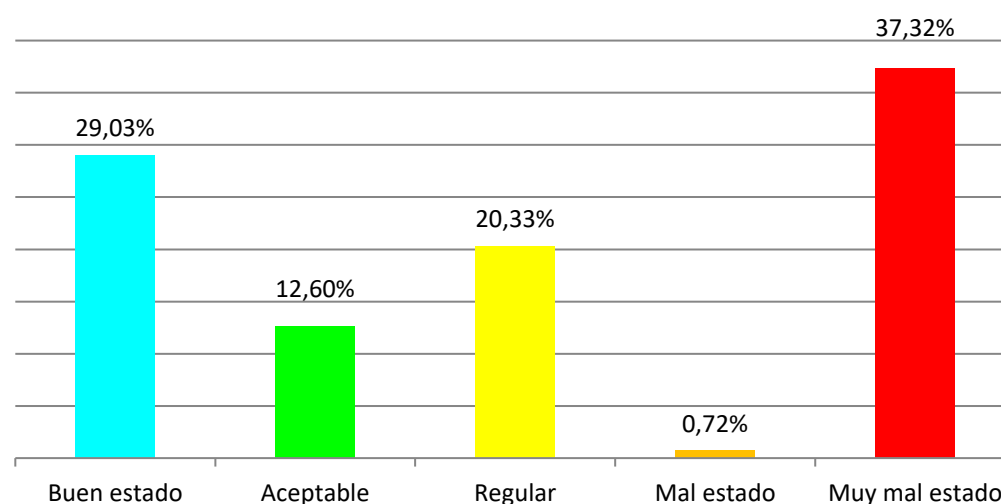


Gráfico 6 - Red Local-Travesías de carreteras de La Rioja (% estado del firme)

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

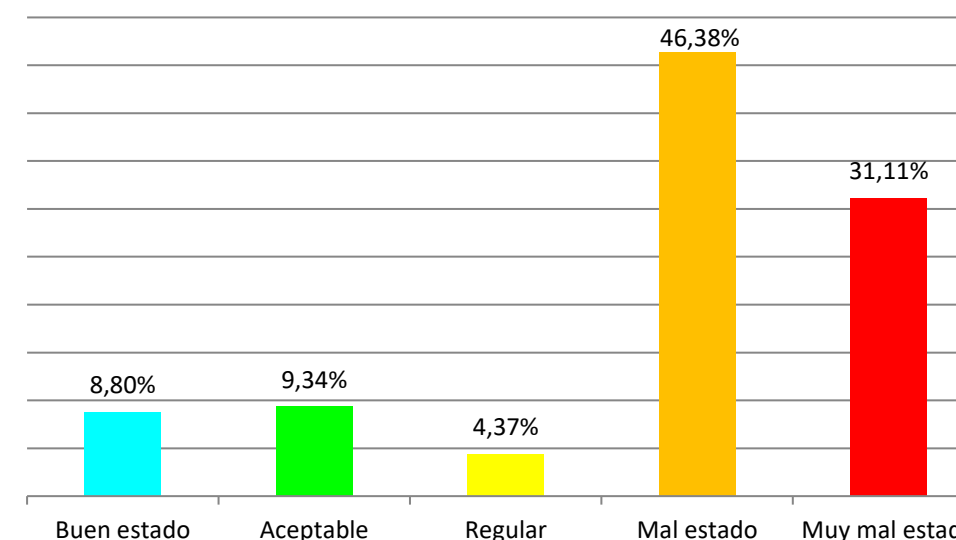


Gráfico 7 - Red de carreteras de La Rioja (% estado de la señalización)

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

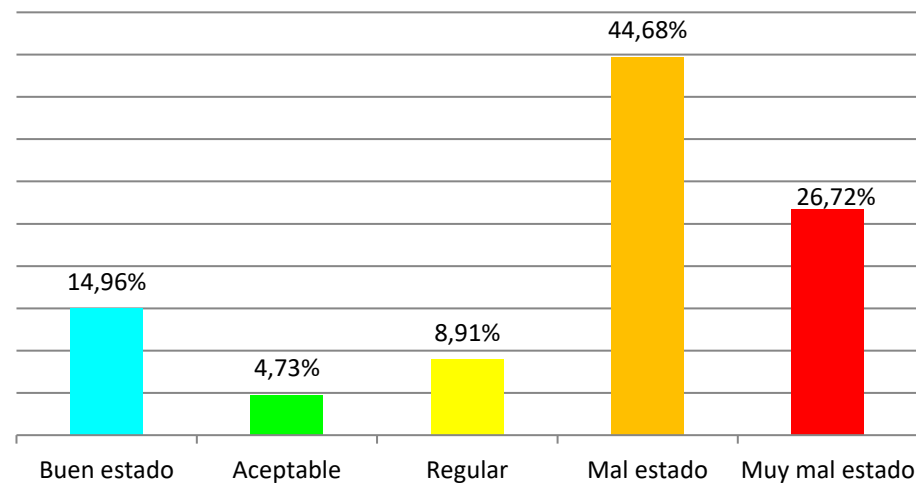


Gráfico 8 - Red Regional Básica de carreteras de La Rioja (% estado de la señalización)

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

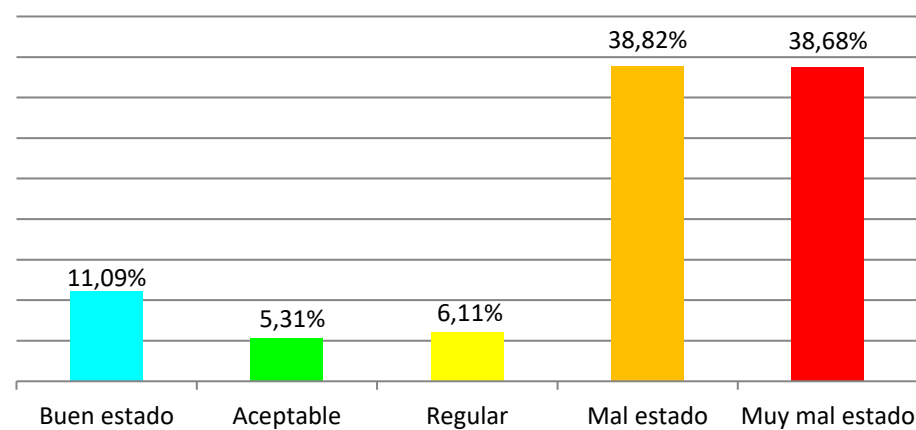


Gráfico 9 - Red Comarcal de carreteras de La Rioja (% estado de la señalización)

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

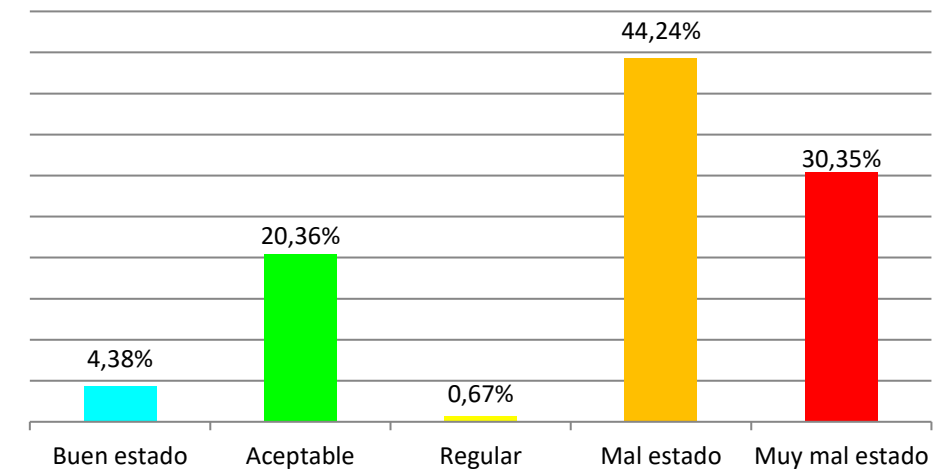


Gráfico 10 - Red Local de carreteras de La Rioja (% estado de la señalización)

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

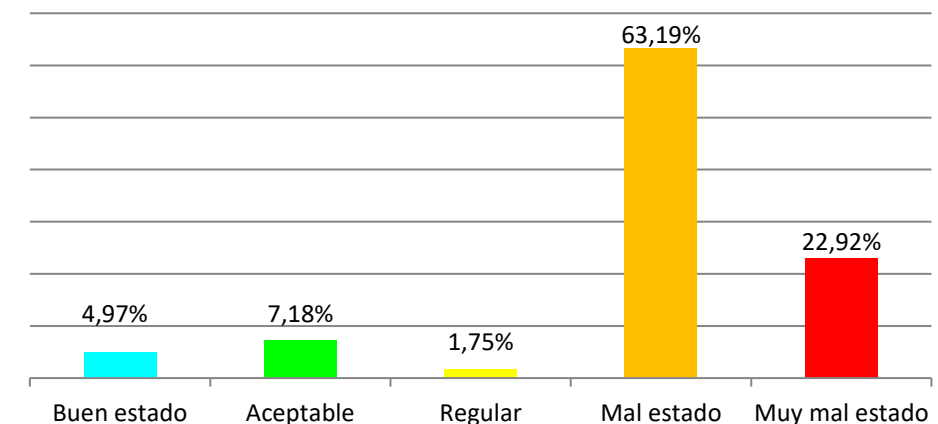


Gráfico 11 - Red Local de Accesos de carreteras de La Rioja (% estado de la señalización)

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

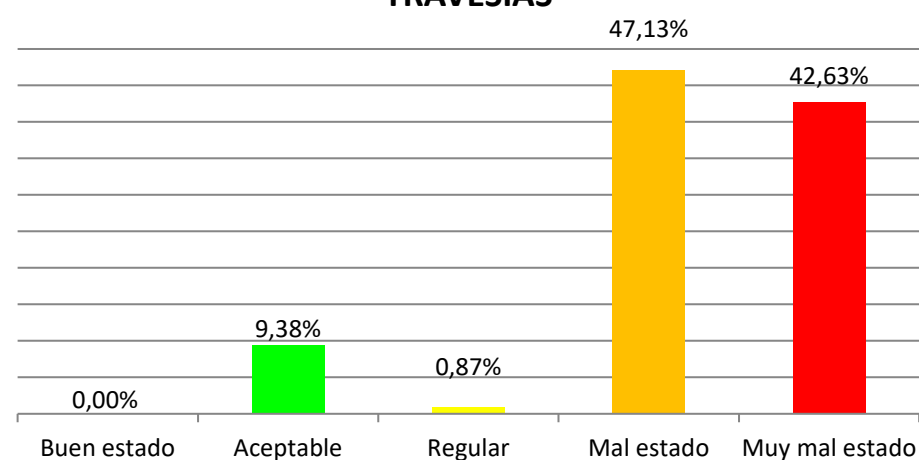


Gráfico 12 - Red Local de Travesías de carreteras de La Rioja (% estado de la señalización)

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

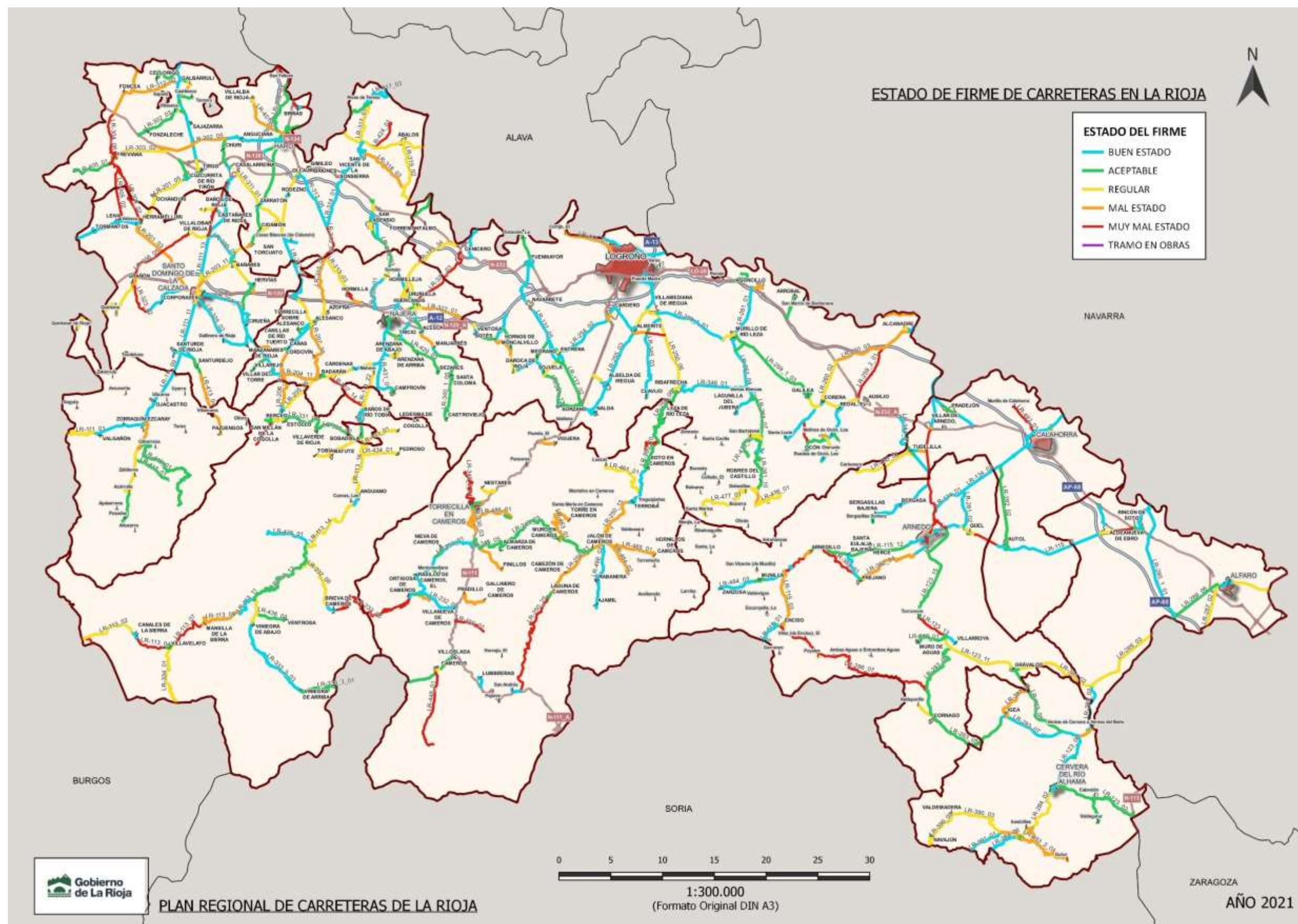
| REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA |
|--|
| LR-286 (Tramo LR-115 a la LR-283) 19,2 Km. |

Tabla 4 - Tramos de carreteras que requieren actuaciones de rehabilitación según inspección visual 2021

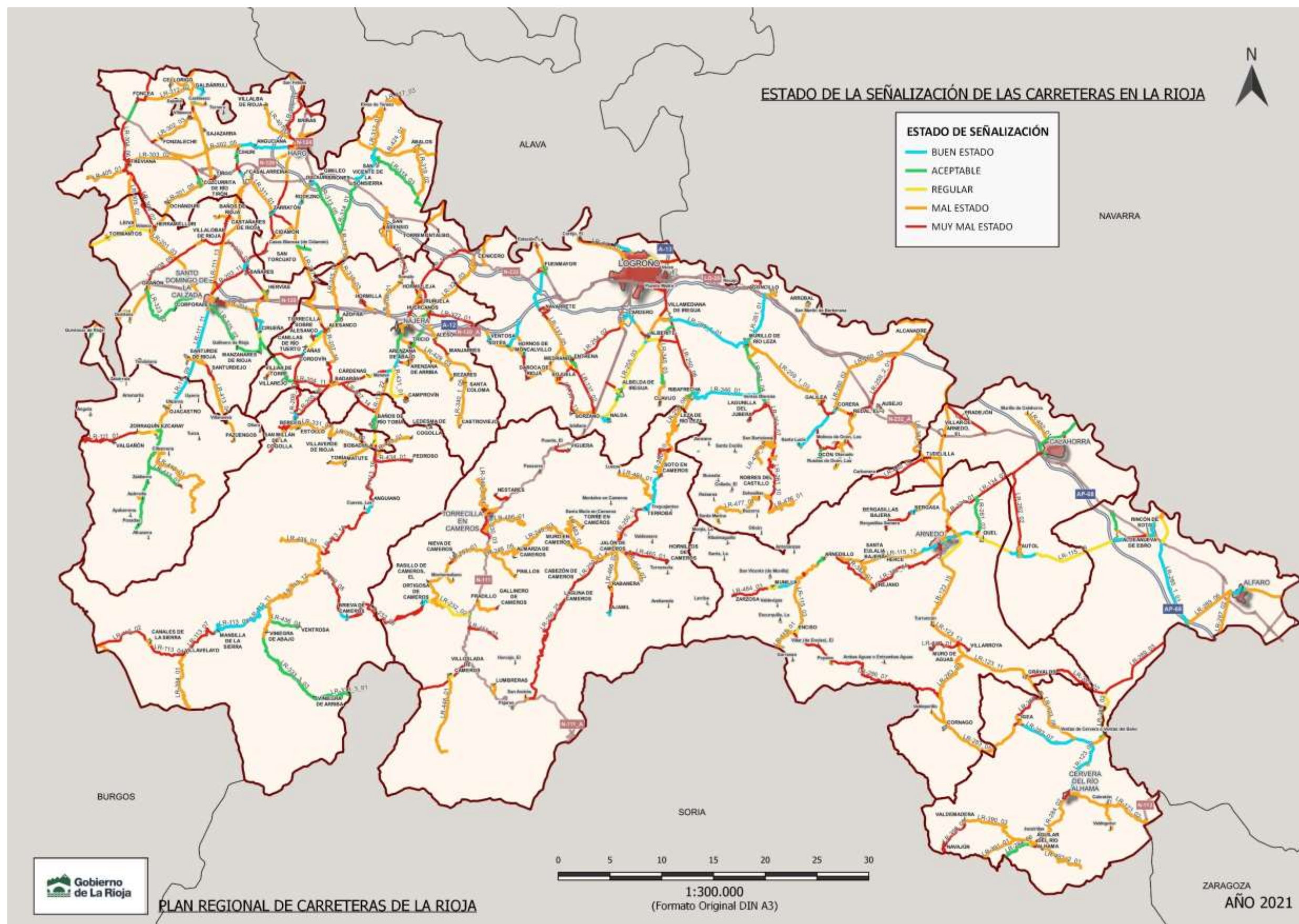
| REFUERZOS DE FIRME |
|---|
| LR-115 (Tramo de Arnedillo a LR-484). 4,4 Km. |
| LR-115 (Travesía de Enciso). 0,7 Km. |
| LR-115 (Travesía de Quel hasta Autol). 5,1 Km. |
| LR-115 (Travesía de Aldeanueva hasta N-232). 5,5 Km. |
| LR-123 (Travesía de Cervera). 0,6 Km. |
| LR-123 (Tramo Villarroya al Puente 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





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 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 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.

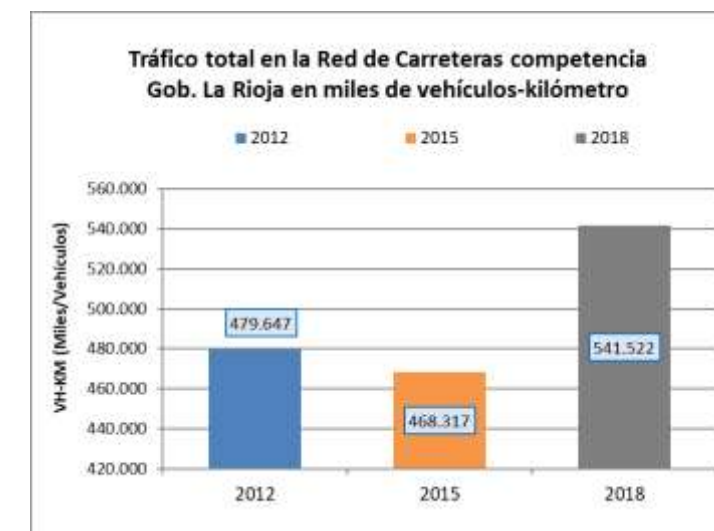


Ilustración 1 –Red carreteras competencia Gobierno La Rioja

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 |

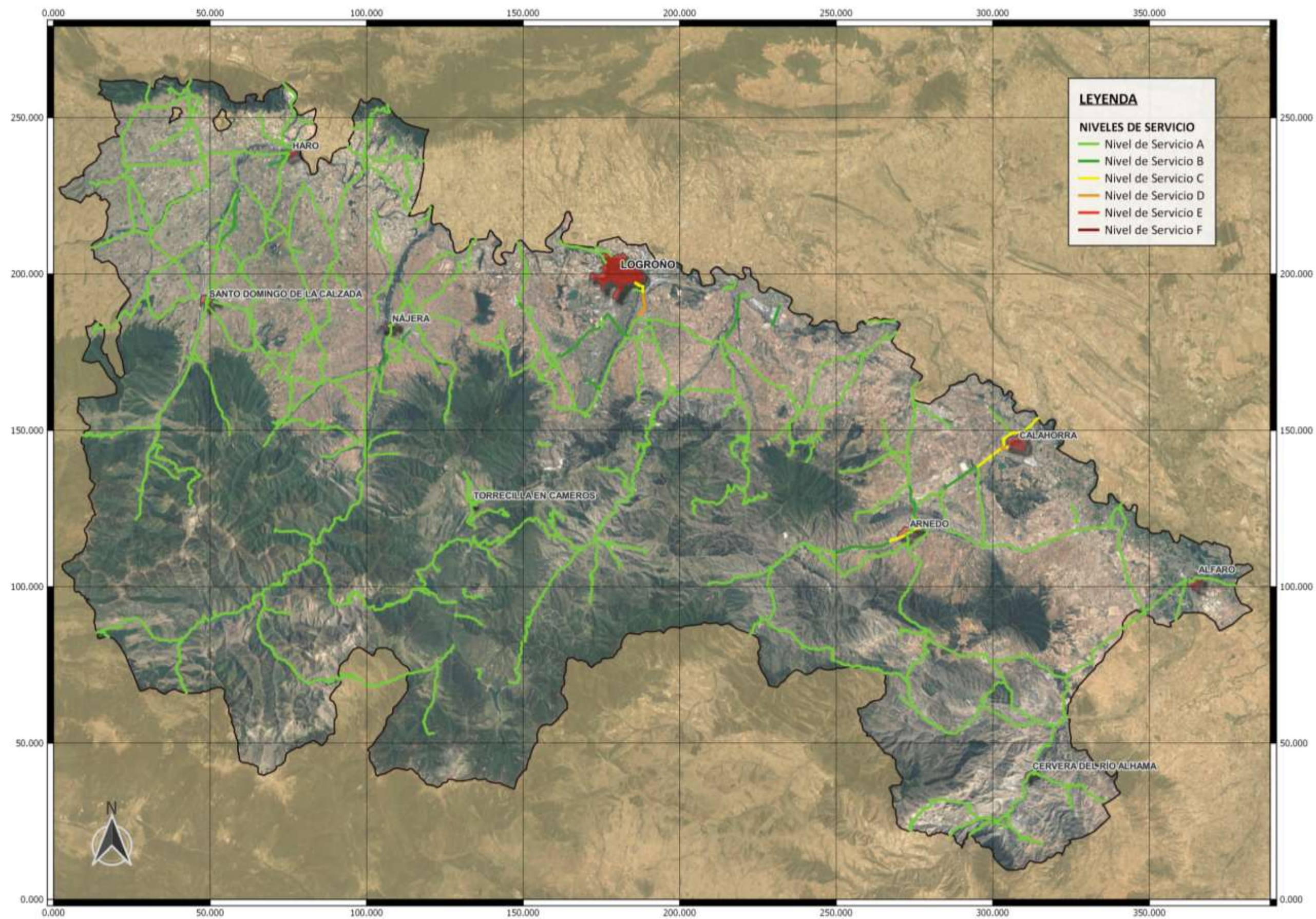
| | | | | | |
|-------|-----------|--------------|------|-----|---|
| LR443 | LR-443_01 | Convencional | 9862 | 697 | C |
| LR444 | LR-444_01 | Convencional | 371 | 27 | A |
| LR444 | LR-444_02 | Convencional | 897 | 64 | A |
| LR445 | LR-445_01 | Convencional | 1129 | 80 | A |
| LR445 | LR-445_02 | 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.

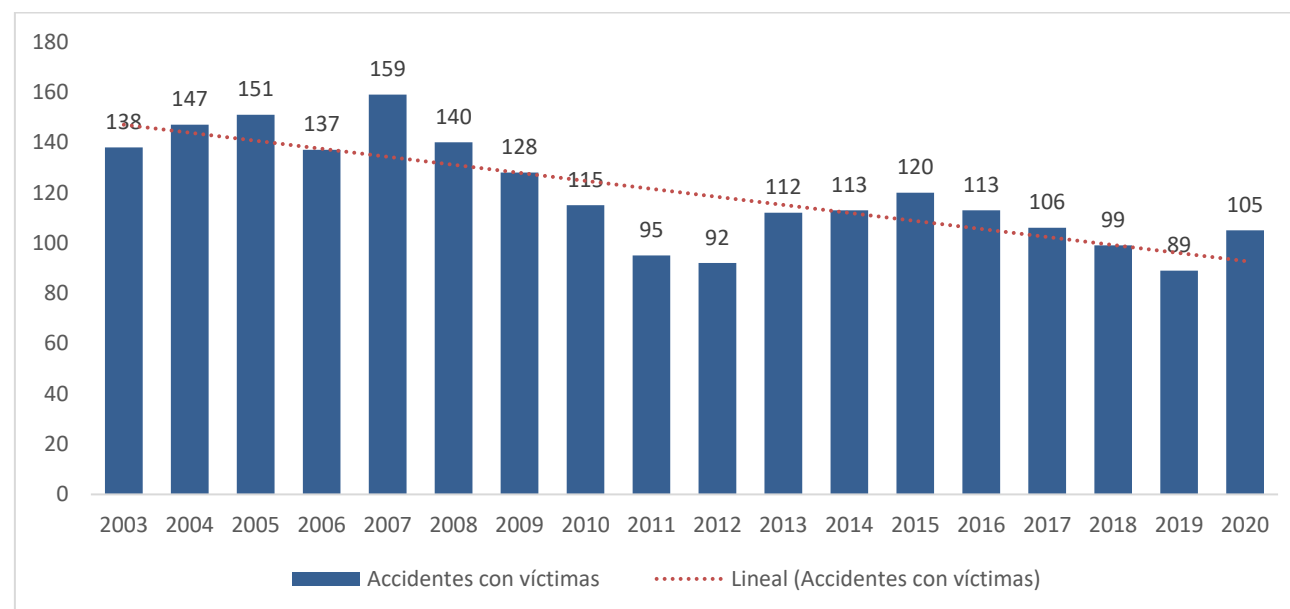


Ilustración 1 - Accidentes con víctimas.

Esta misma tendencia se aprecia en el número total de víctimas.

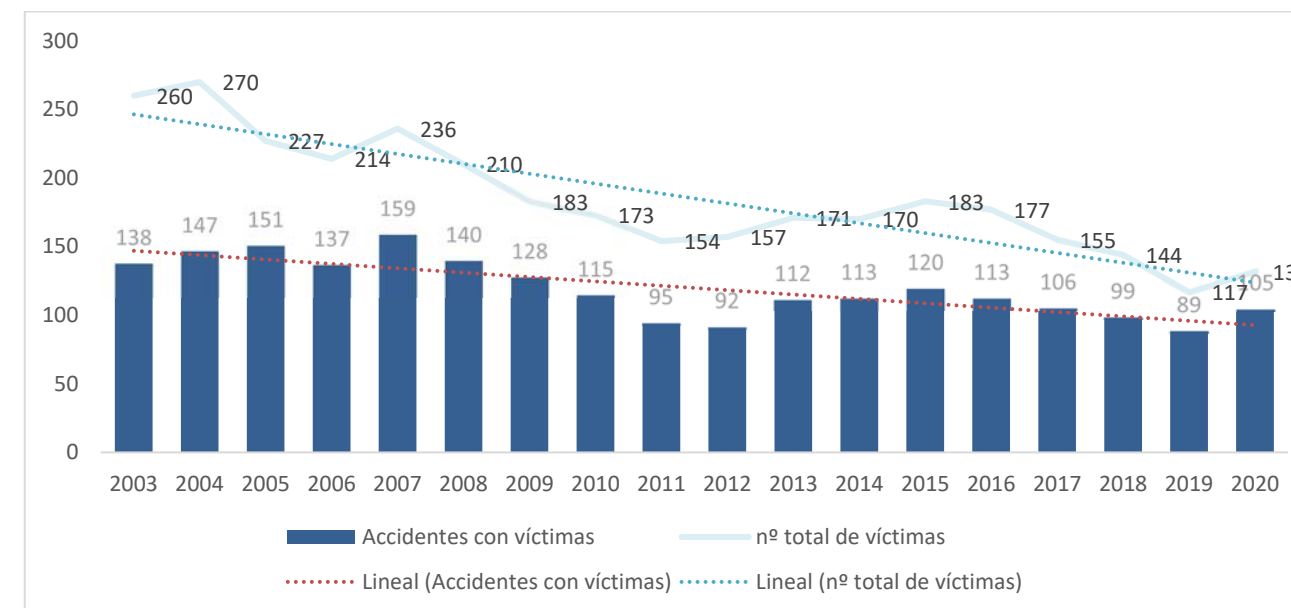


Ilustración 2 - Número total de víctimas.

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.

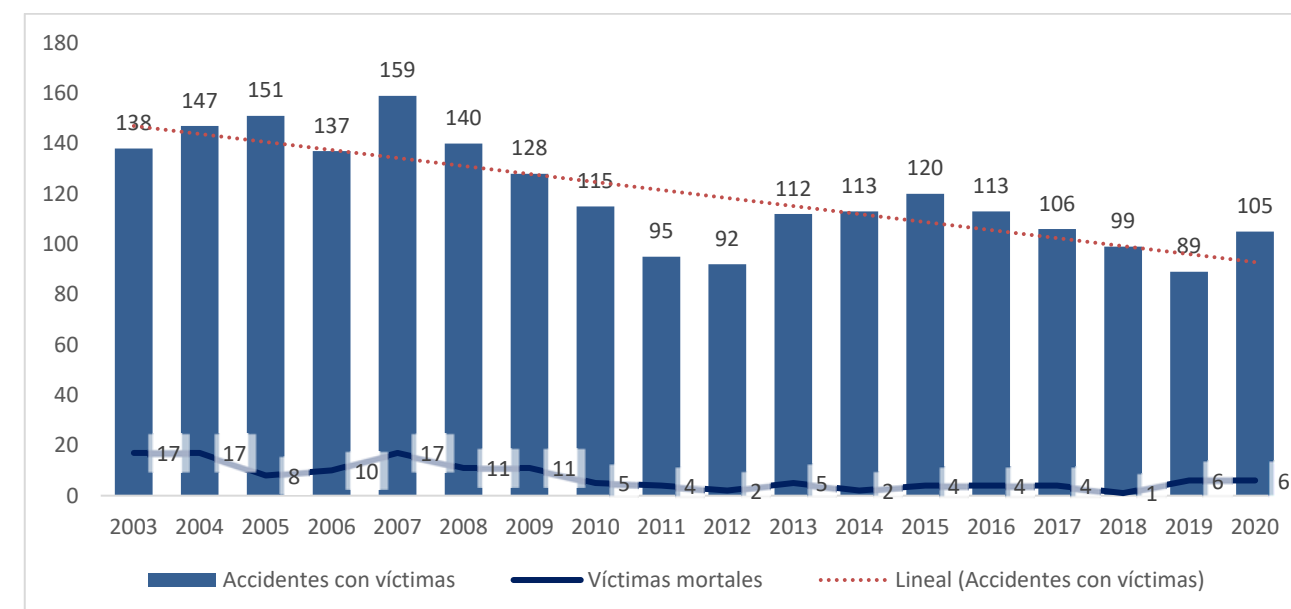


Ilustración 3 - Víctimas mortales.

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.

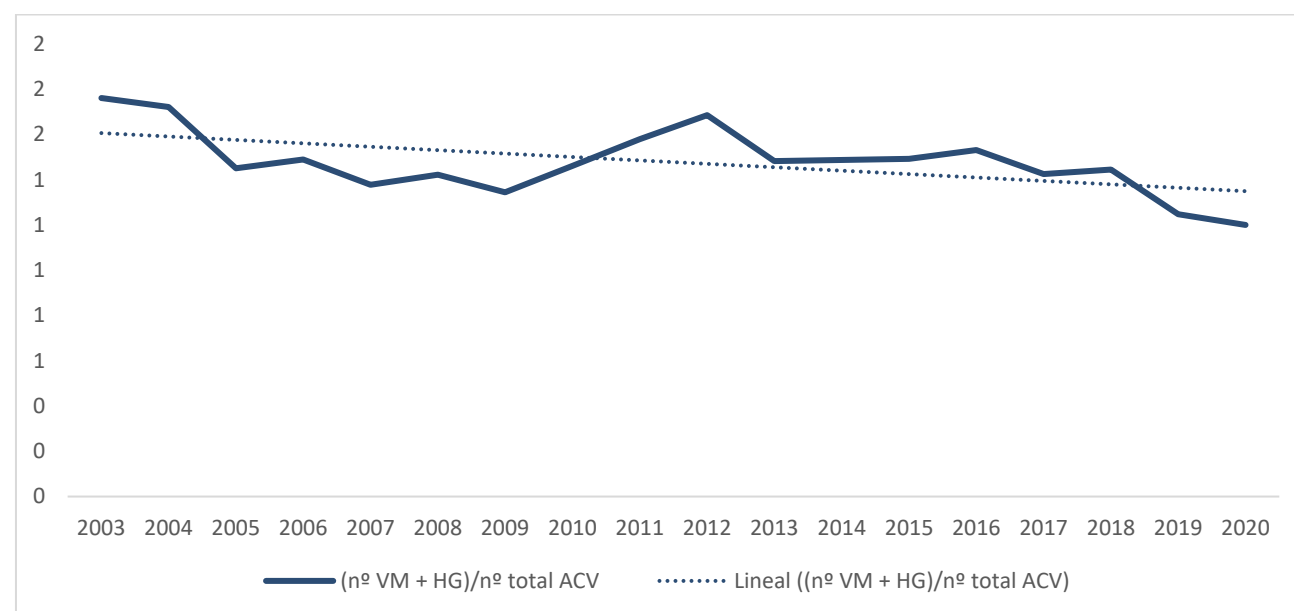


Ilustración 4 - Relación entre la suma de víctimas mortales y heridos graves y el número total de accidentes con víctimas.

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.

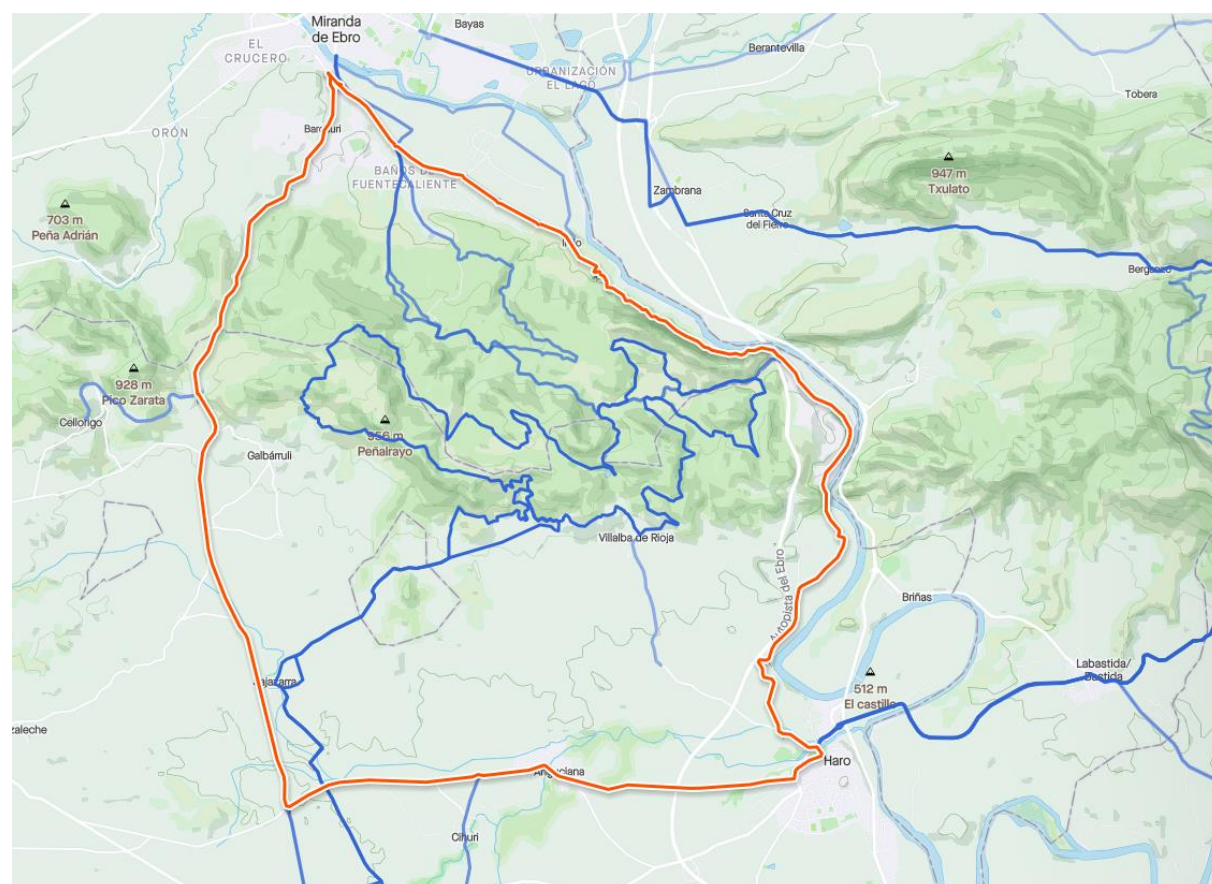


Ilustración 10 – Ruta ciclista Miranda de Ebro y Haro

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.

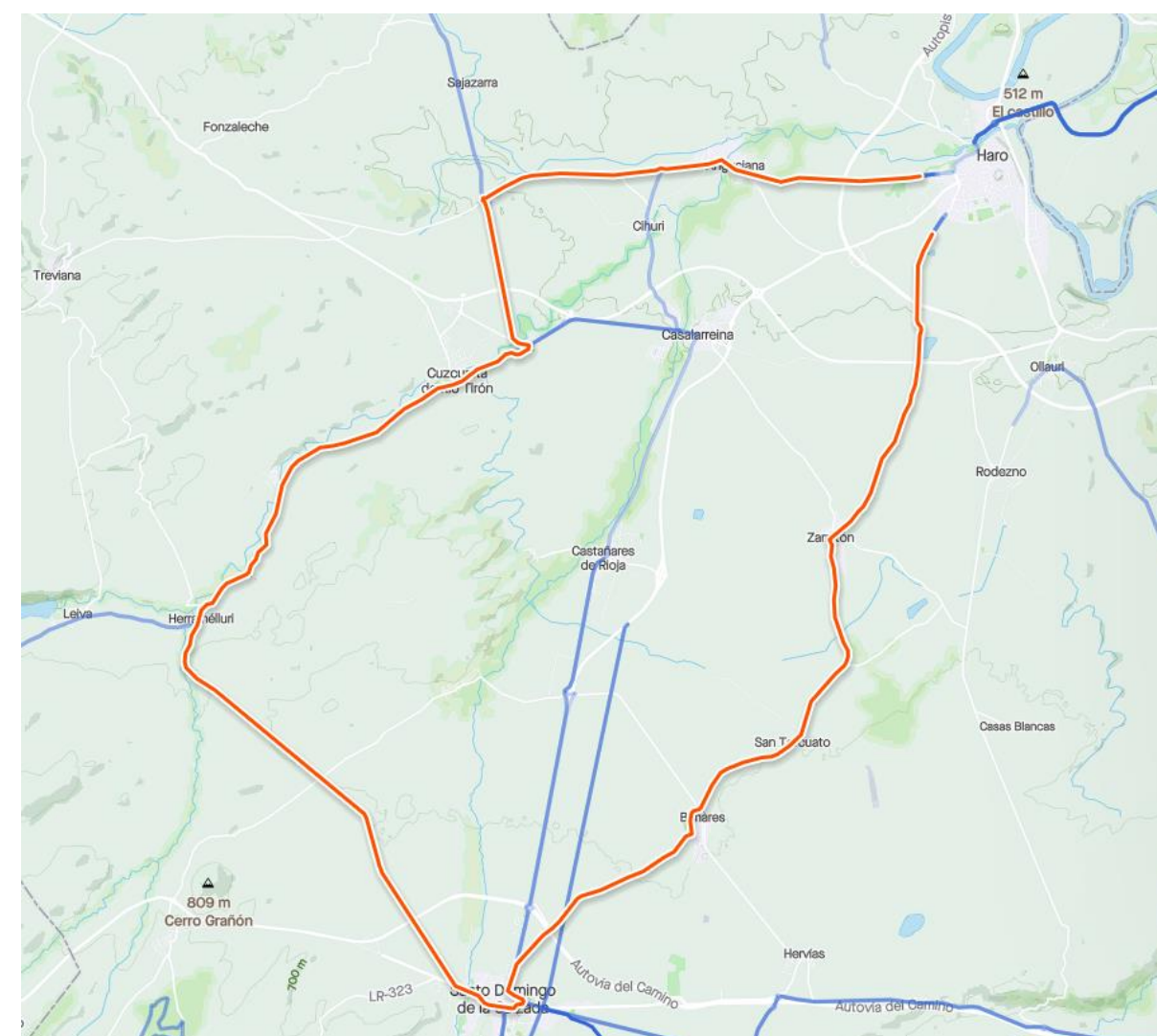


Ilustración 11 – Ruta ciclista Haro y Santo Domingo de la Calzada

Fuente: Aplicación “Strava Metro”

- Desde Santo Domingo de la Calzada por LR-111 hasta el límite de provincia.

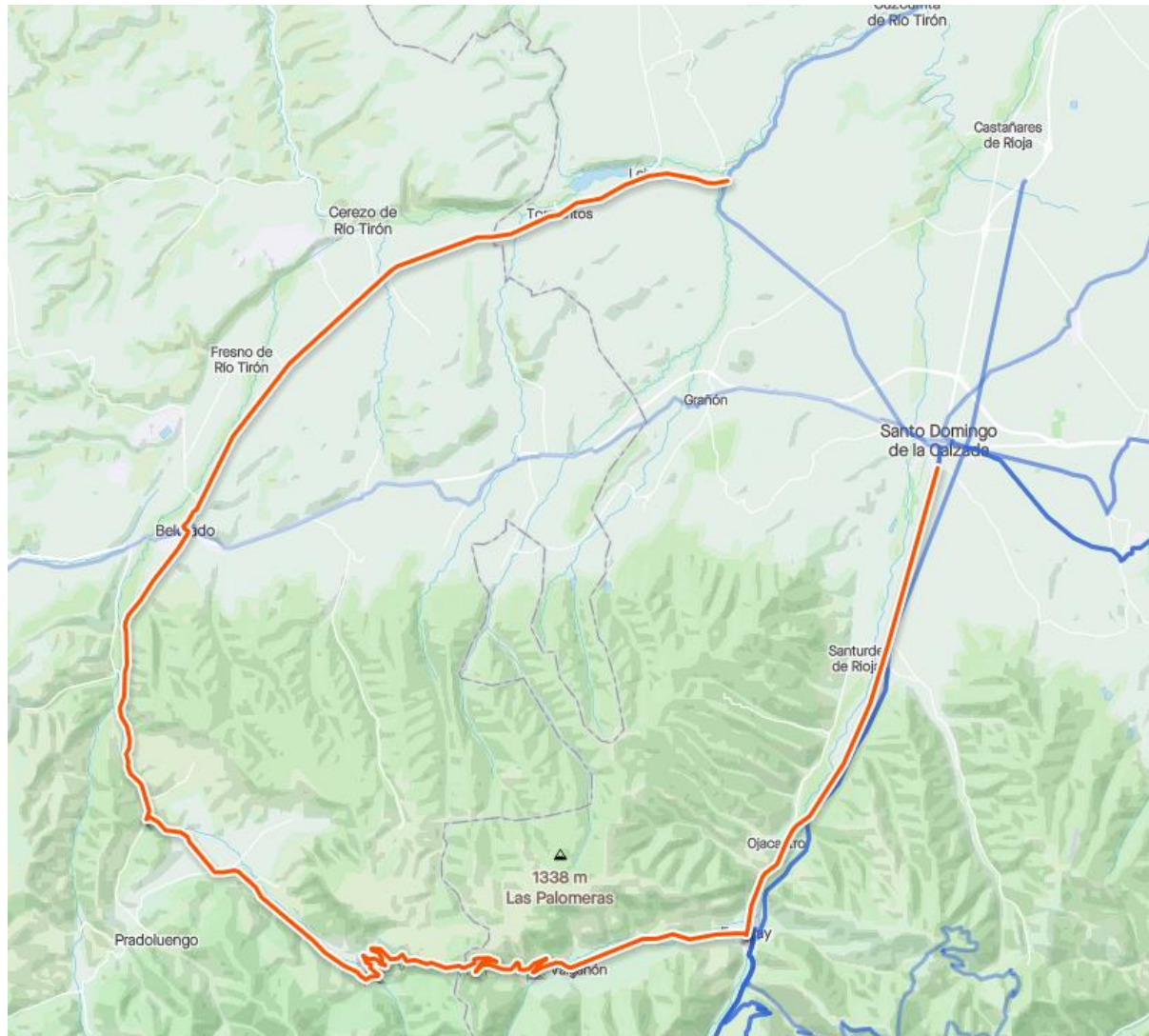


Ilustración 12 – Ruta ciclista Santo Domingo de la Calzada

Fuente: Aplicación “Strava Metro”

- LR-415 desde Ezcaray hasta Posadas. Coincide con la ruta de la DGT.

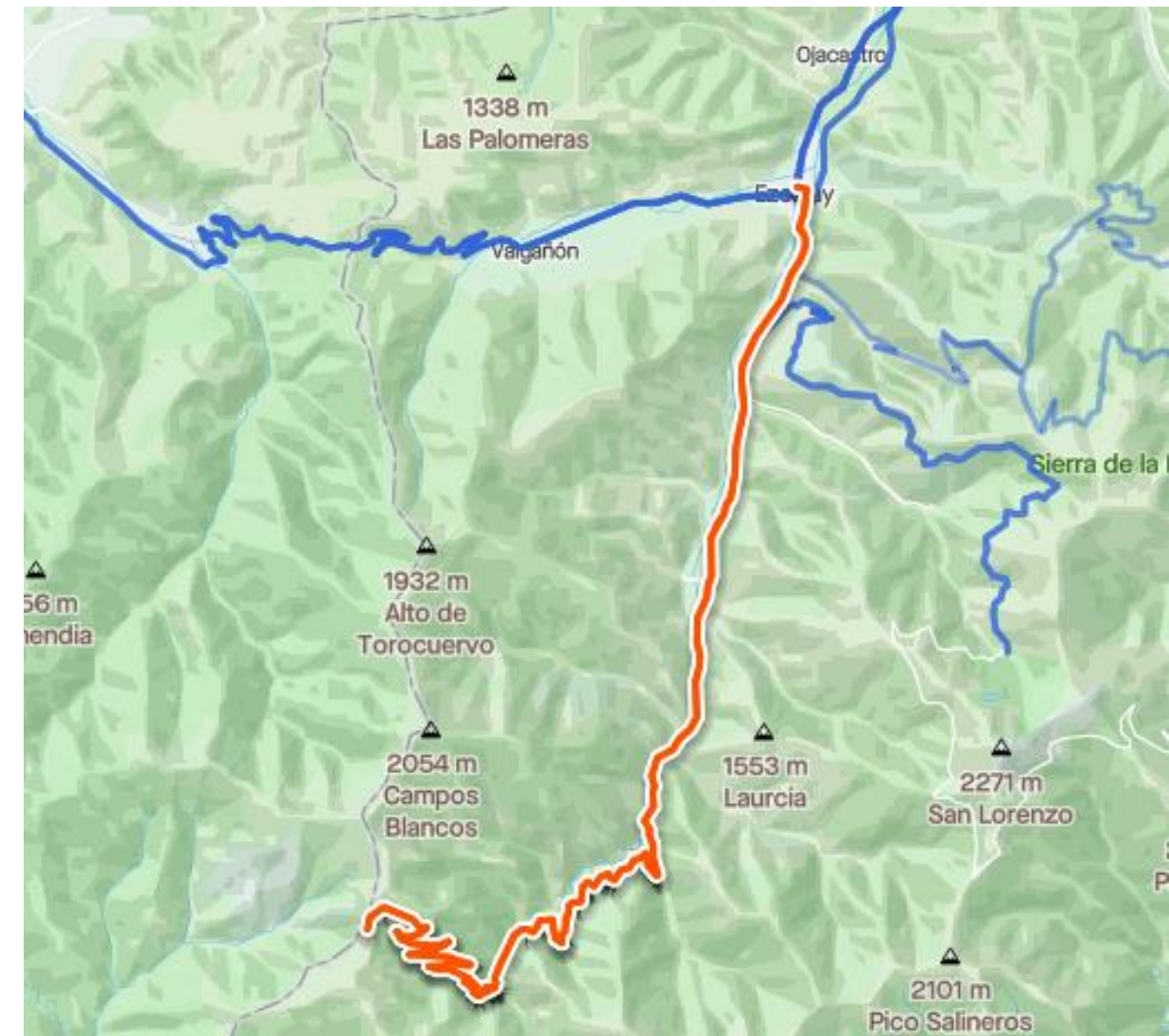


Ilustración 13 – Ruta ciclista Ezcaray y Posadas

Fuente: Aplicación “Strava Metro”

- LR-416 hasta Ezcaray pasando por LR-415 y LR-111 hasta el límite de provincia.

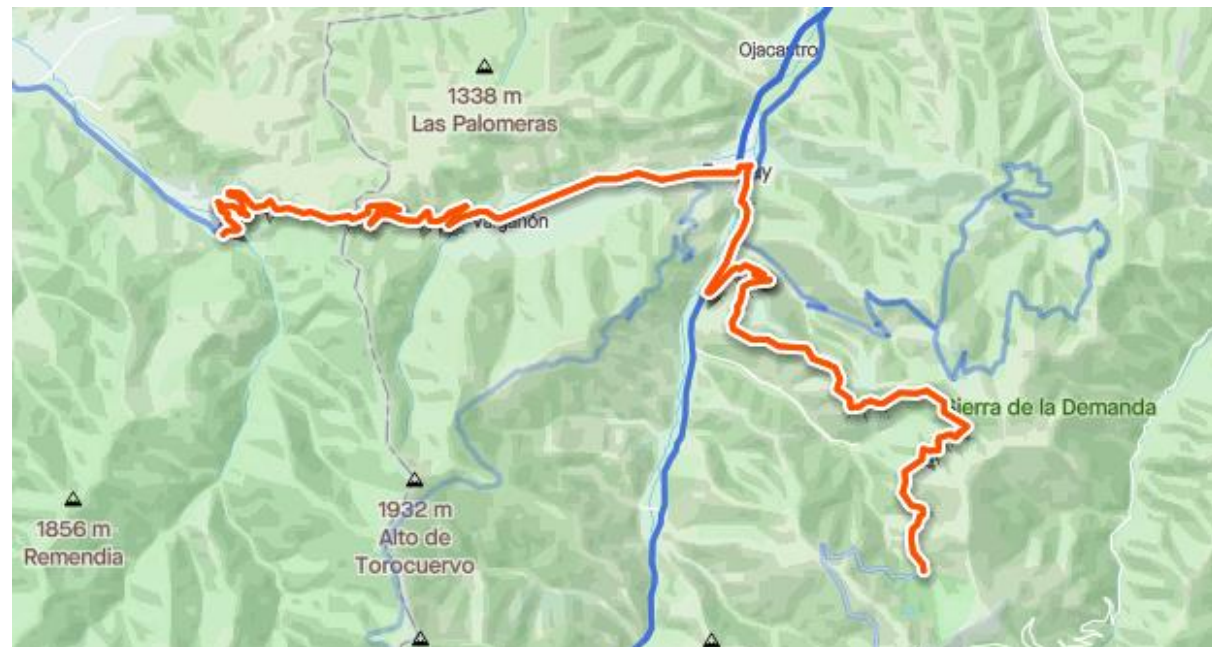


Ilustración 14 – Ruta ciclista Ezcaray y Valdezcaray

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.

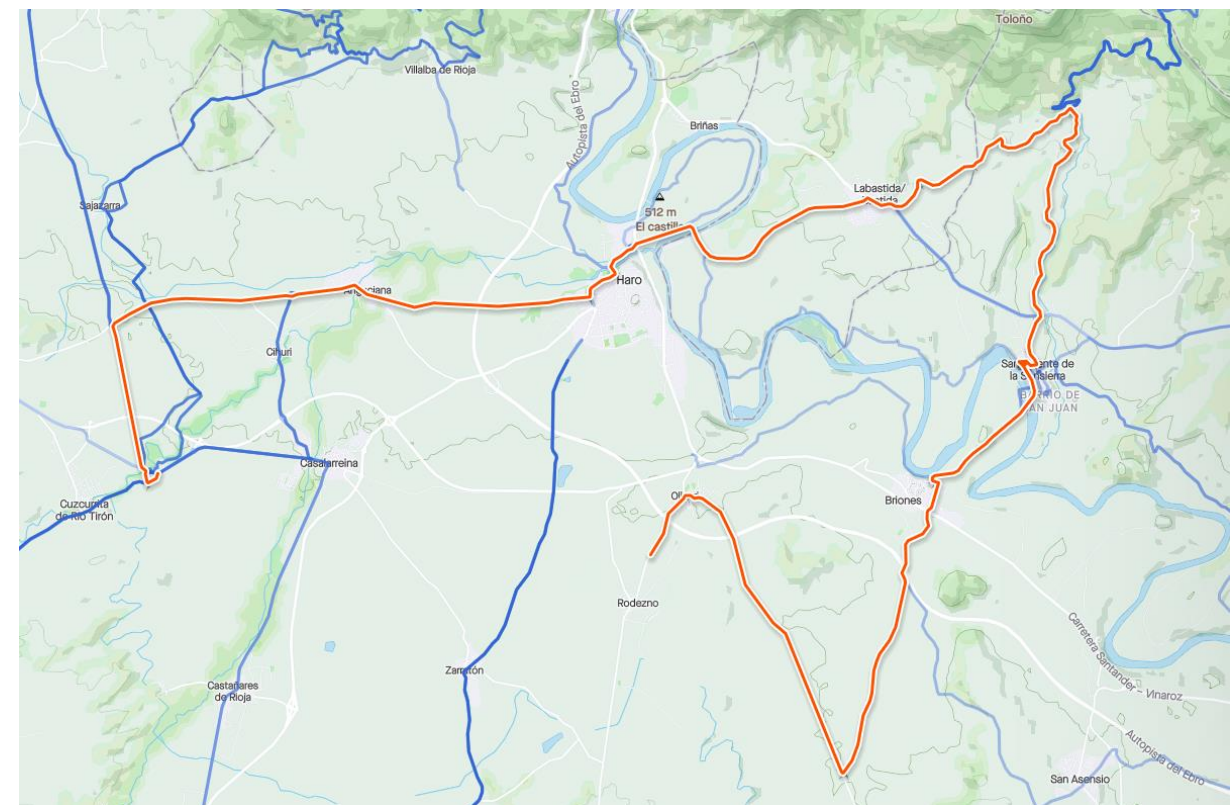


Ilustración 15 – Ruta ciclista Tirgo, Haro, Rivas de Tereso, San Vicente de la Sonsierra, Briones y Ollauri.

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.

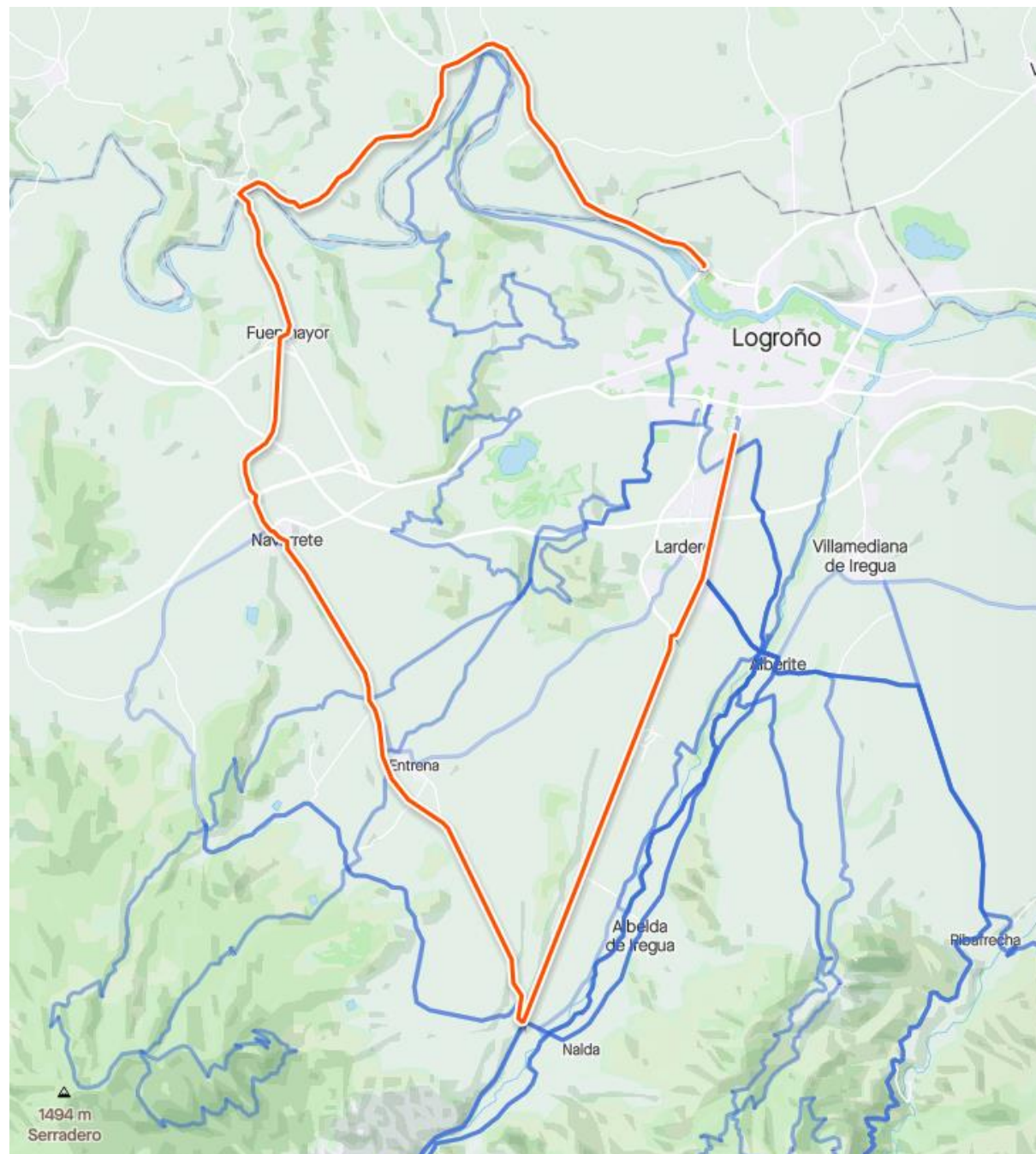


Ilustración 16 – Ruta ciclista Logroño, Fuenmayor y Lardero

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.

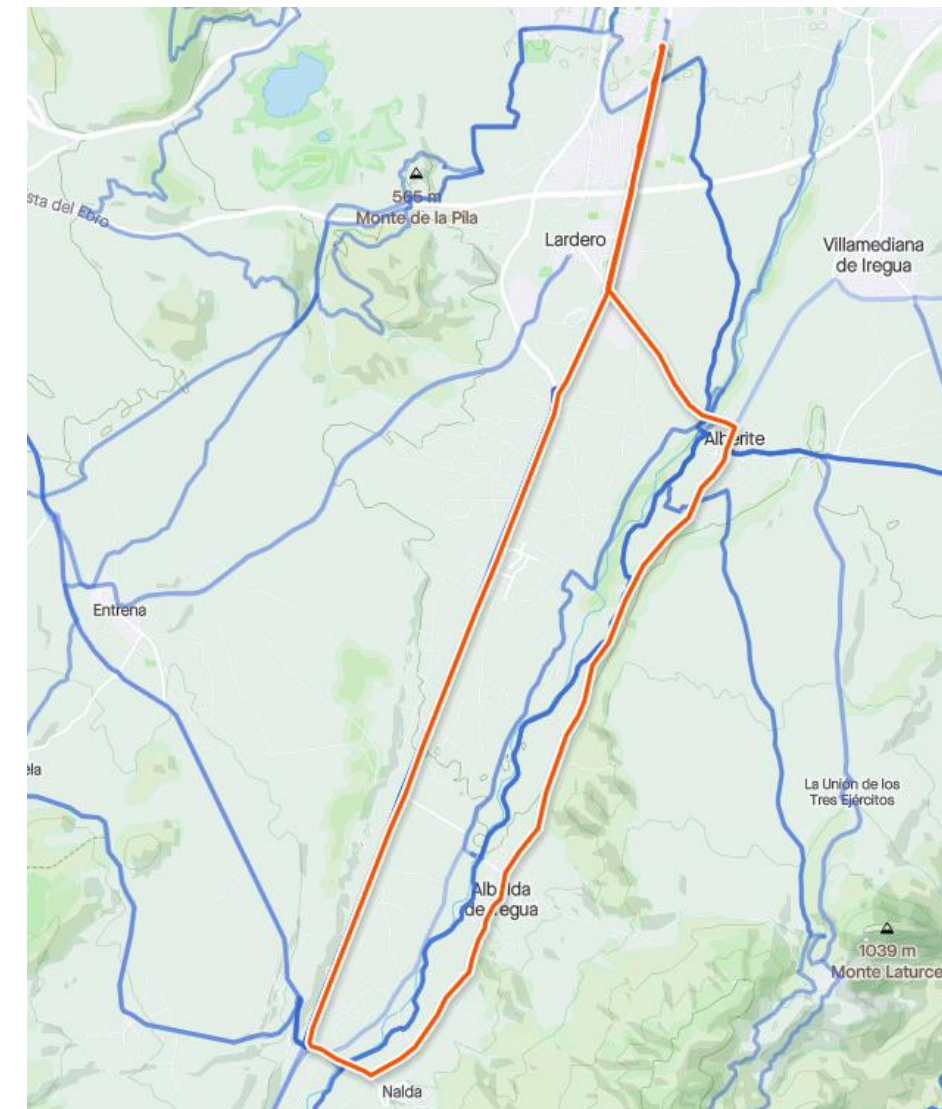


Ilustración 17 – Ruta ciclista Logroño, Nalda, Alberite y Lardero

Fuente: “Aplicación “Strava Metro”

- Desde Aldeanueva del Ebro hasta Enciso por LR-115.

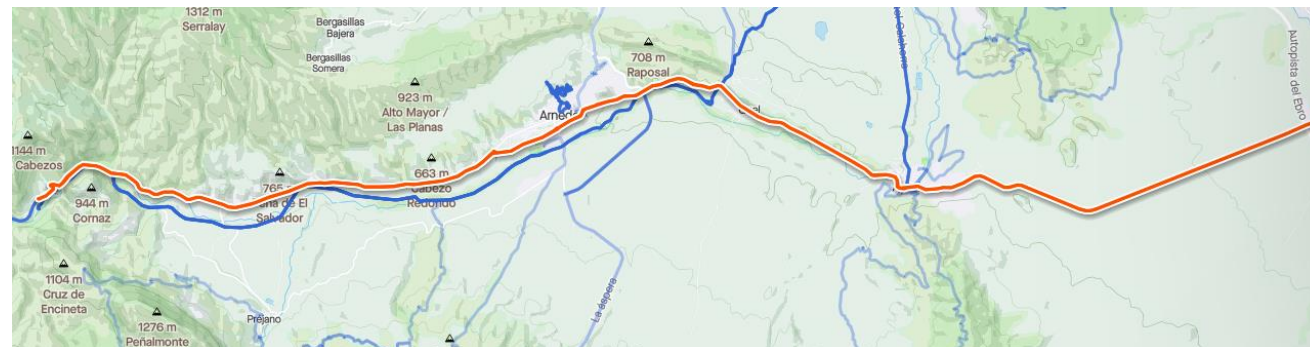


Ilustración 18 – Ruta ciclista Aldeanueva del Ebro y Enciso

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.

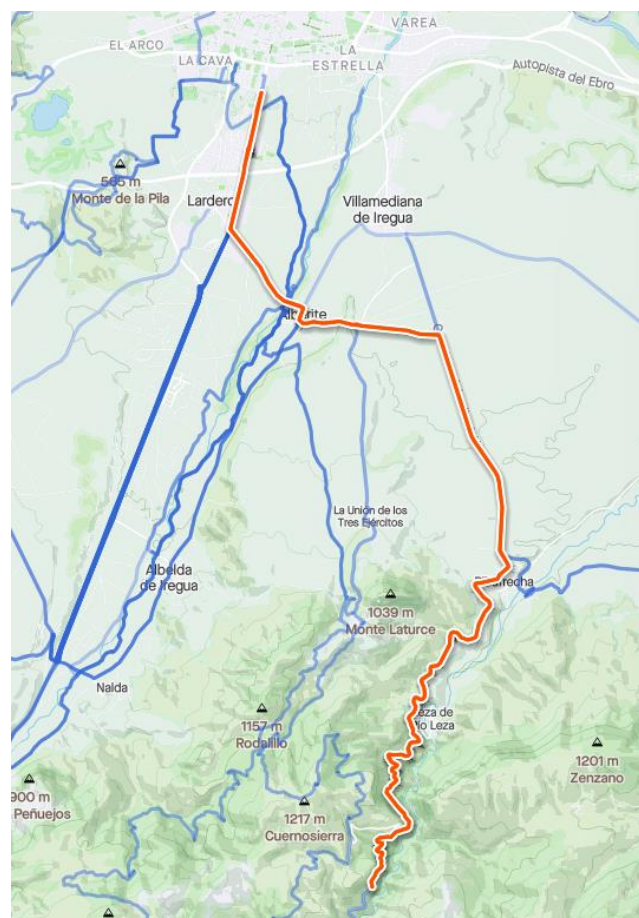


Ilustración 19 – Ruta ciclista Logroño, Lardero, Alberite

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 Nº1

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 Nº1 es la que se muestra a continuación:

- Carril bici bidireccional separado con cuneta:

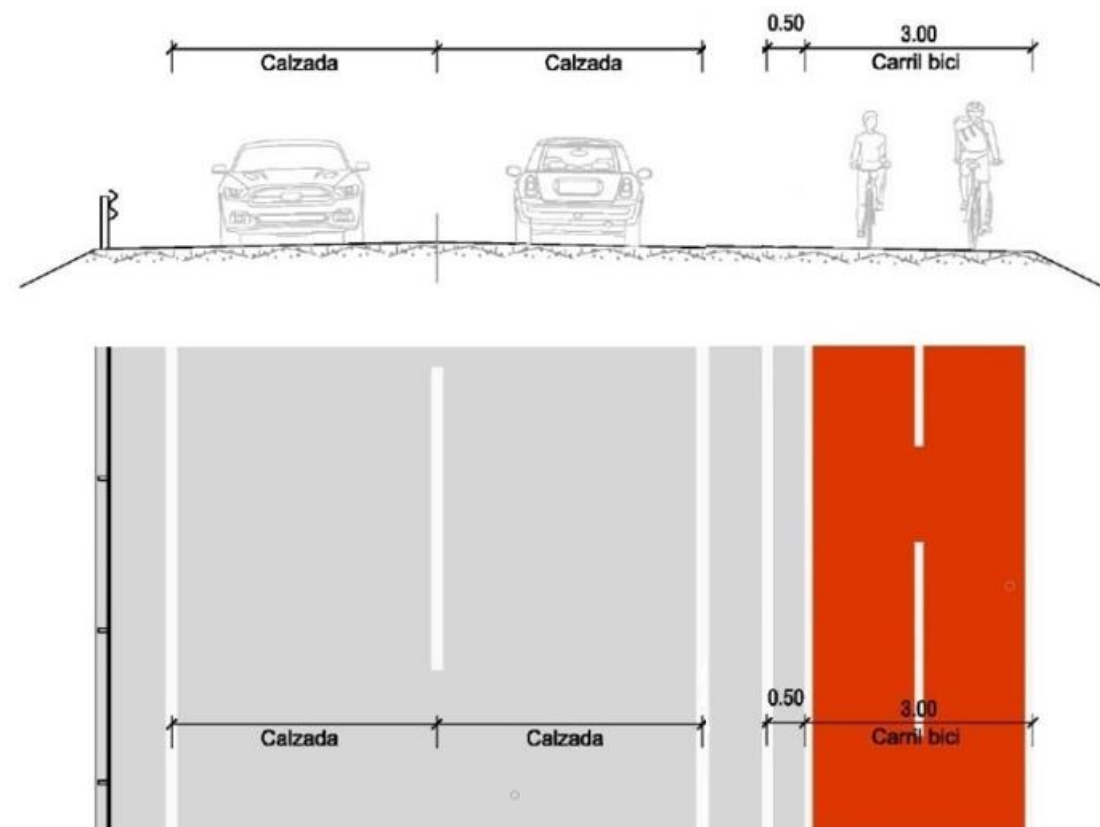


Ilustración 21 – Sección tipo de la solución N°1

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:*

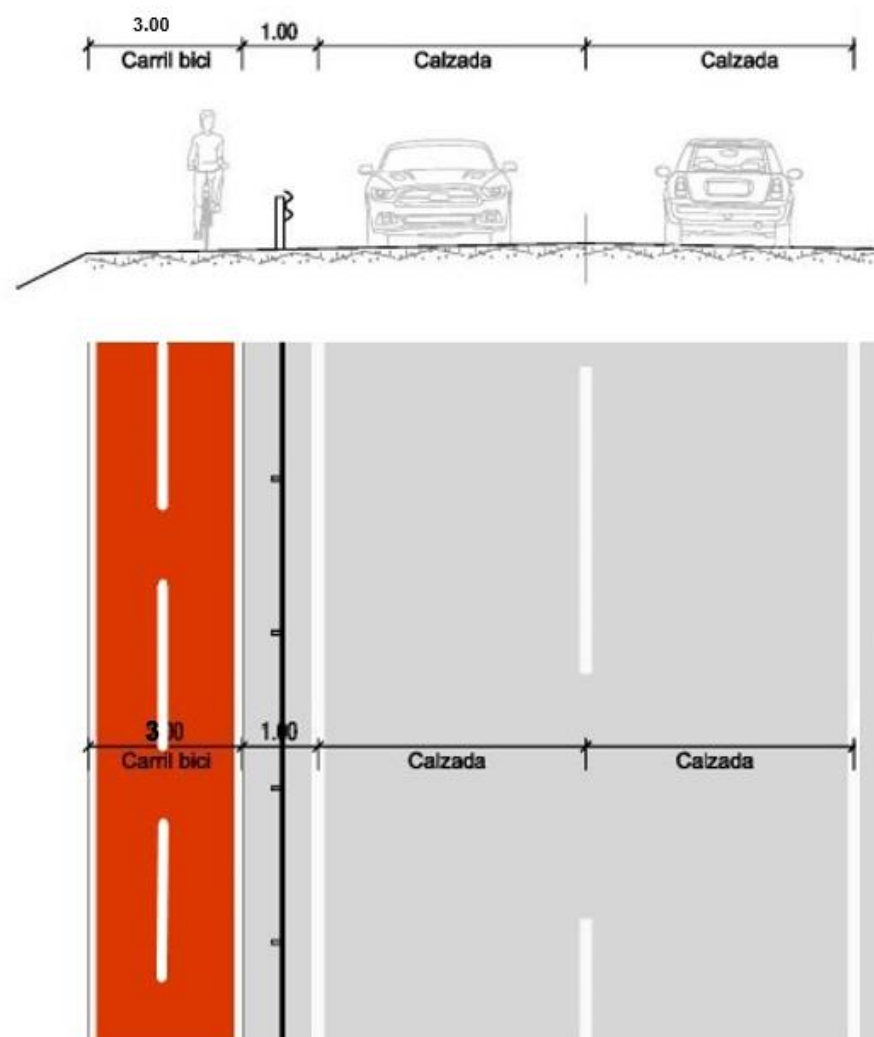


Ilustración 23 – Sección tipo de la solución N°2

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.



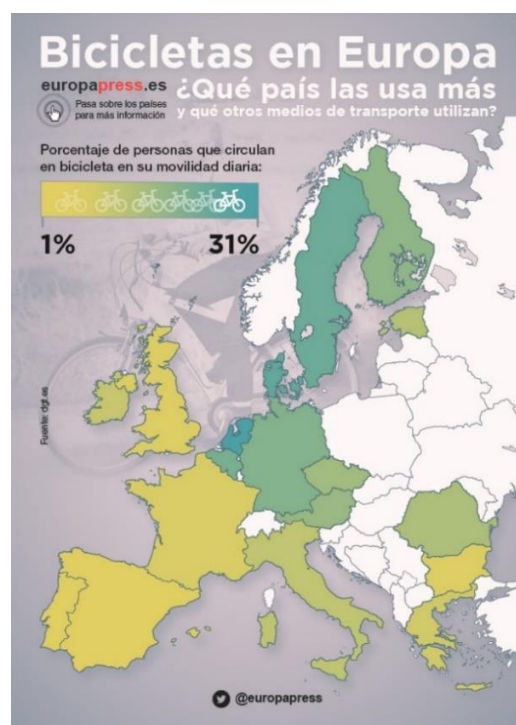
3. LA BICICLETA COMO MODO DE TRANSPORTE

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).

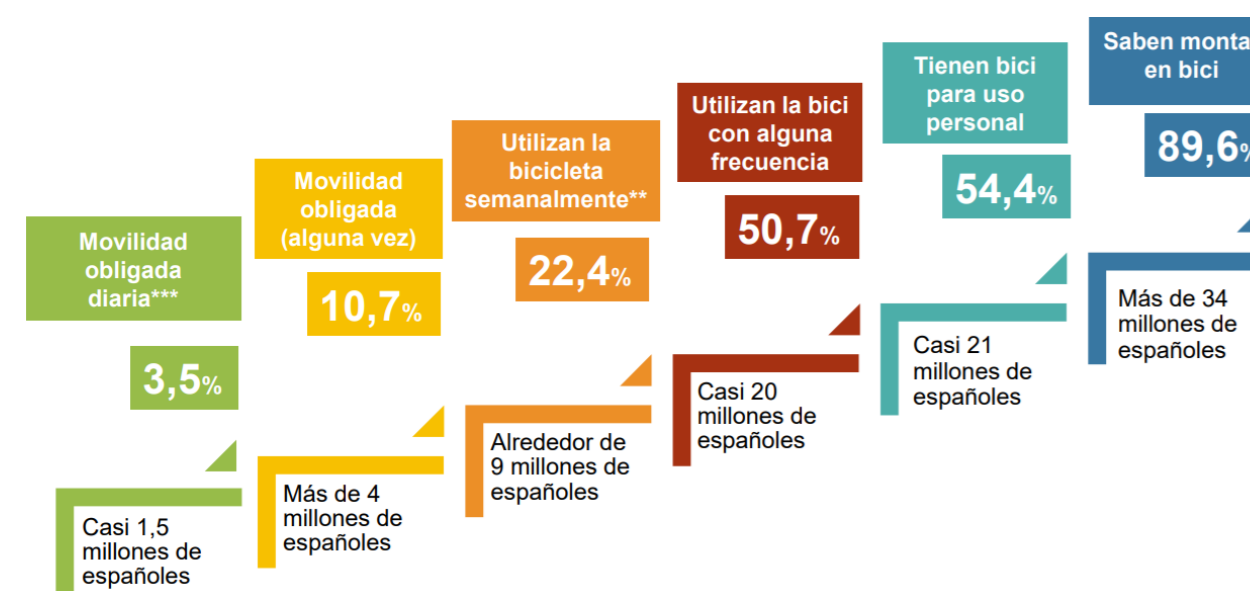


Gráfico obtenido de la Red de ciudades por la bicicleta

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.

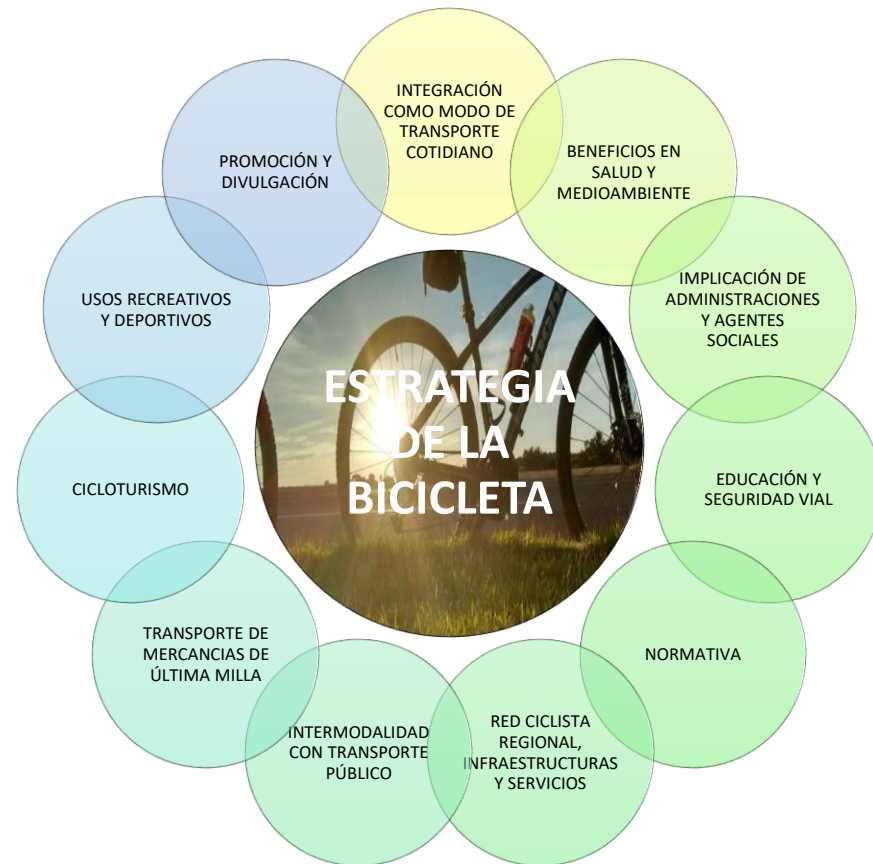
Los usuarios de la bicicleta se reparten de forma más o menos homogénea en todo el país, tanto en ciudades grandes como pequeñas. Por comunidades autónomas, Madrid, Cataluña y Andalucía son las que presentan mayores porcentajes de usuarios, seguidas por Canarias, País Vasco y la Comunidad Valenciana.

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:



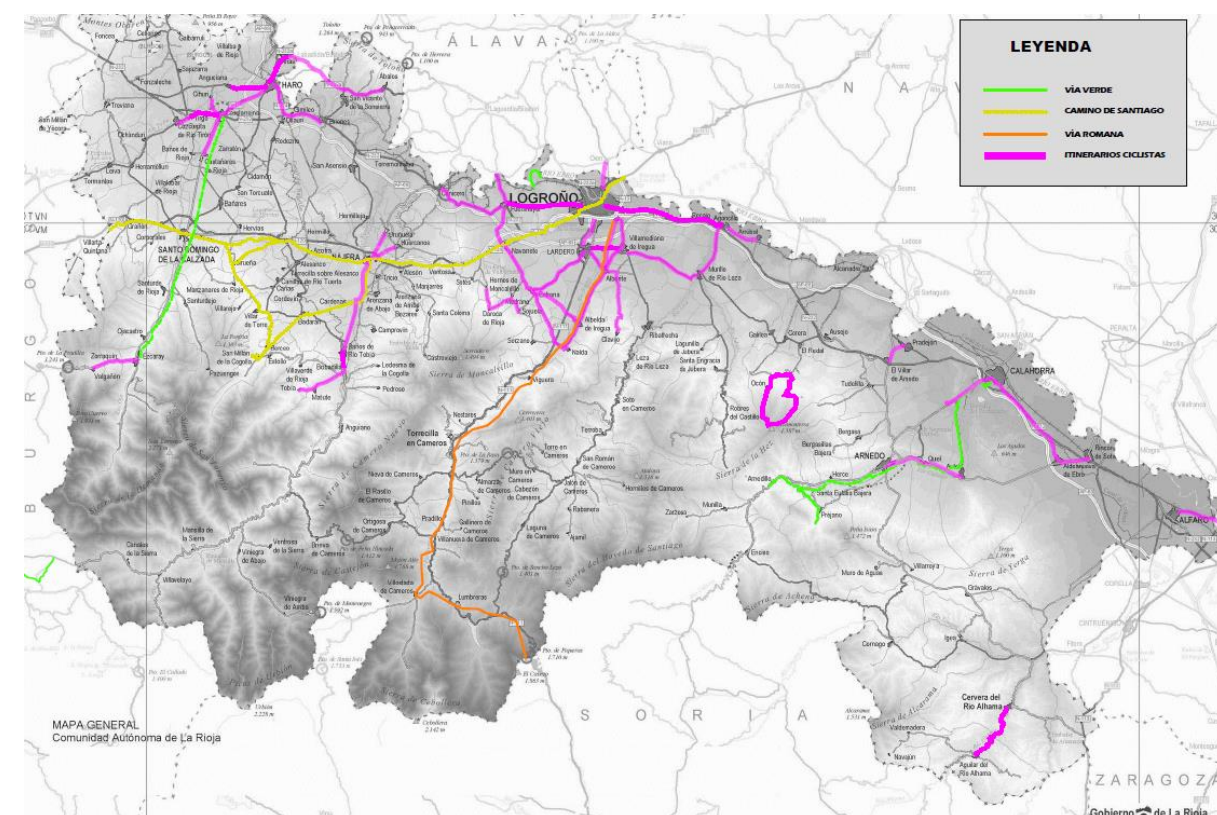
Por ello, se hace indispensable la implicación de todas las administraciones públicas que puedan aportar medidas para hacer efectiva la presente Estrategia (ayuntamientos, consejerías de Salud, Educación, Infraestructuras, Agricultura, Hacienda, etc., administración estatal), además de la colaboración 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 calmad 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.

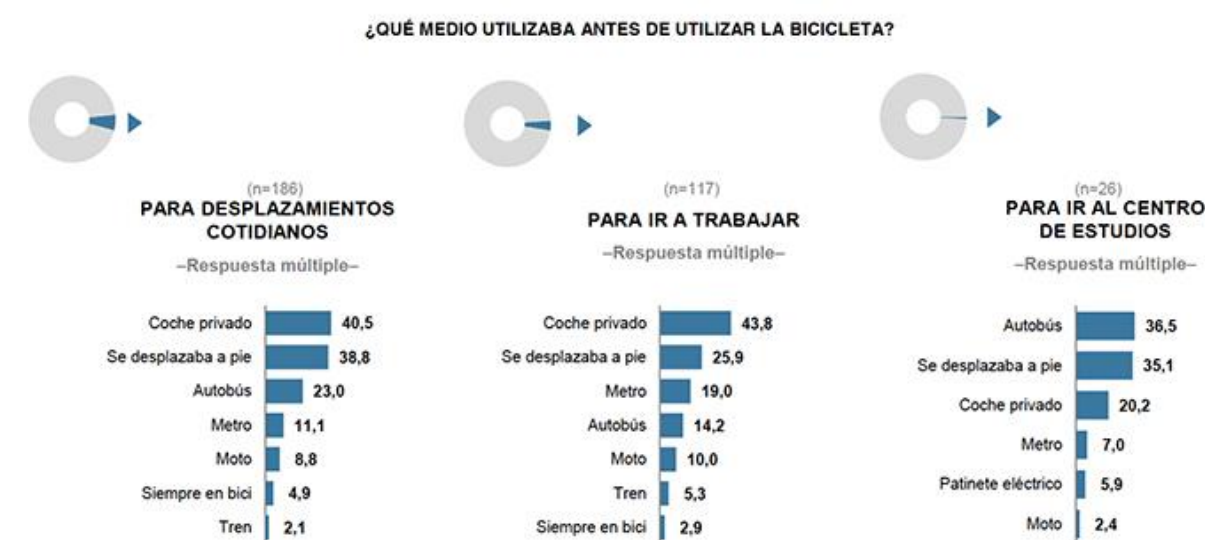


Imagen obtenida del Barómetro de la Bicicleta en España que revela que, en los desplazamientos cotidianos, el medio que se usaba antes de utilizar la bicicleta eran el coche o la moto en más del 40% de los casos.

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.

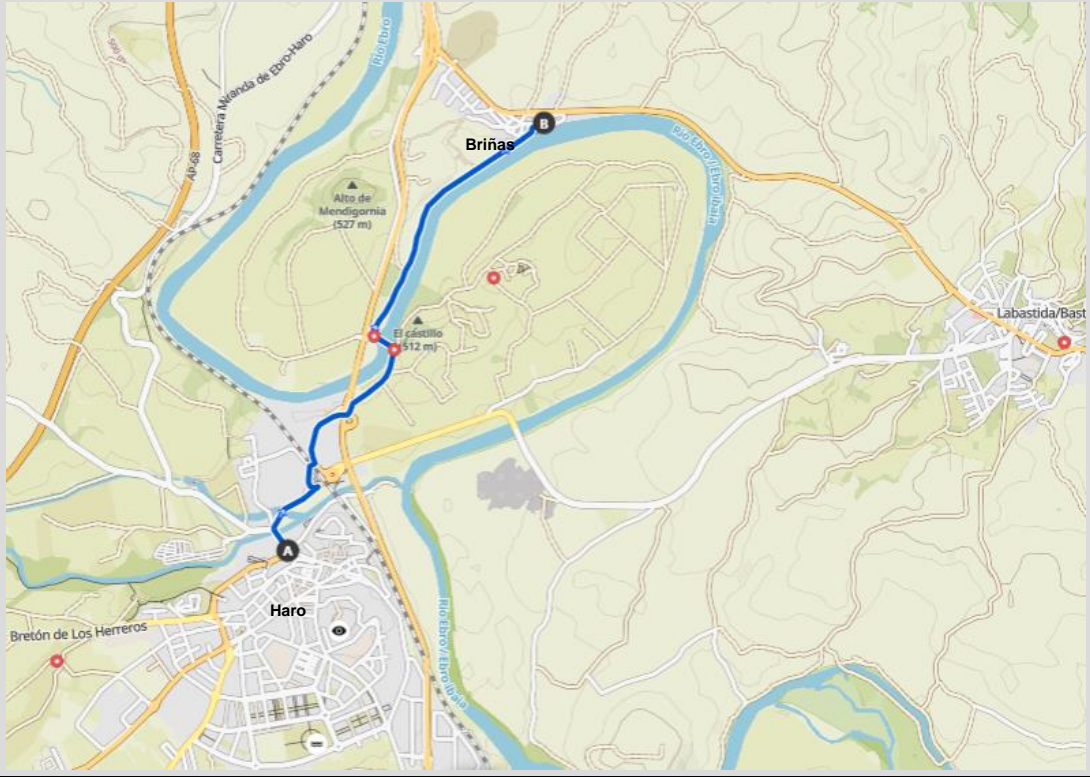
3. DESCRIPCIÓN DE ITINERARIOS

| 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-CUZCURRITA 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 | | | |

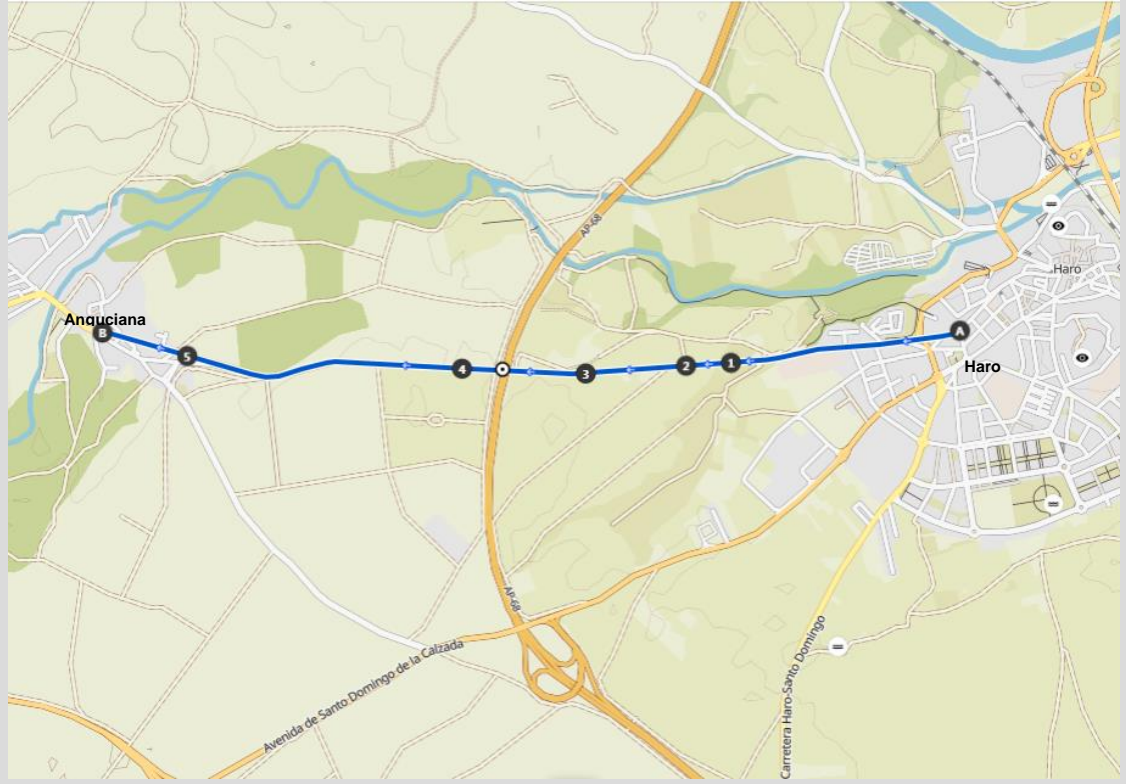
1.1. HARO-BRIÑAS

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.

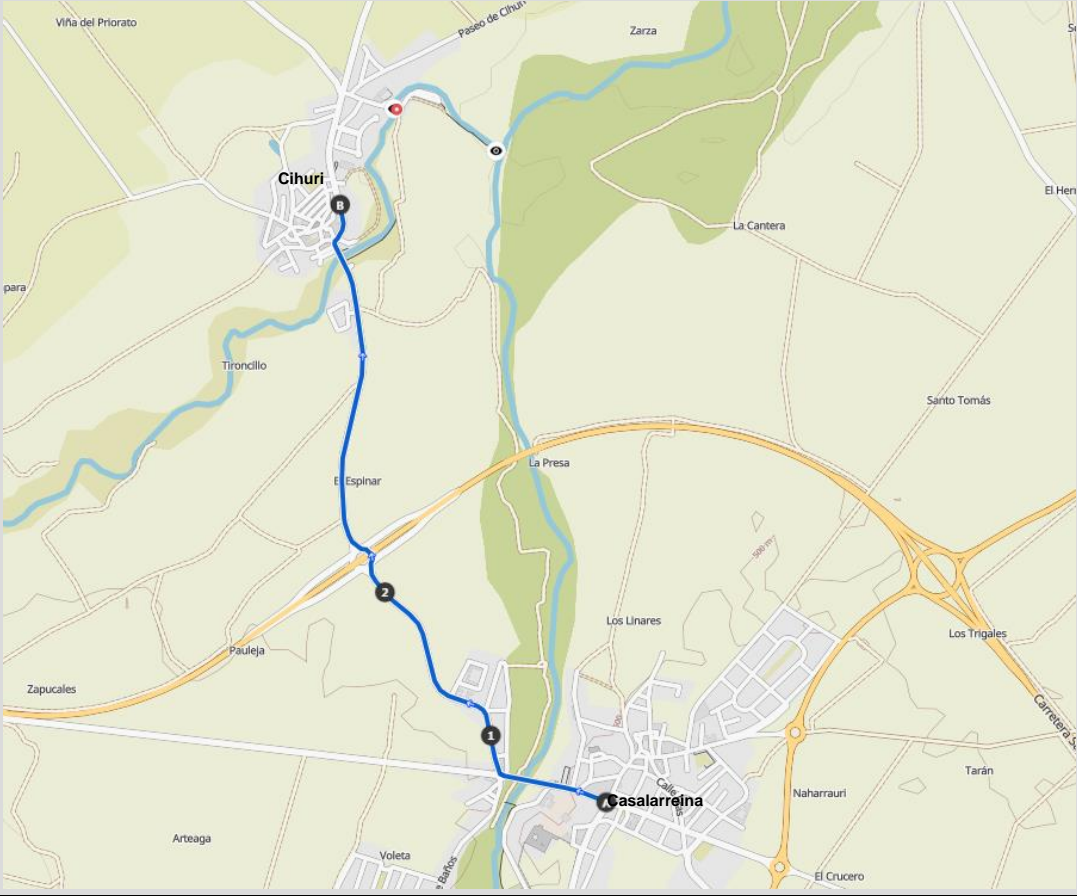
| CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL ITINERARIO | |
|---|-----------|
| Longitud total | 3.28 km |
| Ascenso acumulado | 20 m |
| Descenso acumulado | 10 m |
| Velocidad media estimada | 14.7 km/h |
| Tiempo de recorrido | 13' |
| TIPOS DE VÍA | |
| Carretera | 3.28km |

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).

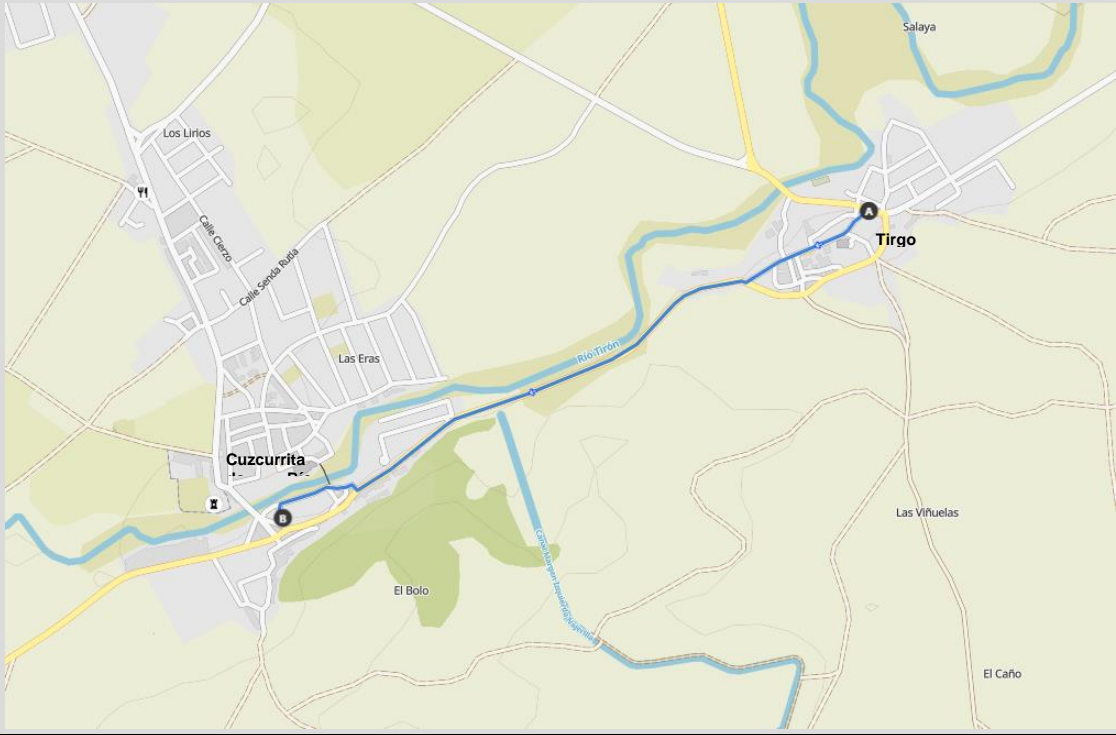
Existe otro itinerario junto al río Oja con peor trazado, más largo y peor piso, más dirigido a un uso recreativo.

| 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 | |
| | |

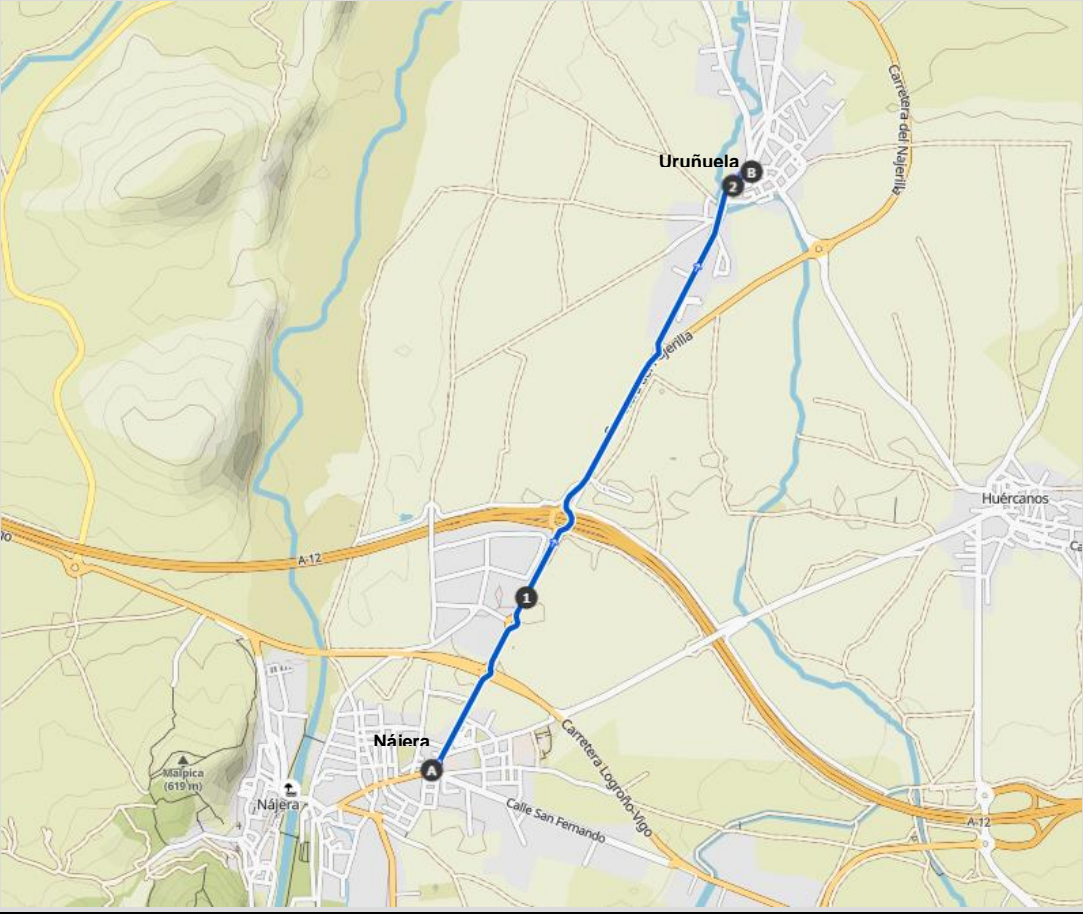
2.2. NÁJERA – HUÉRCANOS

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 | |
|  | |

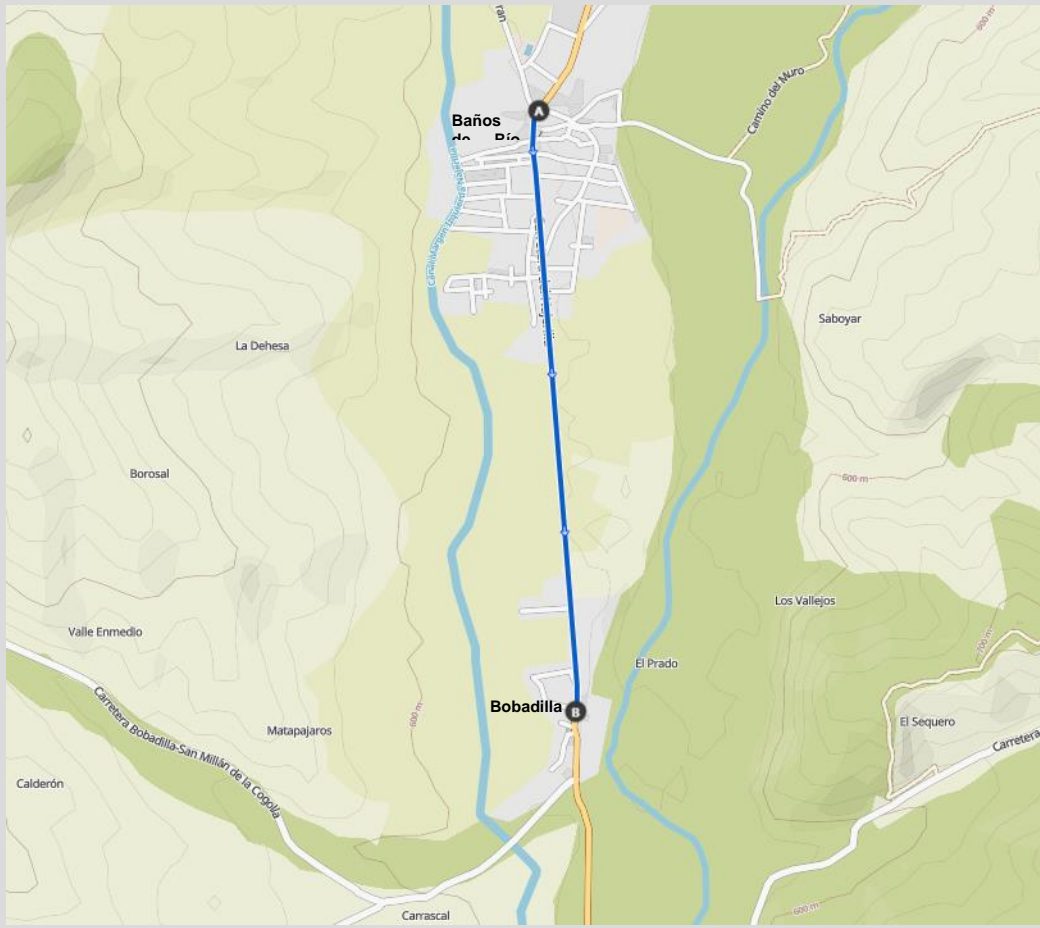
2.3. NÁJERA – URUÑUELA

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

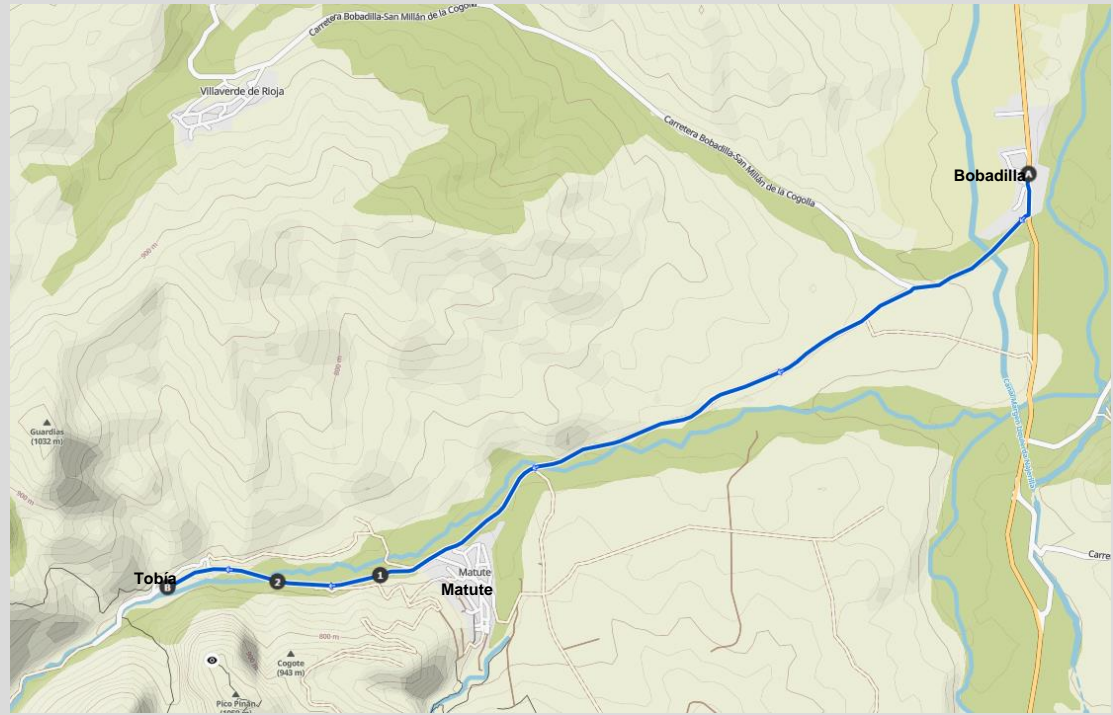
El itinerario que une Baños de Río Tobía (1585 habitantes) con Bobadilla (96) es muy corto y, aunque por población la localidad de Bobadilla no suponga un tráfico muy importante, se incluye como itinerario ciclista debido a la fuerte atracción de Baños sobre dicha localidad. La ruta propuesta utiliza 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 | |
| | |

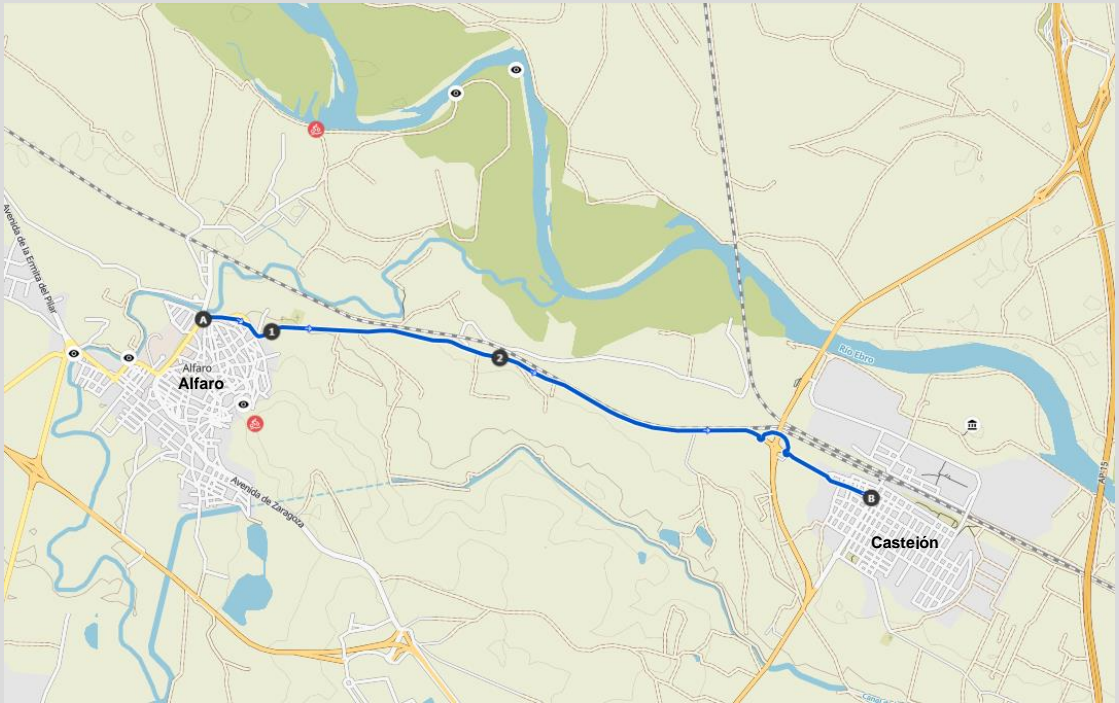
3.2. QUEL - AUTOL

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 | |
| | |

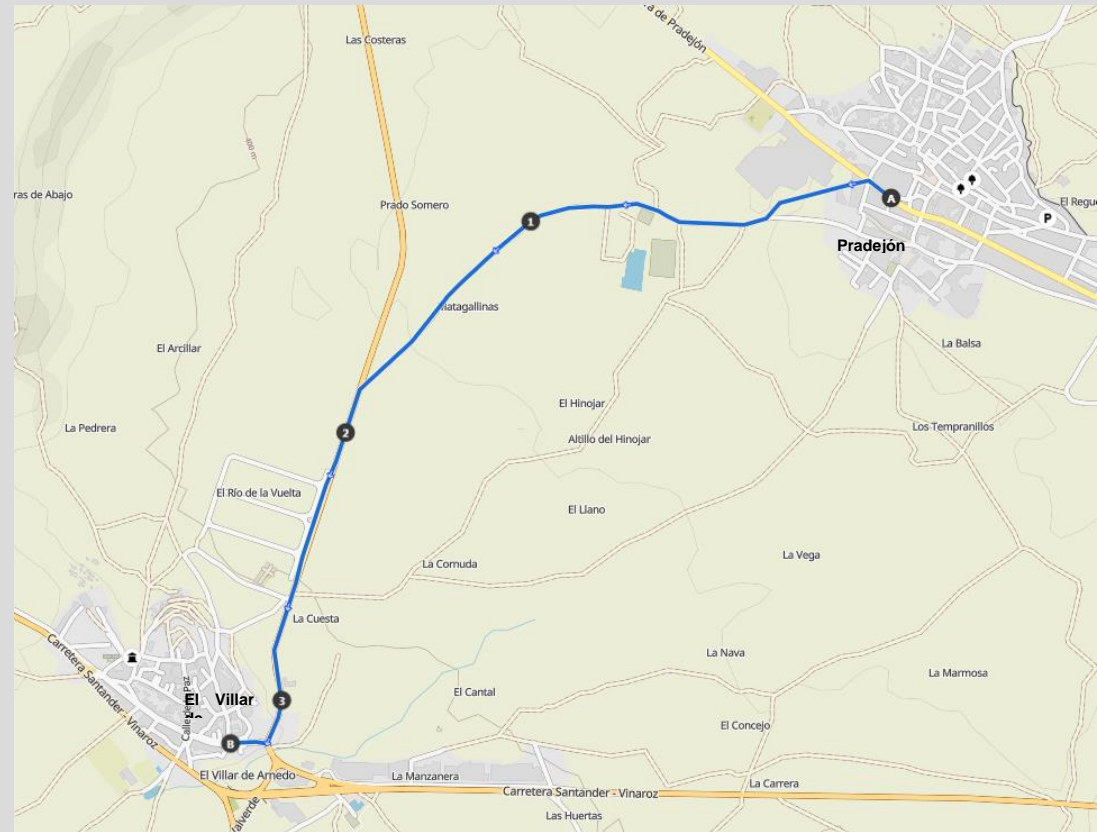
5.1. CERVERA DE RÍO ALHAMA – AGUILAR DEL RÍO ALHAMA

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

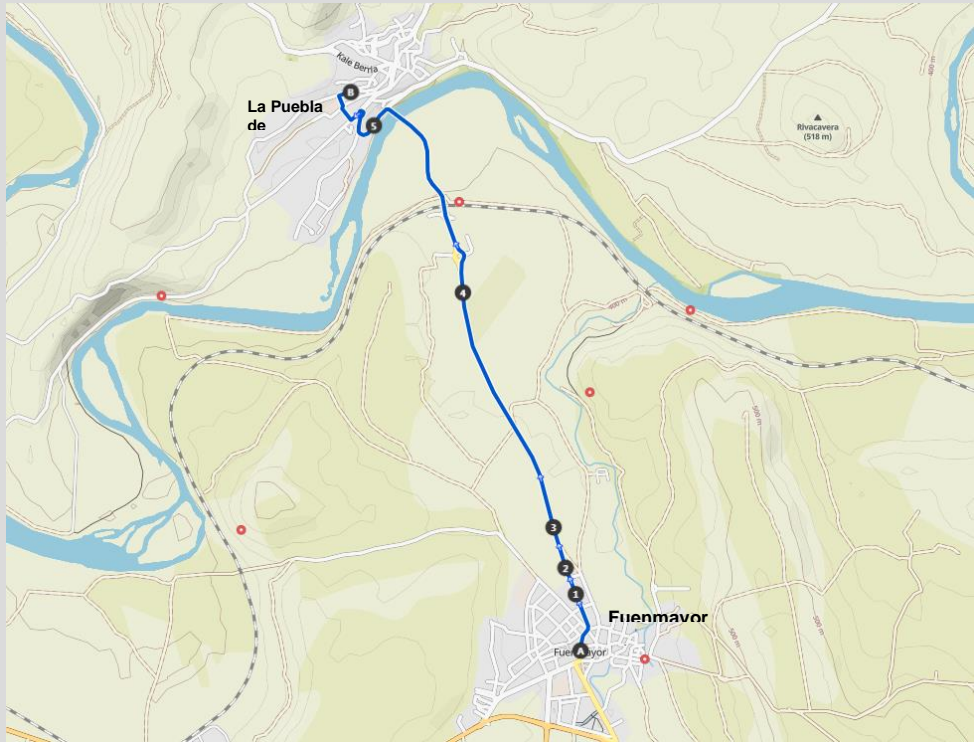
Las localidades de Fuenmayor (3143) y Navarrete (2935) están unidas por la carretera LR-137. A pesar de que existen algunas opciones por caminos sin pavimentar, la ruta que proponemos sigue el trazado de esta carretera, pasando por el polígono industrial Lentiscare.

| 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.

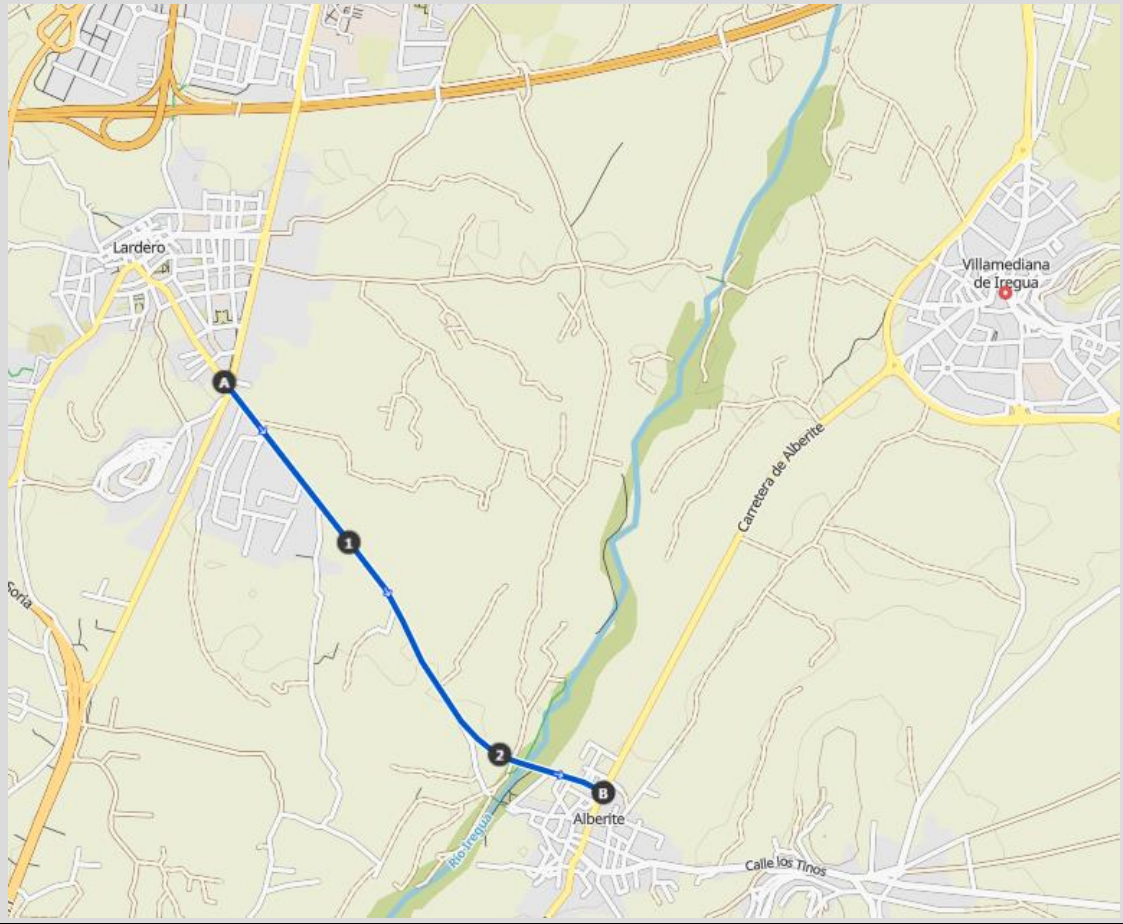
Es un corto recorrido rodeado de viñedos que también tiene bastante tráfico motivado por la presencia de importantes bodegas. La existencia de un camping a mitad del recorrido acentúa la importancia de este corredor, tanto para usuarios cotidianos como recreativos. El tramo alavés es exigente en cuanto 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.

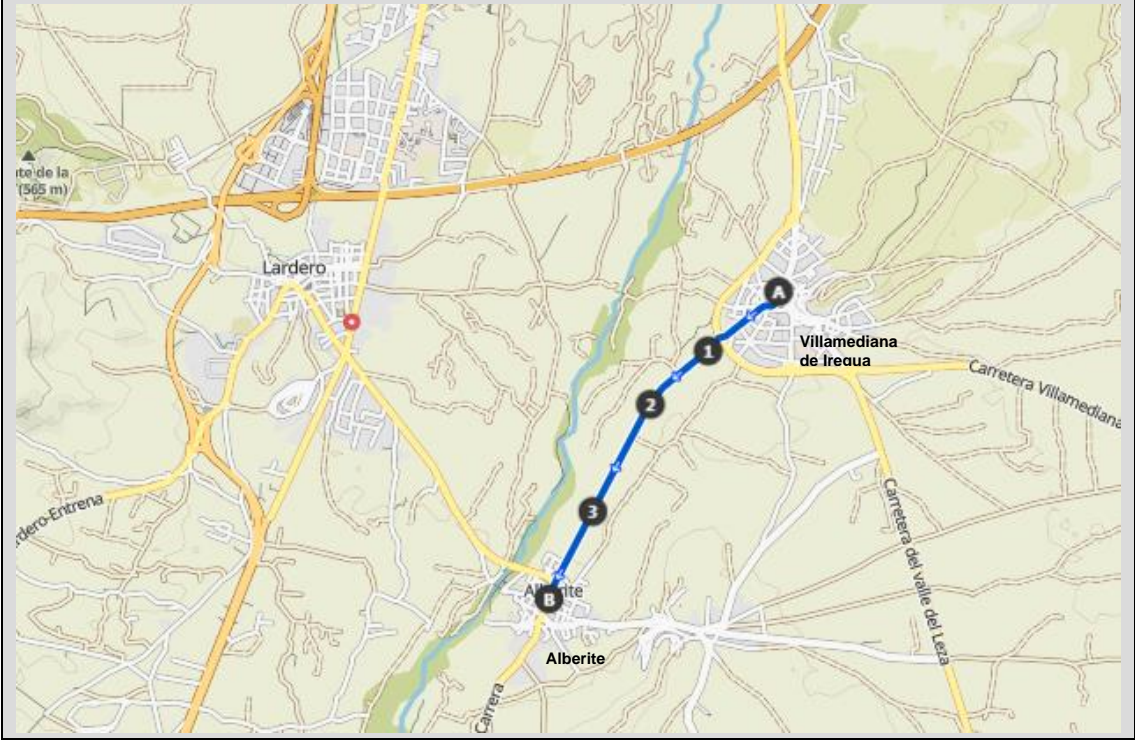
La ruta propuesta coincide en su trazado con esta carretera.

| 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

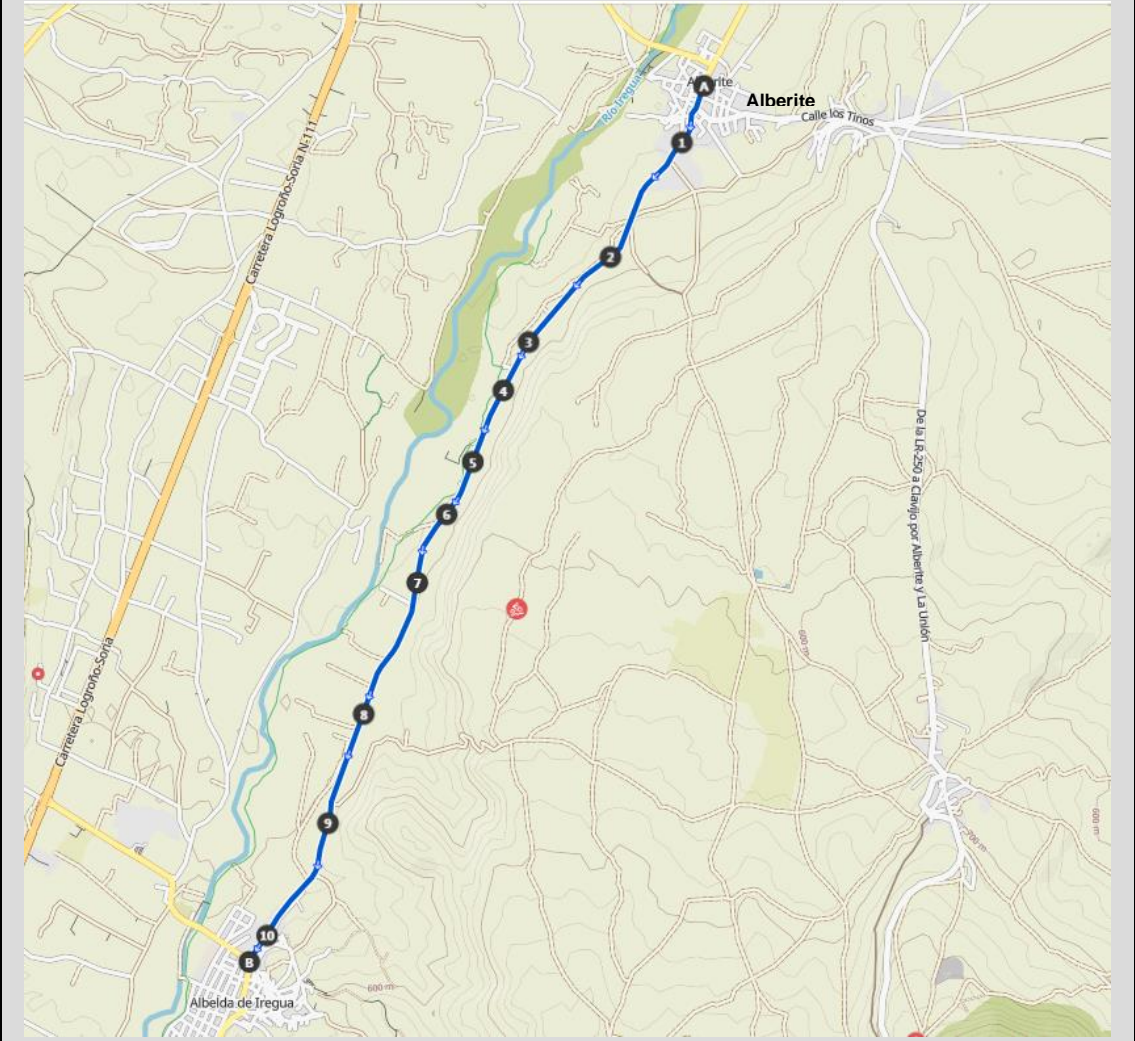
Las localidades de Villamediana de Iregua (8359) y Alberite (2457) están unidas por la carretera LR-255.

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

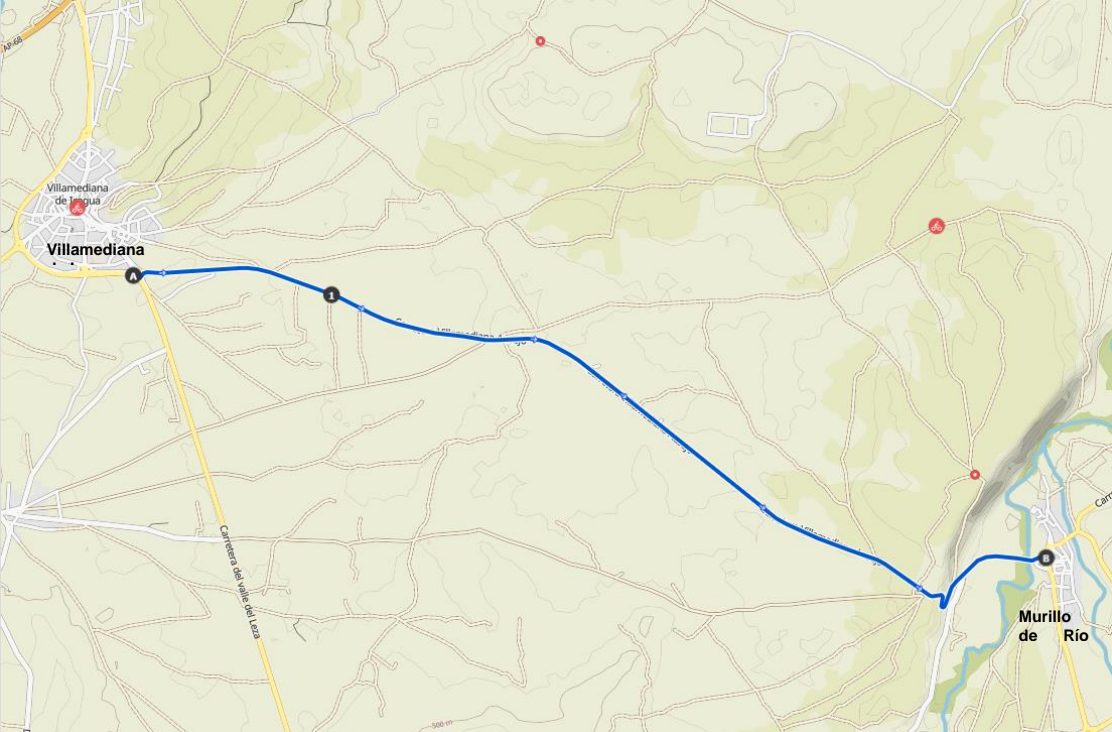
Las localidades de Navarrete (2935) y Entrena (1545) están unidas por la carretera LR-137. La ruta propuesta coincide en su trazado con esta carretera. Como punto singular de este recorrido se puede anotar el camping de Navarrete.

| 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

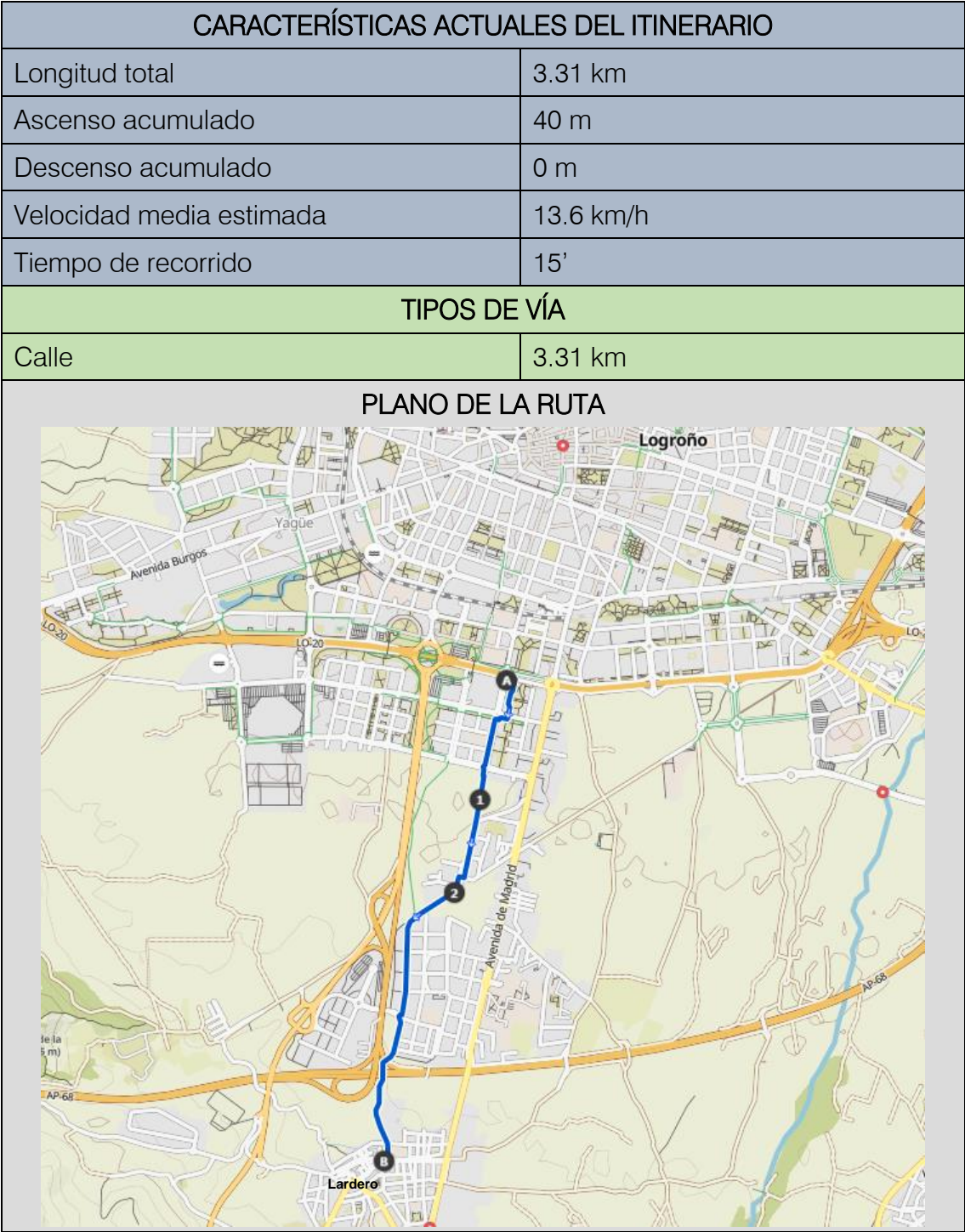
Las localidades de Logroño (152485) y Villamediana de Iregua (8359) están unidas por la carretera LR-250.

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

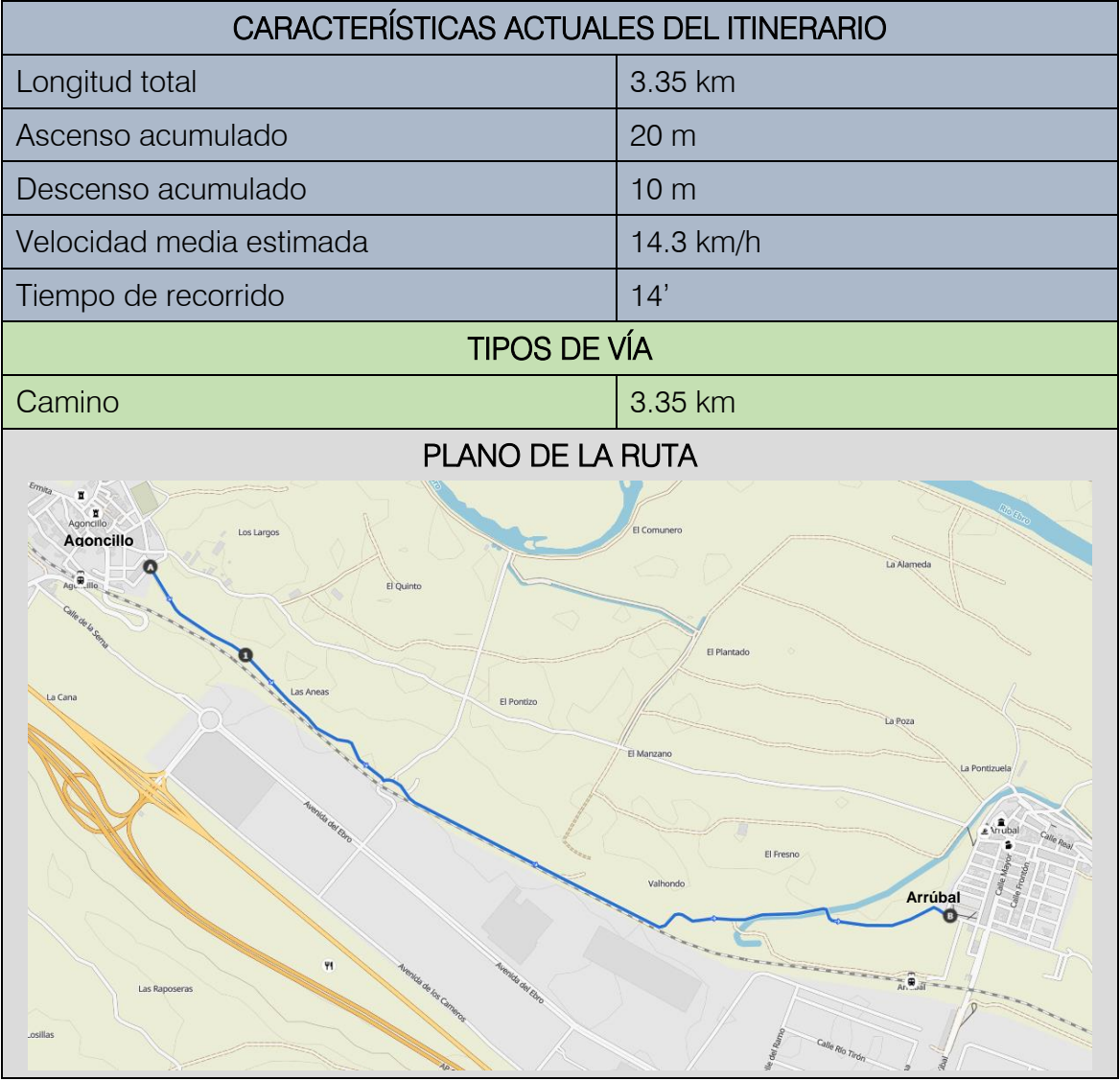
Las localidades de Logroño (152485) y Lardero (10813) están prácticamente unidas por los entramados urbanos de ambos municipios. Son numerosas las rutas que pueden plantearse para unir ambos núcleos con un itinerario ciclista. En este caso se ha evitado la avenida de Madrid y se han utilizado otras calles 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.

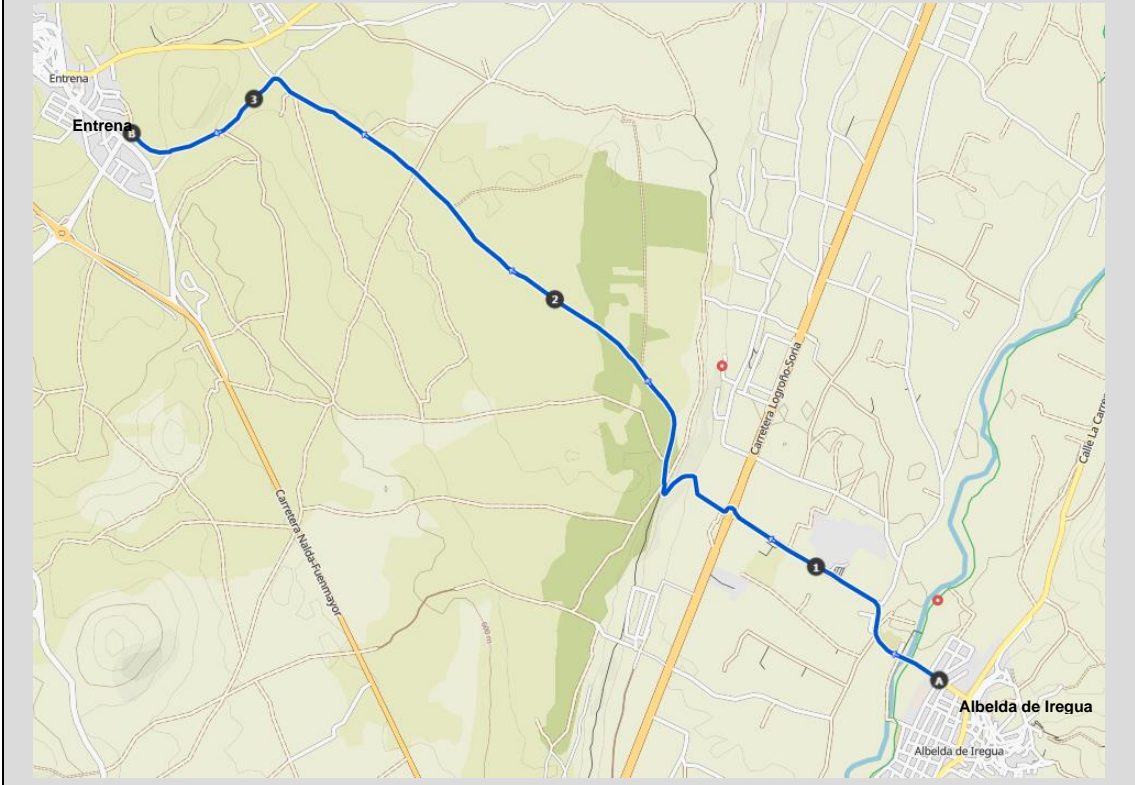
Existen varias posibilidades para definir una ruta ciclista entre ambos municipios. La que aquí se plantea discurre al norte del ferrocarril, por lo que la conexión con El Sequero se realiza a través de un paso a nivel.



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%.

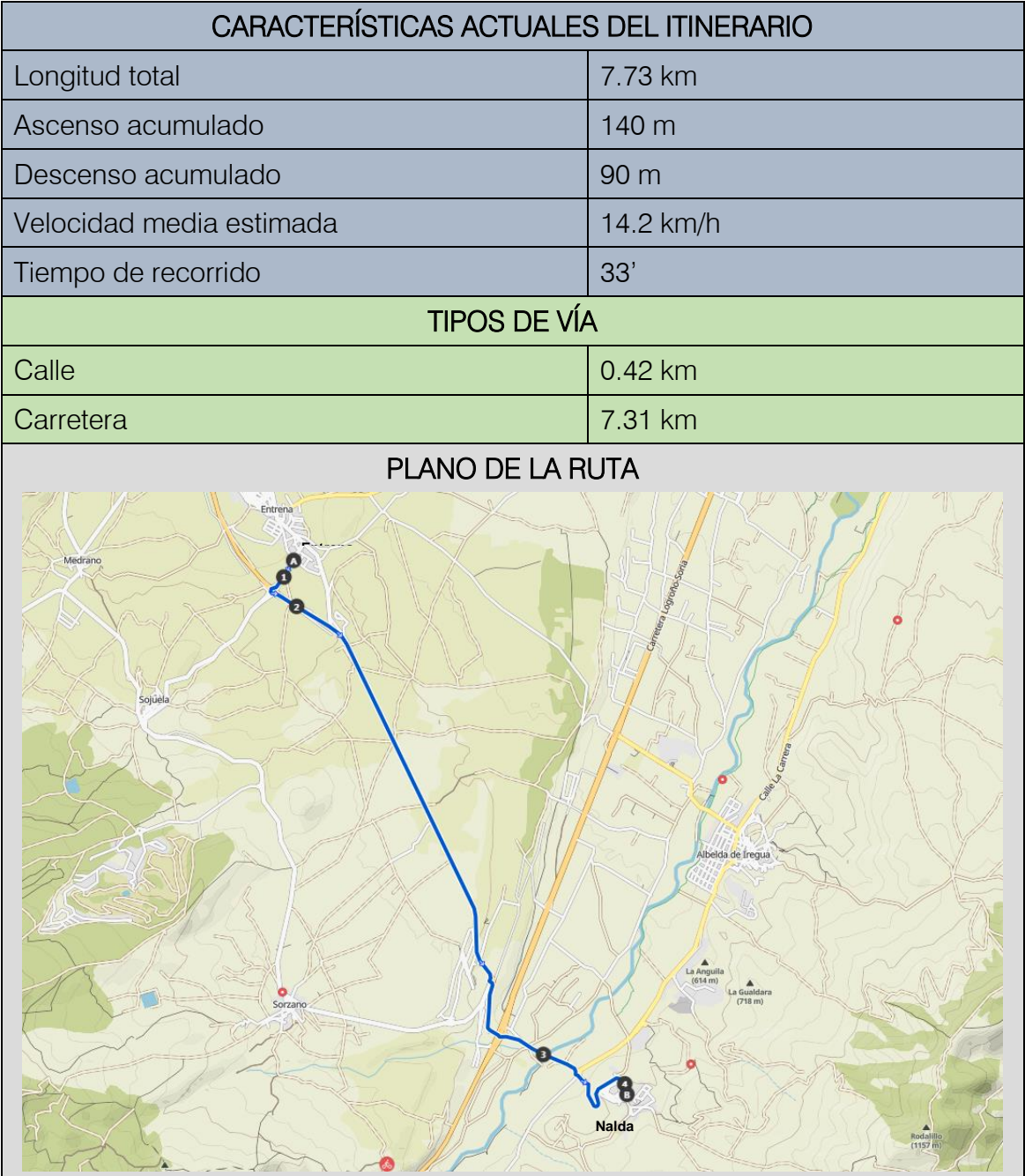
Se plantea este itinerario que discurre por las carreteras LR-344 (travesía) y LR-345.

| 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

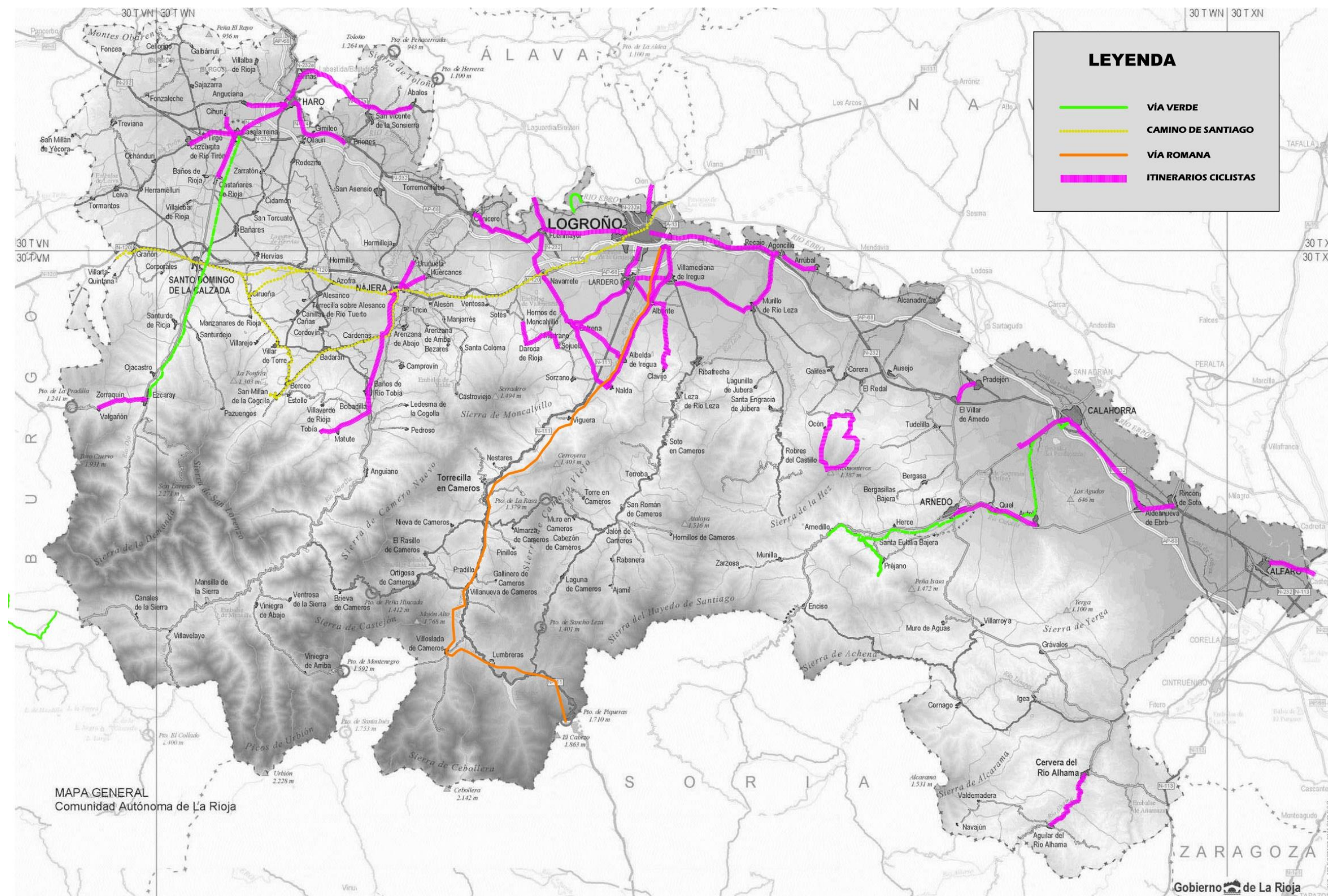
Son cuatro localidades situadas al pie de la Sierra de Moncalvillo que suman unos 800 habitantes. Están unidos por la carretera LR-341 y por ella se propone este itinerario muy dirigido al usuario recreativo en general, aunque también tiene muchos recorridos secundarios dirigidos tanto a usuario deportivo 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





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.

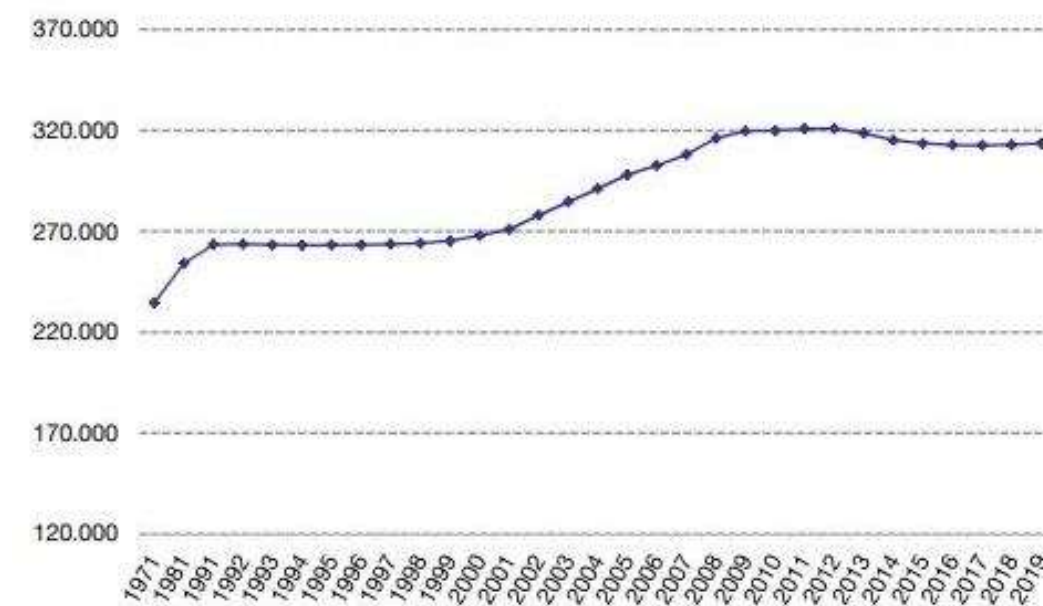


Ilustración 1 - Evolución de la población entre 1971 y 2019

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).

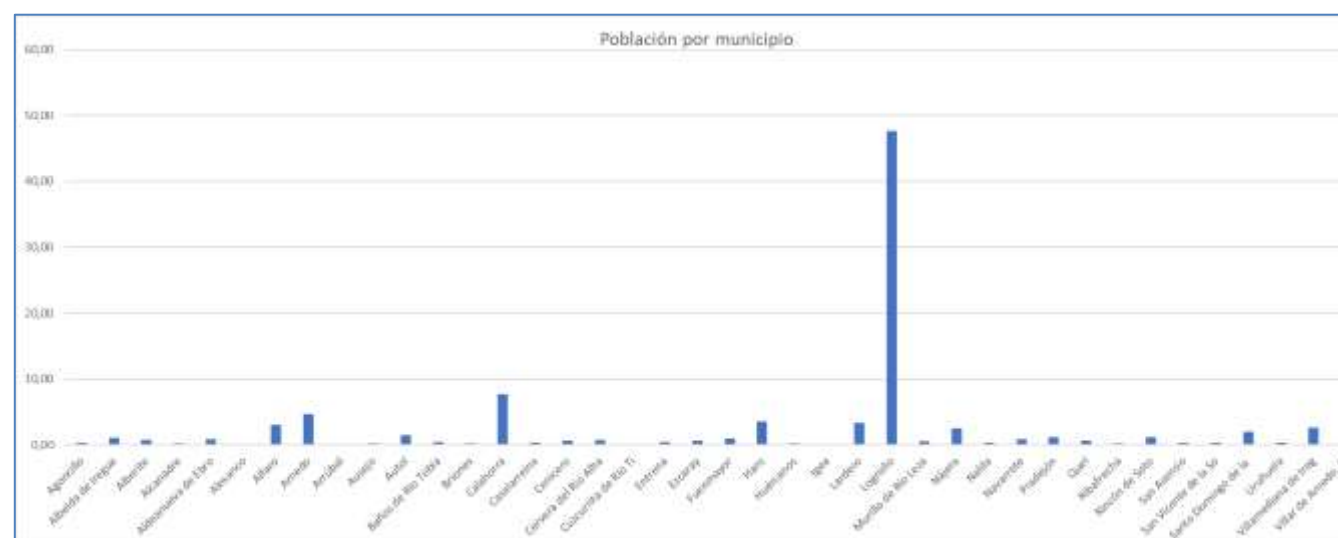


Ilustración 2 – Situación de los municipios de especial relevancia de La Rioja

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.

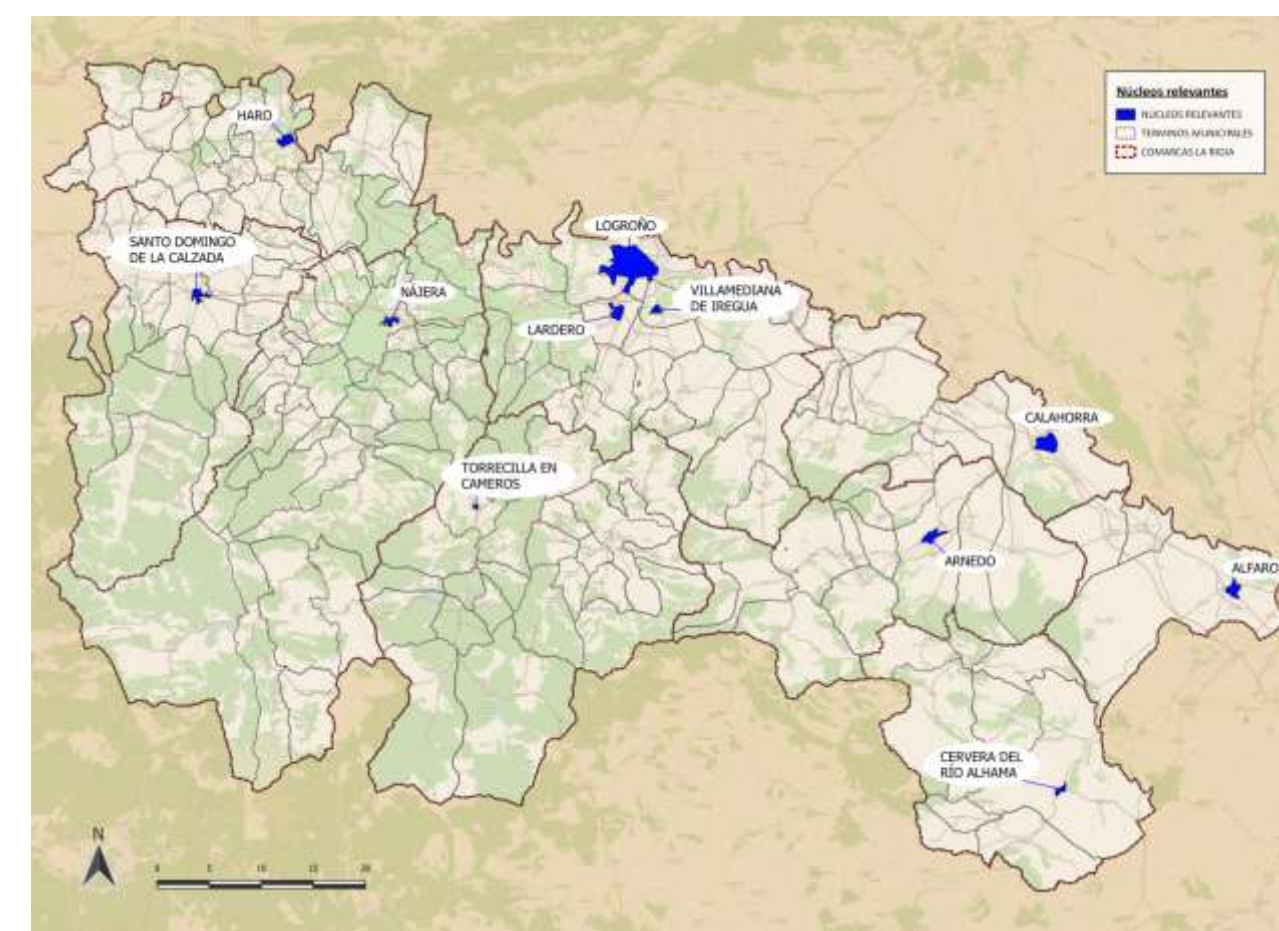


Ilustración 3 – Situación de los municipios de especial relevancia de La Rioja

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.

2.1 Núcleos urbanos de La Rioja

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.

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. |
|------------------------|---------------|----------------------|---------------|-----------------------------|---------------|------------------------|---------------|---------------------|---------------|------------------------|---------------|
| 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 YÉCORA | 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 |
| | | | | | | CLAVIJO | 2 | ORTIGOSA DE CAMEROS | 2 | VILLAVELAYO | 1 |
| | | | | | | CORDOVÍN | 1 | PAZUENGOS | 3 | VILLAVERDE DE RIOJA | 1 |
| | | | | | | CORERA | 1 | PEDROSO | 1 | VILLOSLADA DE CAMEROS | 1 |
| | | | | | | CORNAGO | 2 | PINILLOS | 1 | VINIEGRA DE ABAJO | 1 |
| | | | | | | CORPORALES | 2 | PRADEJÓN | 1 | VINIEGRA DE ARRIBA | 1 |
| | | | | | | CUZCURRITA DE RÍO | 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.

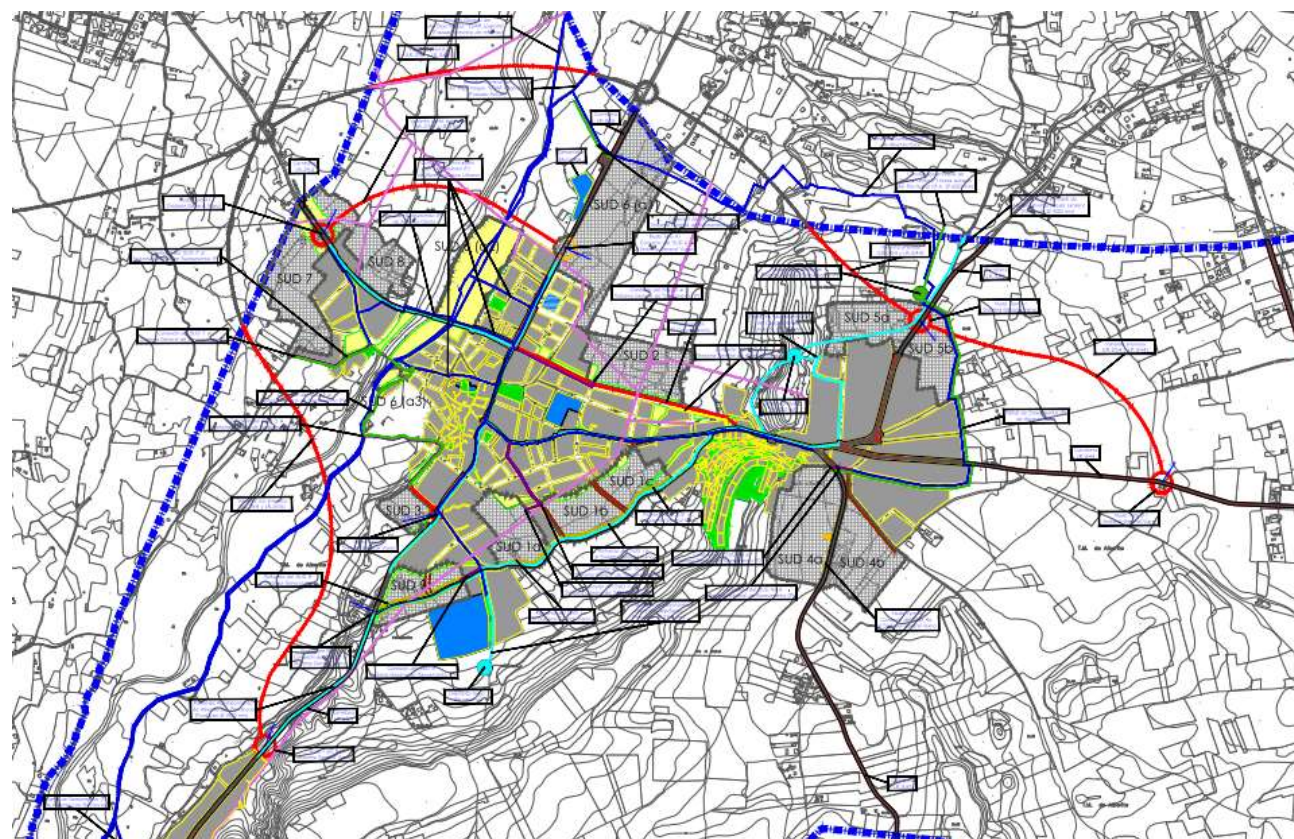


Ilustración 4 – Plano 6. “Sistemas generales y conexiones” (Alberite)

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.

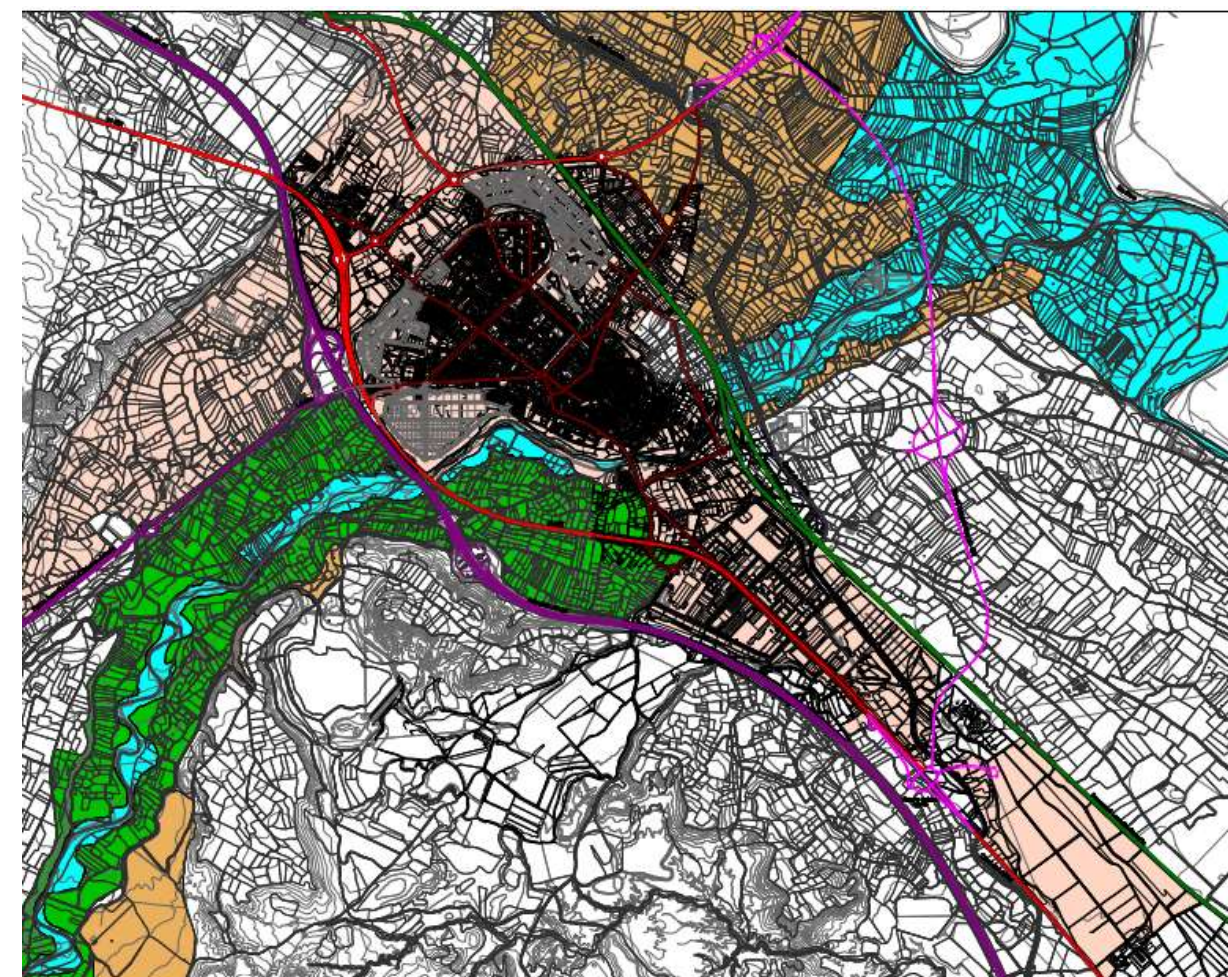


Ilustración 5 –Estructura urbana conforme al planeamiento vigente (Calahorra)

Fuente: PGM Calahorra

3.1.5.3 EL VILLAR DE ARNEDO

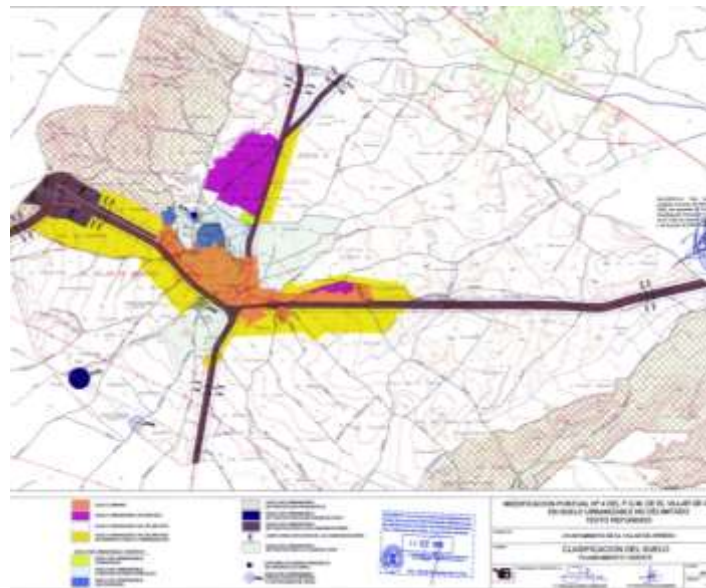
El término municipal de El Villar de Arnedo cuenta con un PGM como forma de planeamiento urbanístico del mismo además de diversas modificaciones puntuales posteriores a su aprobación inicial.

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)

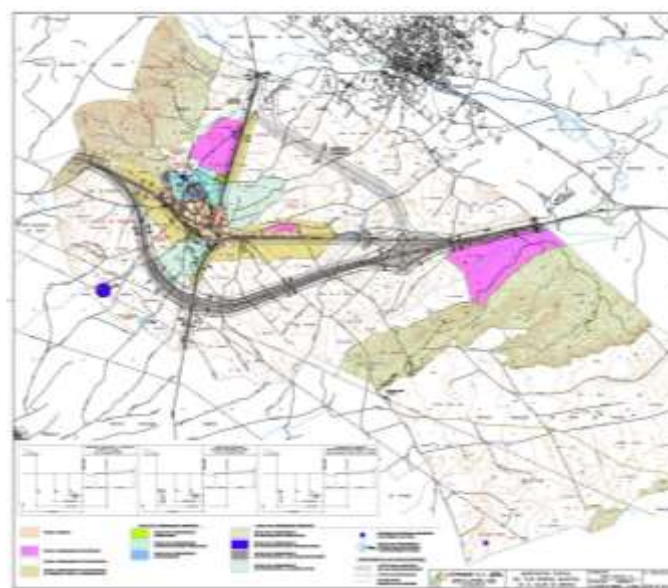


Ilustración 6 – Clasificación del suelo (El Villar de Arnedo)

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.

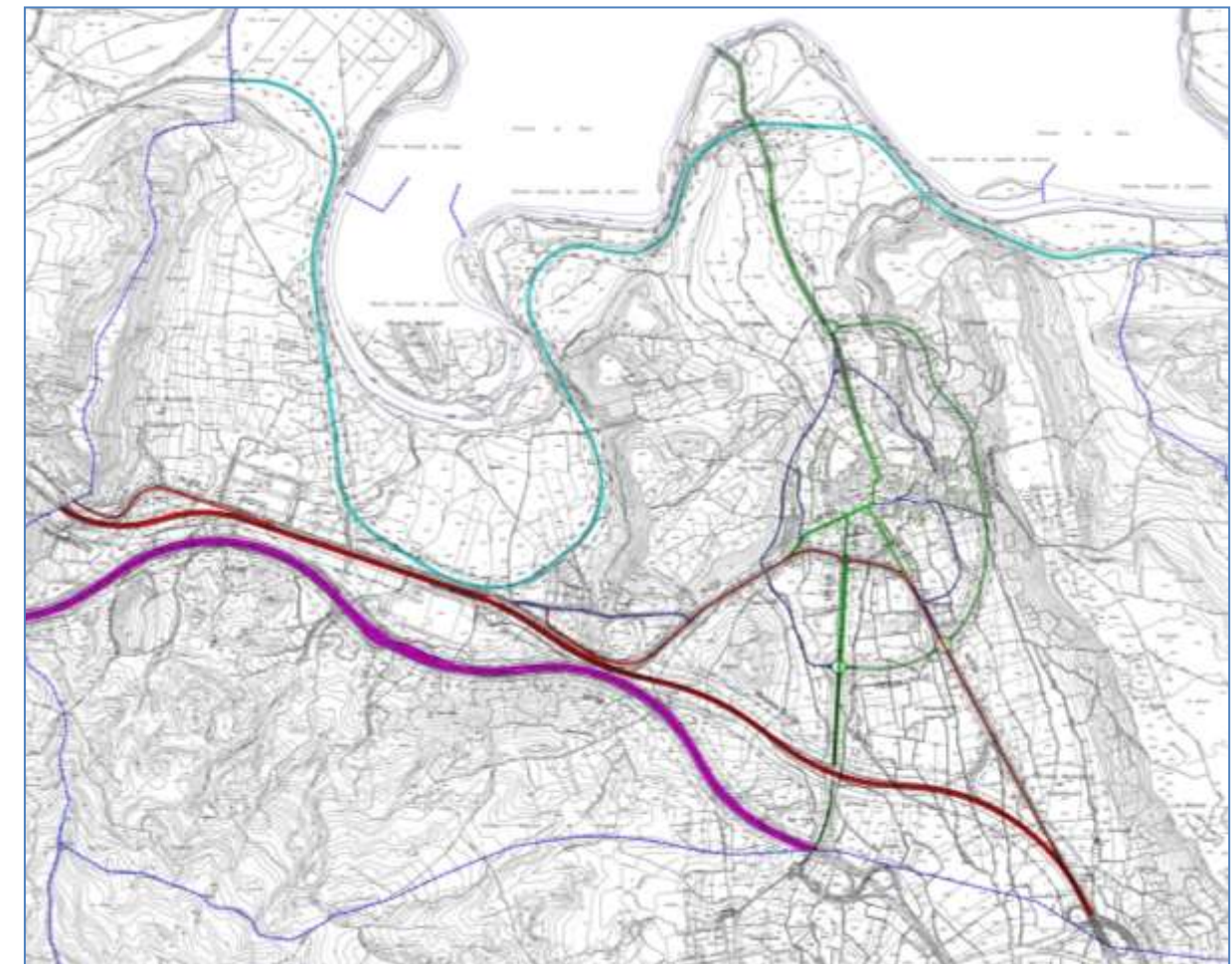


Ilustración 7 – Plano 6. “Estructura viaria” (Fuenmayor)

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.

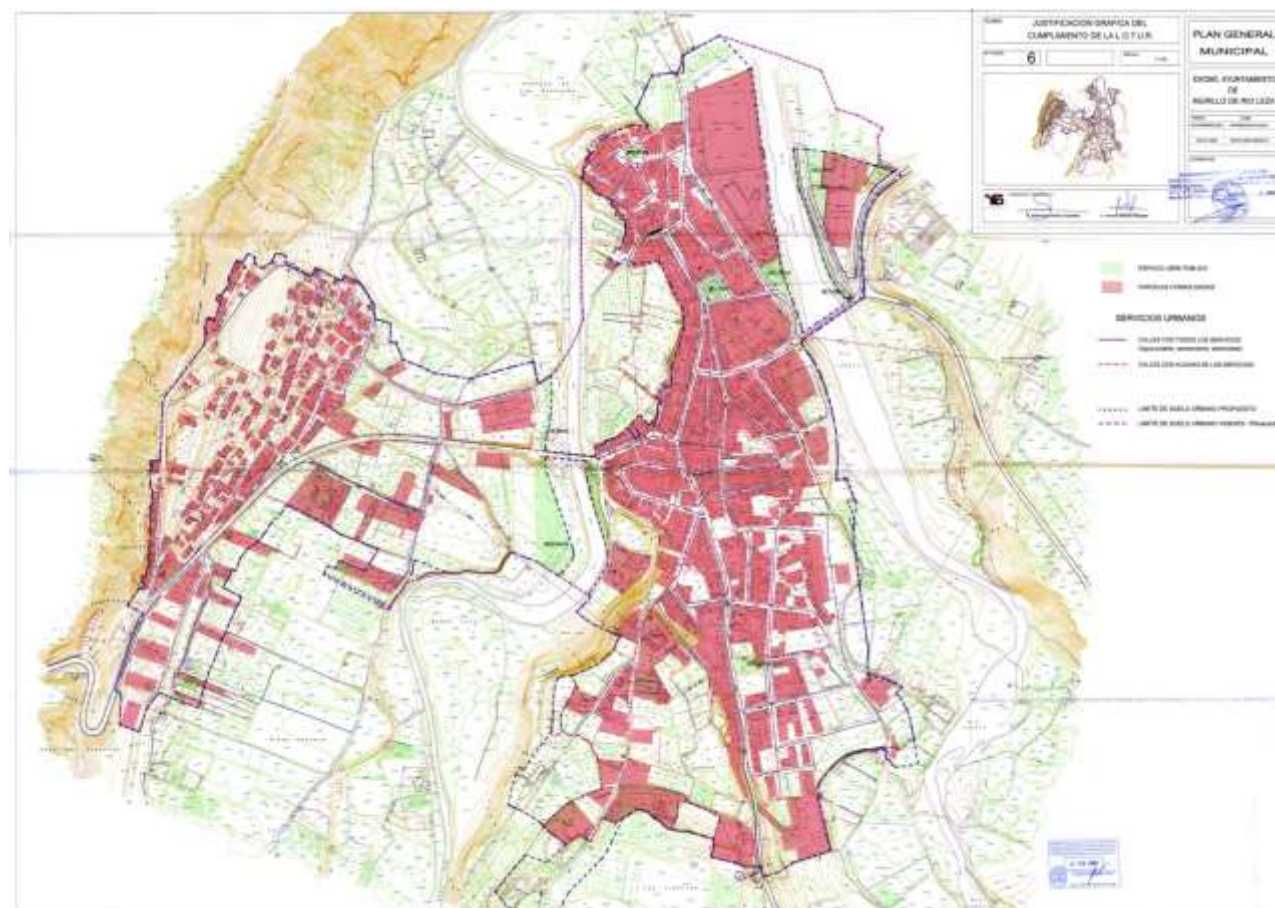


Ilustración 8 – Plano 6. Justificación del cumplimiento de la LOTUR (Murillo de Río Leza)

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.

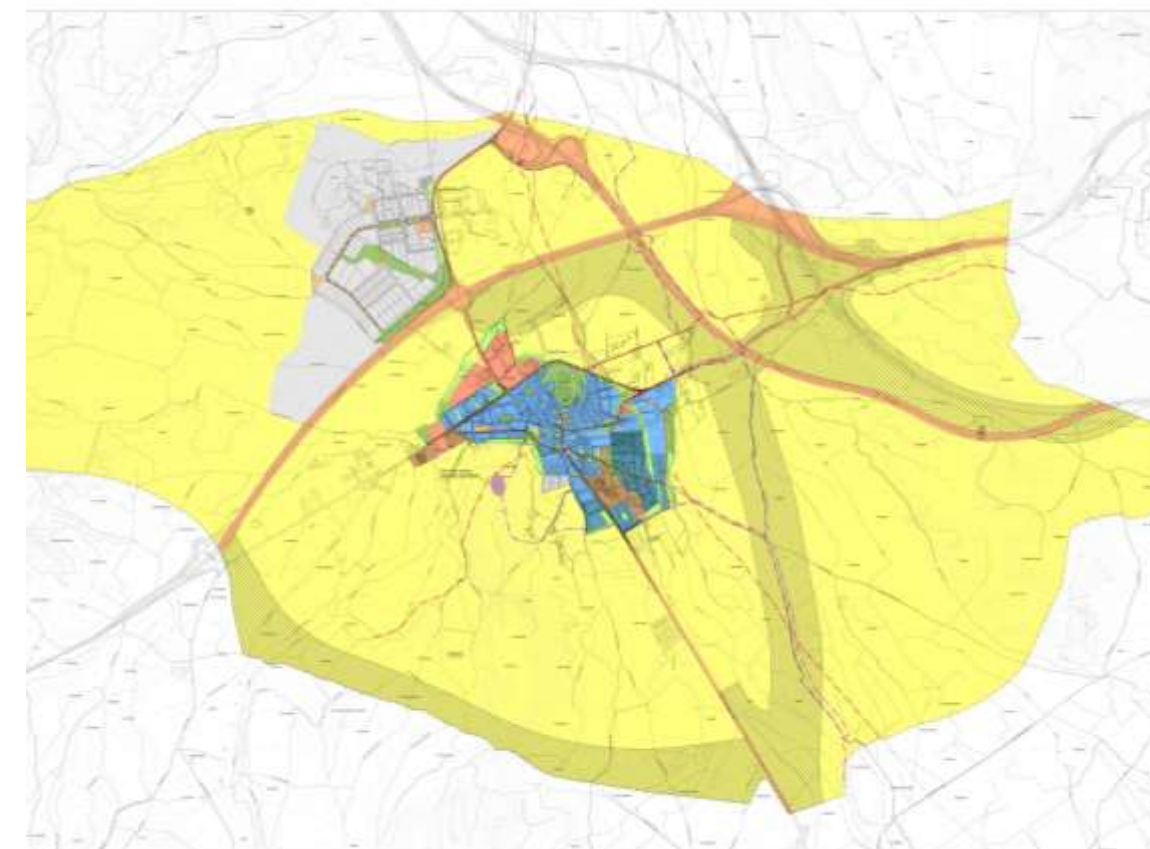


Ilustración 9 – Estructura general y orgánica del territorio. Modificación P0082_13

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

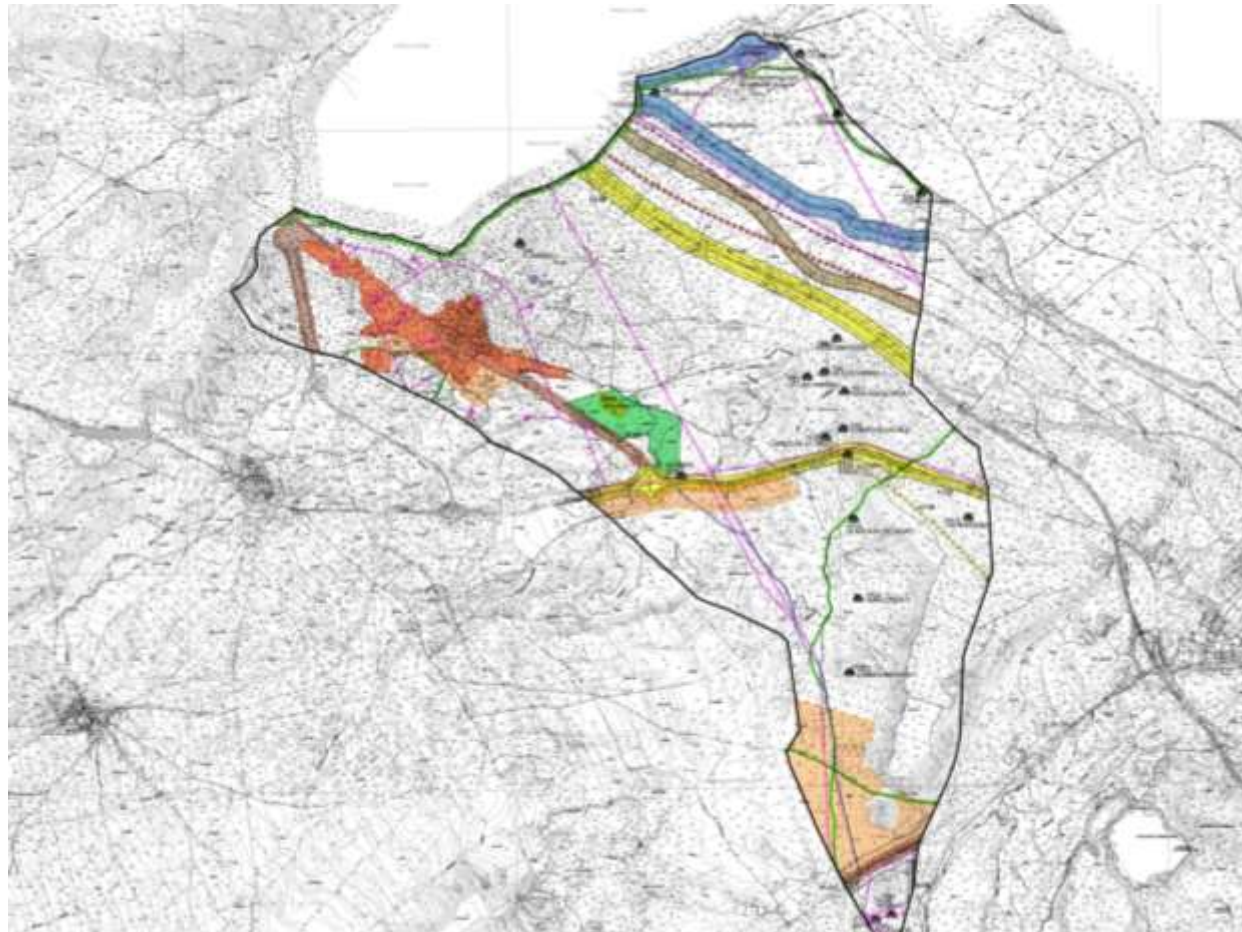


Ilustración 10 – Afecciones (Pradejón)

Fuente: PGM Pradejón

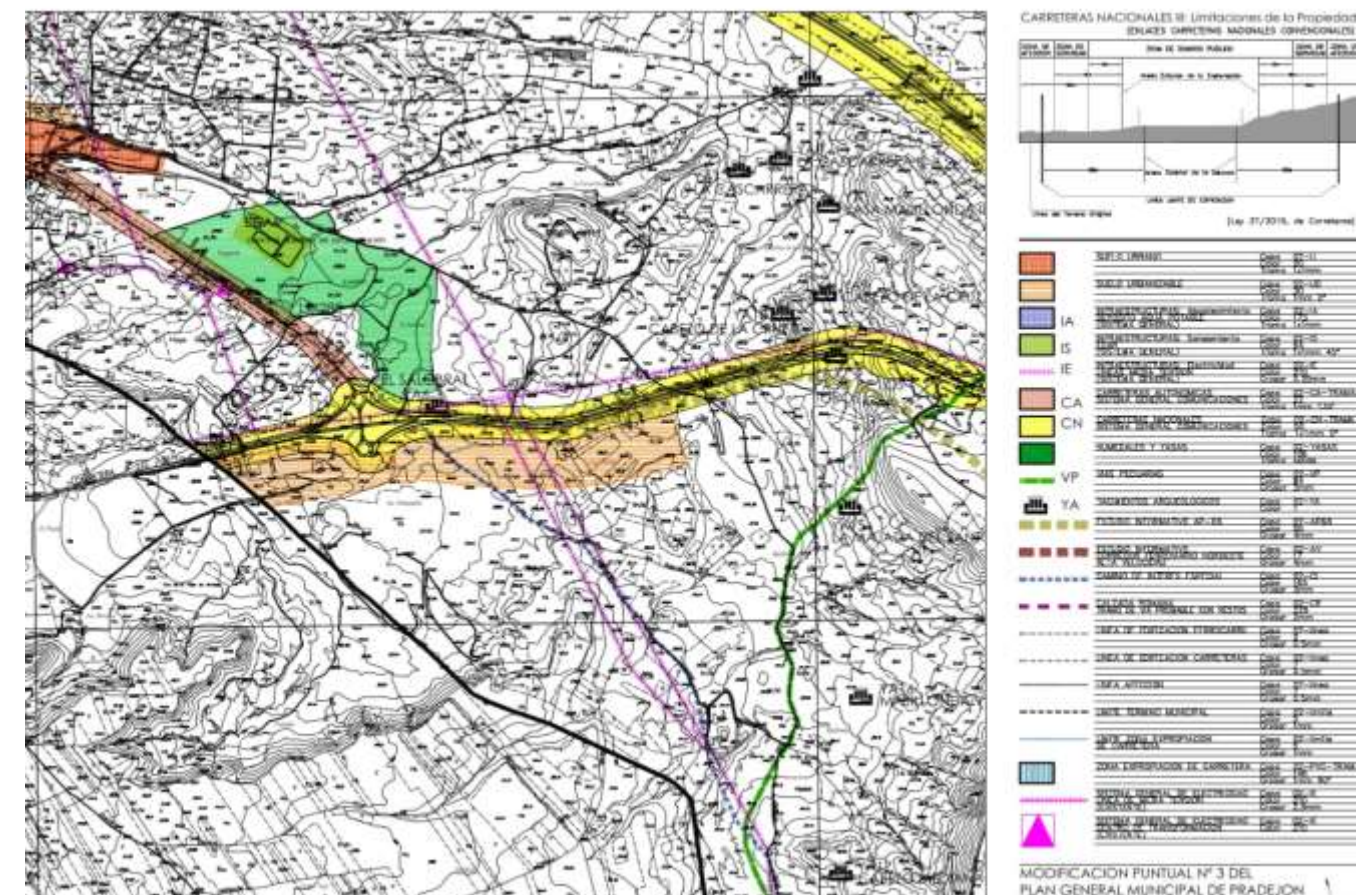


Ilustración 11 – Modificación puntual nº3 del PGM (2021)

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.

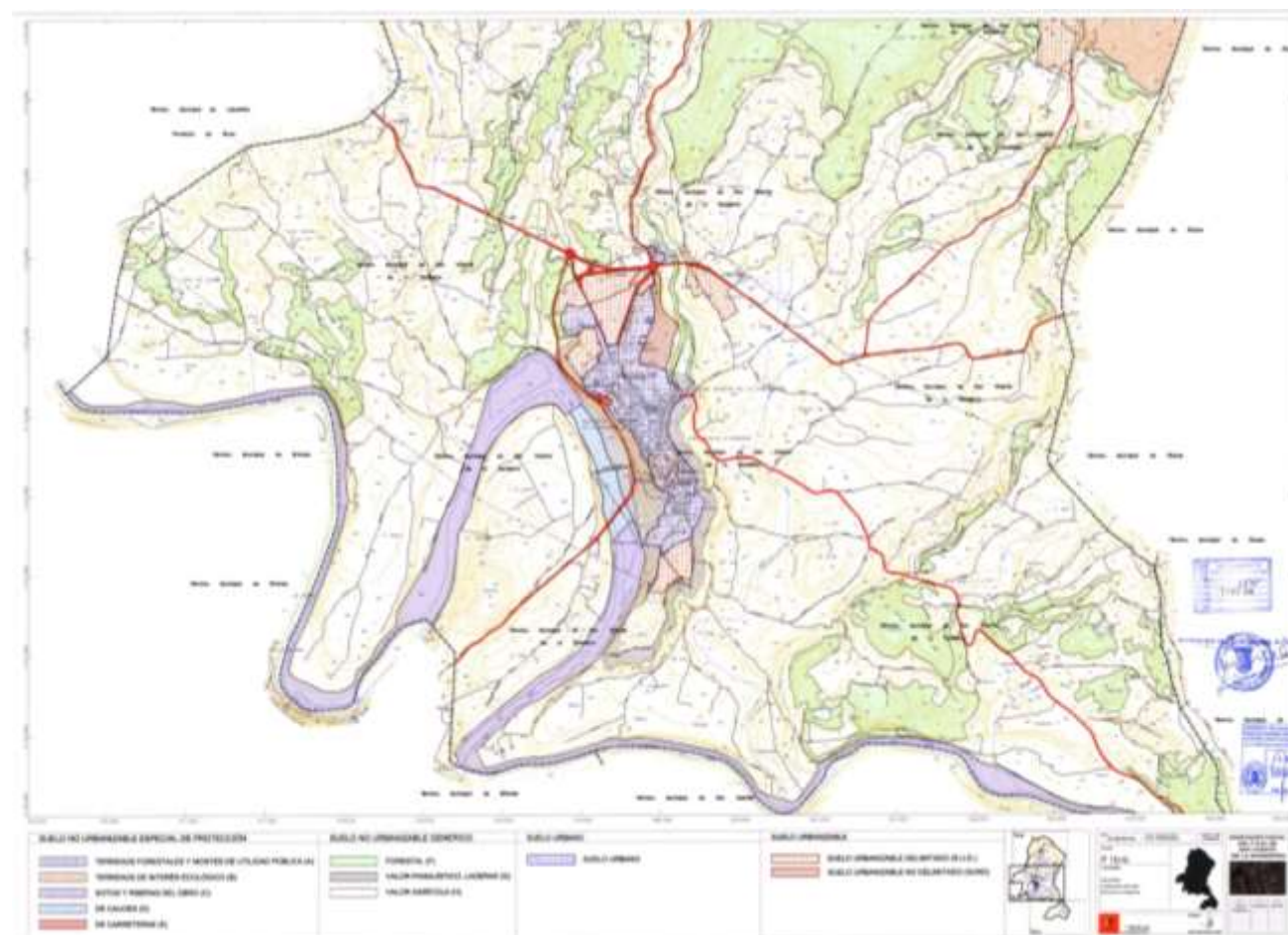


Ilustración 12 – Plano “Estructura y categorías” (San Vicente de la Sonsierra)

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 40 | 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 | |
| | OTRAS OBSERVACIONES | | Su trazado sinuoso y curvo aumenta el nº de intersecciones existentes, lo que disminuye las condiciones de seguridad vial. | |
| CONFLICTIVIDAD | 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 |
| | | | MUY ALTO | MUY ALTO |
| | OBSERVACIONES | | Carácter interurbano en amplios tramos de la travesía, salvo en el núcleo consolidado. | |
| PERMEABILIDAD TRANSVERSAL | 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 | |
| | OTRAS OBSERVACIONES | | Vía de acceso a Logroño. Cuenta con un amplio carácter interurbano y/o de carretera secundaria en todo su trazado. | |
| CONFLICTIVIDAD | 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 |
| | | | MUY ALTO | MUY ALTO |
| | OBSERVACIONES | | Los peatones hacen uso del arcén en sus desplazamientos o paseos, con el consiguiente riesgo para la seguridad vial. | |
| PERMEABILIDAD TRANSVERSAL | 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 “T030” (LR-131_1_01)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T030” (LR-131_1_01)



| 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 | |
| CONFLICTIVIDAD | 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. | |
| | CONFLICTOS DETECTADOS | | Presenta una IMD elevada y una presencia de peatones relevante, disminuyendo su nivel de seguridad vial. | |
| | NIVEL DE CONFLICTIVIDAD | | (2019) | (2030) |
| | 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) |
| | % PESADOS | | 10,13 % | % PESADOS (2030) |
| | VELOCIDAD MEDIA | | 36,65 km/h | VELOCIDAD MEDIA |
| | | | 36,70 km/h | |

▪ TRAVESÍA “T077” (LR-254_06)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T077” (LR-254_06)



| 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 | |
| CONFLICTIVIDAD | OTRAS OBSERVACIONES | | Cuenta con bandas sonoras y con un resalto para reducción de velocidad. | |
| | CONFLICTOS DETECTADOS | | No cuenta con espacio para peatones (hasta alcanzar el núcleo urbano consolidado). Tráfico elevado y arcones escasos en algunos puntos, a la vista del primer condicionante. | |
| | NIVEL DE CONFLICTIVIDAD | | (2019) | (2030) |
| | 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) |
| | % PESADOS | | 10,93 % | % PESADOS (2030) |
| | 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) |
| | | | | 9,17 % |
| | 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) |
| | | | | 3,56 % |
| | 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 | |
| CONFLICTIVIDAD | 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. | |
| | 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) |
| | 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 | |
| CONFLICTIVIDAD | OTRAS OBSERVACIONES | | Cuenta con espacios peatonales limitados, en algunos puntos del núcleo urbano consolidado. Existe un proyecto de variante. | |
| | CONFLICTOS DETECTADOS | | Estado de la señalización mejorable e intersecciones con baja visibilidad y con espacios de acera reducidos. | |
| | NIVEL DE CONFLICTIVIDAD | | (2019) | (2030) |
| | 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 | | Dispone de algunos elementos reductores de la velocidad como son pasos de peatones elevados. | |
| PERMEABILIDAD TRANSVERSAL | IMD (2019) | | 3.542 | IMD (2030) 3.592 |
| | % PESADOS | | 5,45 % | % PESADOS (2030) 6,25 % |
| | 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 | | Dispone de algunos pasos de peatones elevados. | |
| PERMEABILIDAD TRANSVERSAL | IMD (2019) | | 3.655 | IMD (2030) 2.818 |
| | % PESADOS | | 12,45 % | % PESADOS (2030) 18,39 % |
| | 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) |
| | | | 99,87 | 128,10 |
| PERMEABILIDAD TRANSVERSAL | OBSERVACIONES | | Cuenta con un carácter más propio de una vía interurbana. | |
| | 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) |
| | | | 92,46 | 91,42 |
| PERMEABILIDAD TRANSVERSAL | OBSERVACIONES | | Cuenta con algunos pasos de peatones elevados y con reductores de velocidad en la travesía. El PGM prevé una variante. | |
| | 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 | | |
| | | 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. | |
| CONFLICTIVIDAD | 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 | |
| | | | MEDIO / ALTO | MEDIO / ALTO | |
| | | OBSERVACIONES | | Los cruces peatonales no se encuentran elevados y su margen norte cuenta con un espacio muy limitado para peatones. | |
| 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 | |
| | OTRAS OBSERVACIONES | | Su tipo de trazado favorece una mayor velocidad por parte de los vehículos. | |
| CONFLICTIVIDAD | 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 |
| | OBSERVACIONES | | Existen bandas sonoras y resaltos para reducción de velocidad. Cuenta con un paso de peatones elevado. | |
| 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) |
| | | | 88,77 | 88,57 |
| PERMEABILIDAD TRANSVERSAL | | | MEDIO / ALTO | MEDIO / ALTO |
| | OBSERVACIONES | | Dispone espacios de calzada excesivos en comparación con las anchuras de acera disponibles y de algunas bandas de aparcamiento. | |
| | IMD (2019) | | 2.036 | IMD (2030) |
| | | | | 2.199 |
| | % PESADOS | | 8,69 % | % PESADOS (2030) |
| | | | | 8,97 % |
| | 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) |
| | | | 87,22 | 71,16 |
| PERMEABILIDAD TRANSVERSAL | | | MEDIO / ALTO | MEDIO / ALTO |
| | OBSERVACIONES | | Dispone de algunos cruces peatonales elevados. Se está construyendo la variante. | |
| | IMD (2019) | | 3.288 | IMD (2030) |
| | | | | 854 |
| | % PESADOS | | 11,06 % | % PESADOS (2030) |
| | | | | 19,99 % |
| | 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 | |
| CONFLICTIVIDAD | OTRAS OBSERVACIONES | | Existe una ronda en su margen oeste que actúa como variante. La travesía cuenta con una anchura considerable entre fachadas. | |
| | 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) |
| | 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 | |
| | OTRAS OBSERVACIONES | | Cuenta con un marcado carácter a carretera o vía interurbana, pero existen edificaciones en ambas márgenes de la travesía. | |
| CONFLICTIVIDAD | CONFLICTOS DETECTADOS | | Dispone de bandas peatonales muy escasas, con discontinuidades. Un tramo considerable de la travesía no cuenta con aceras. | |
| | NIVEL DE CONFLICTIVIDAD | | (2019) | (2030) |
| | | | 79,85 MEDIO / ALTO | 78,13 MEDIO / ALTO |
| | 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 | | (2019) | (2030) | |
| | OBSERVACIONES | | 79,68 | 79,06 | |
| 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) |
| | OBSERVACIONES | | Dispone de varios cruces peatonales elevados y con reductores de velocidad al inicio de la travesía. | |
| 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) |
| | OBSERVACIONES | | Dispone de algunos cruces peatonales elevados. Está adjudicado el proyecto de acondicionamiento (fase II). | |
| 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 | | |
| | | OTRAS OBSERVACIONES | | 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 | |
| | | OBSERVACIONES | | 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) |
| | % PESADOS | | 2,23 % | % PESADOS (2030) |
| | VELOCIDAD MEDIA | | 30,82 km/h | VELOCIDAD MEDIA |

▪ 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) |
| | % PESADOS | | 21,03 % | % PESADOS (2030) |
| | VELOCIDAD MEDIA | | 30,92 km/h | VELOCIDAD MEDIA |

▪ 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/h | 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) | 309 |
| | % PESADOS | 9,60 % | % PESADOS (2030) | 12,75 % |
| | 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) | 3.195 |
| | % PESADOS | 9,21 % | % PESADOS (2030) | 10,75 % |
| | 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 | |
| CONFLICTIVIDAD | 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. | |
| | 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) |
| | 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 | |
| CONFLICTIVIDAD | 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. | |
| | 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) |
| | 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)

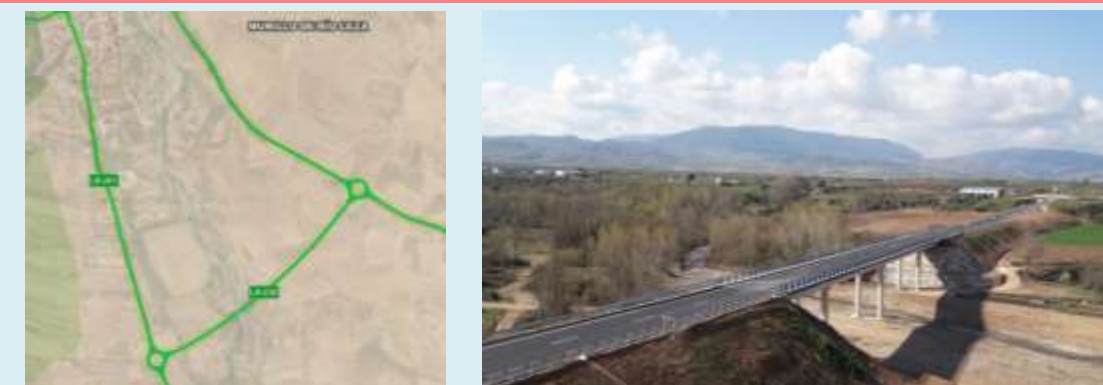


| DATOS BÁSICOS | CARRETERA | | LR-250 |
|---------------------------|--|--|--|
| | TÉRMINO MUNICIPAL | | LOGROÑO |
| | NÚCLEO URBANO | | LOGROÑO |
| | Nº DE HABITANTES (INE 2020) | | 152.485 |
| TRANSITABILIDAD | LONGITUD | | 950 metros |
| | ANCHO DE CALZADA | | 26,00- 30,00 metros |
| | TIPO DE SECCIÓN | | 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 |
| CONFLICTIVIDAD | OTRAS OBSERVACIONES | | - |
| | CONFLICTOS DETECTADOS | | - |
| | NIVEL DE CONFLICTIVIDAD | | MEDIO |
| PERMEABILIDAD TRANSVERSAL | OBSERVACIONES | | - |
| | IMD (2019) | | 562 |
| PERMEABILIDAD TRANSVERSAL | % 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 |
| CONFLICTIVIDAD | OTRAS OBSERVACIONES | | - |
| | CONFLICTOS DETECTADOS | | Saturación de la variante en horas punta, sobre todo en la zona próxima al hospital de Calahorra |
| | NIVEL DE CONFLICTIVIDAD | | MEDIO |
| PERMEABILIDAD TRANSVERSAL | OBSERVACIONES | | - |
| | IMD (2019) | | 9.492 |
| PERMEABILIDAD TRANSVERSAL | % 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.

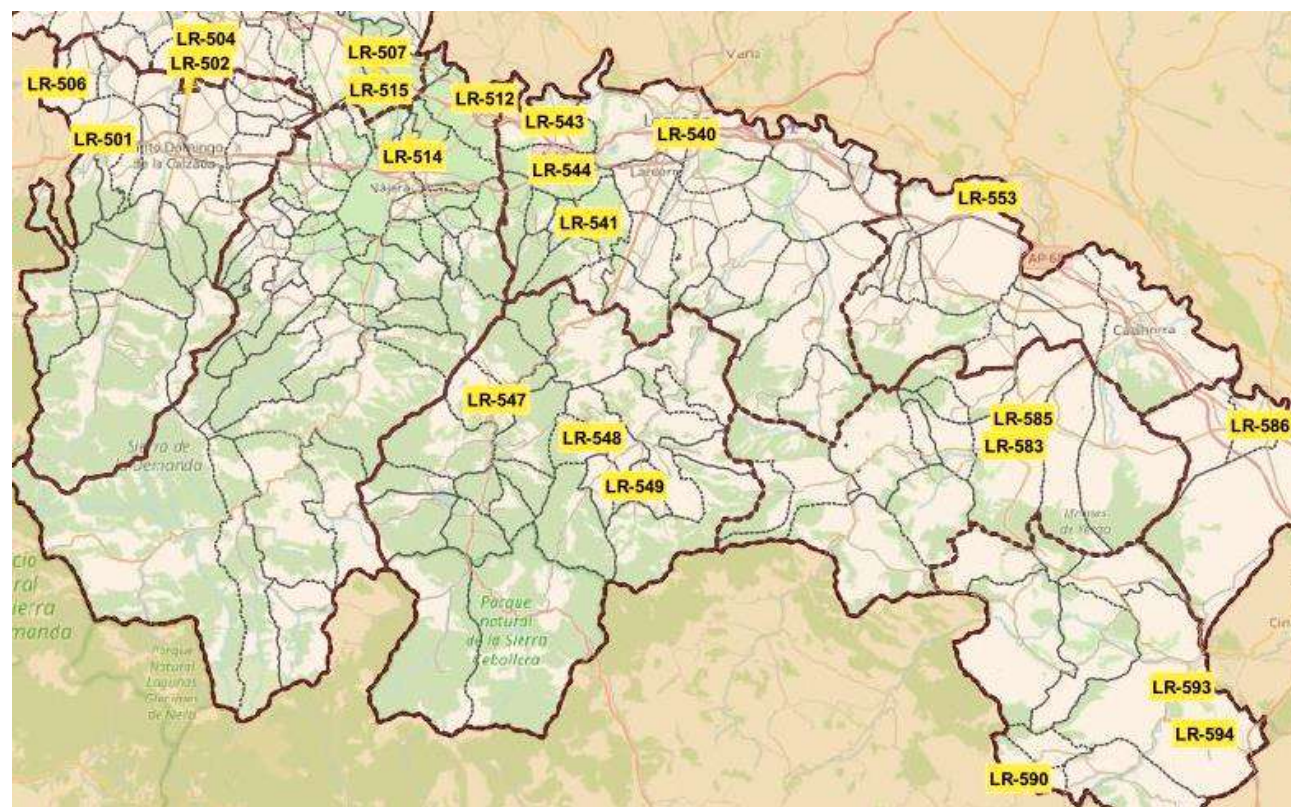


Ilustración 13 - Travesías de la Red de carreteras de La Rioja

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 |
| PERMEABILIDAD TRANSVERSAL | OBSERVACIONES | | Al contar con una anchura tan limitada no dispone de ningún servicio. |
| | IMD (2019) | | 275 |
| PERMEABILIDAD TRANSVERSAL | % 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 |
| PERMEABILIDAD TRANSVERSAL | OBSERVACIONES | | Debería contemplarse la mejorara de la movilidad peatonal en el núcleo urbano. |
| | IMD (2019) | | 171 |
| PERMEABILIDAD TRANSVERSAL | % 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 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 | | 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 |
| | OBSERVACIONES | Tampoco dispone de elementos reductores de velocidad en su conexión con la LR-123. |
| PERMEABILIDAD TRANSVERSAL | IMD (2019) | 432 |
| | % 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.

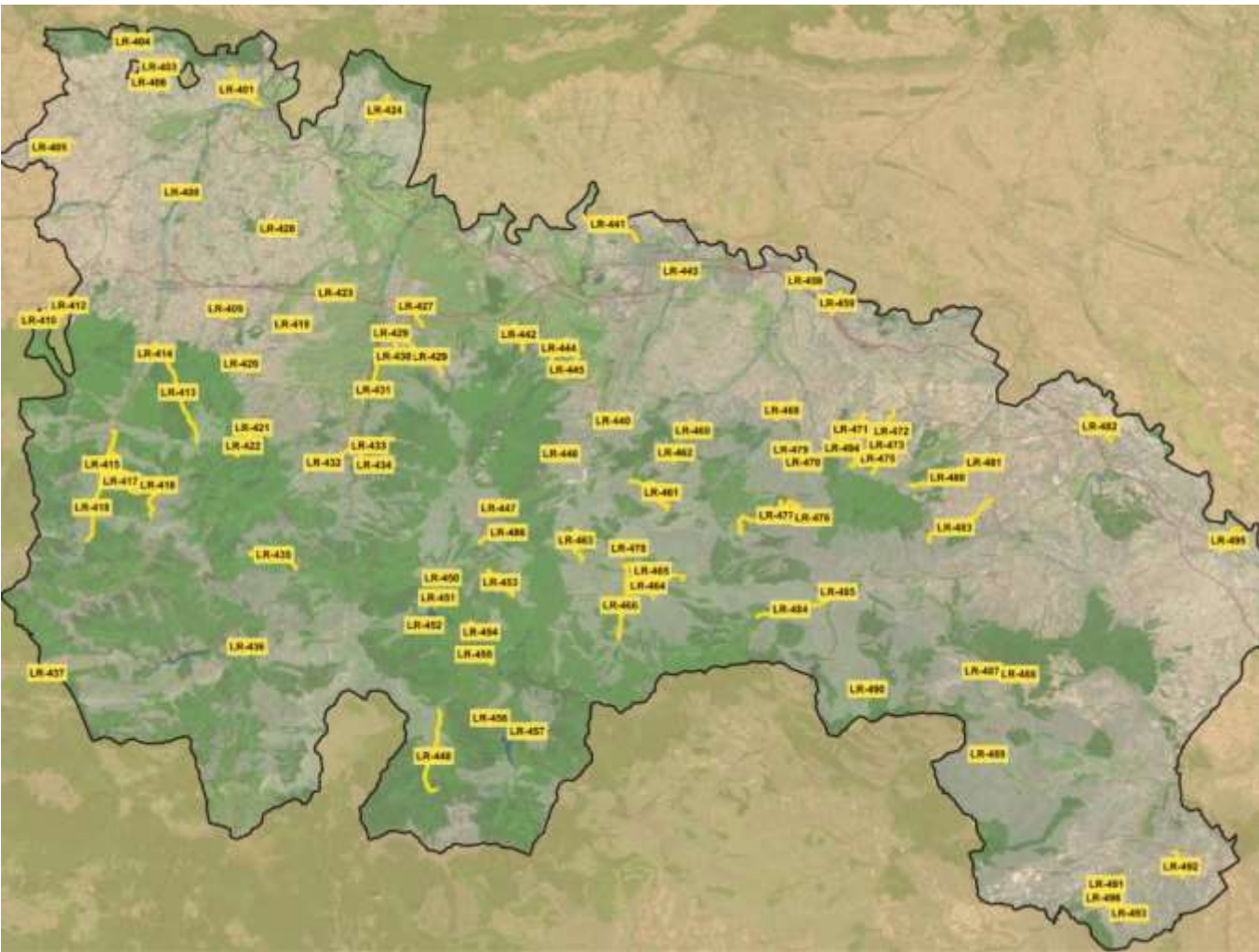


Ilustración 14 - Accesos a la Red Local de Carreteras de La Rioja

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.

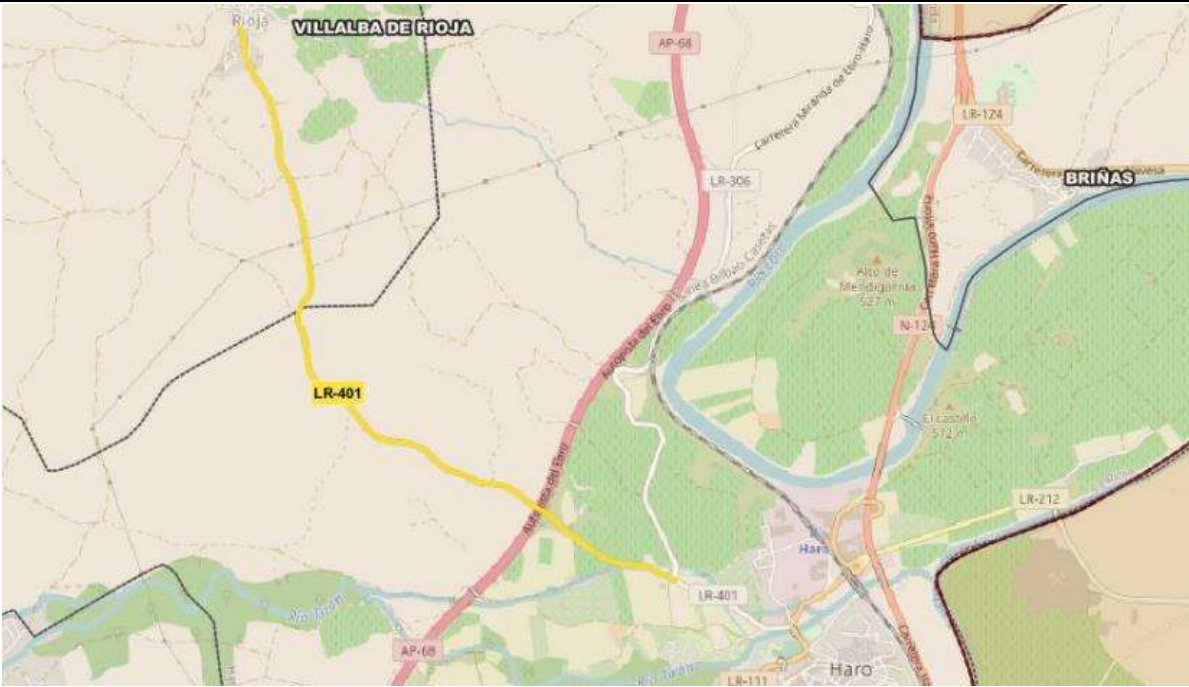
Estas vías de “Acceso de la Red Local” cuentan con diferentes características en función de su ubicación y de las vías o núcleos de actividad que conectan o comunican, por lo que, a continuación, se lleva a cabo su caracterización y análisis general.

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 |



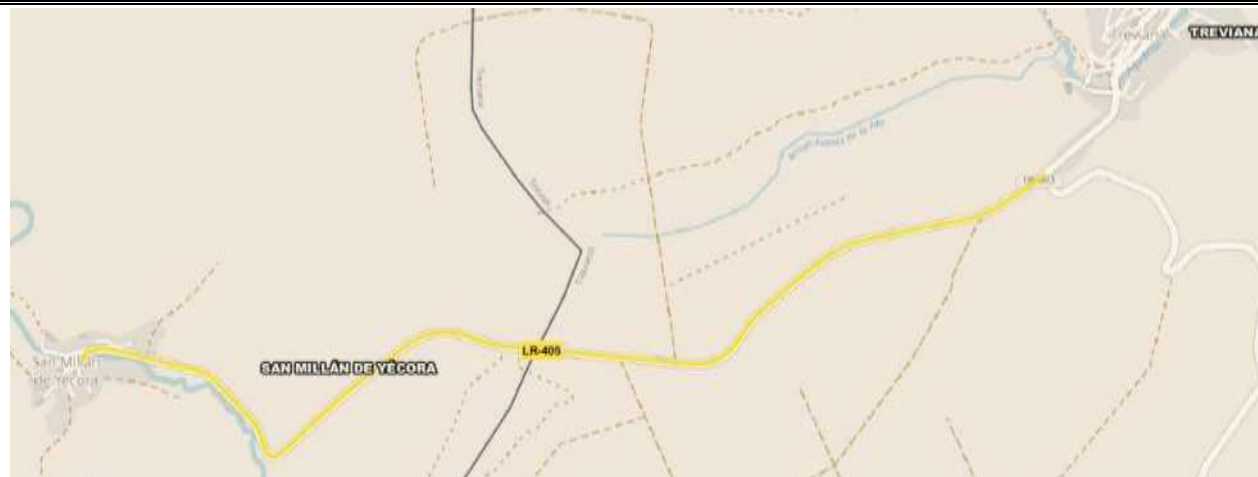
| ID | CTRA. | DENOMINACIÓN | Long. (km) | MUNICIPIO | IMD (2018) |
|-----|--------|----------------------------|------------|------------|------------|
| A02 | LR-403 | De la LR-209 a Castilseco. | 1,22 | GALBÁRRULI | 17 |



| 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 |



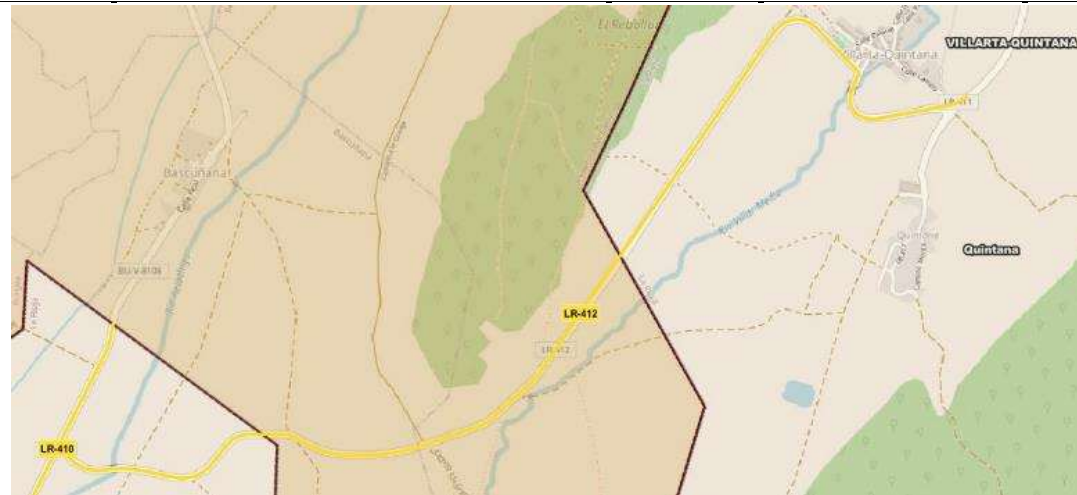
| ID | CTRA. | DENOMINACIÓN | Long. (km) | MUNICIPIO | IMD (2018) |
|-----|--------|---|------------|-----------|------------|
| A07 | LR-409 | De la LR-204 a la LR-204 por Ciriñuela. | 1,59 | CIRUEÑA | 107 |



| 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 |



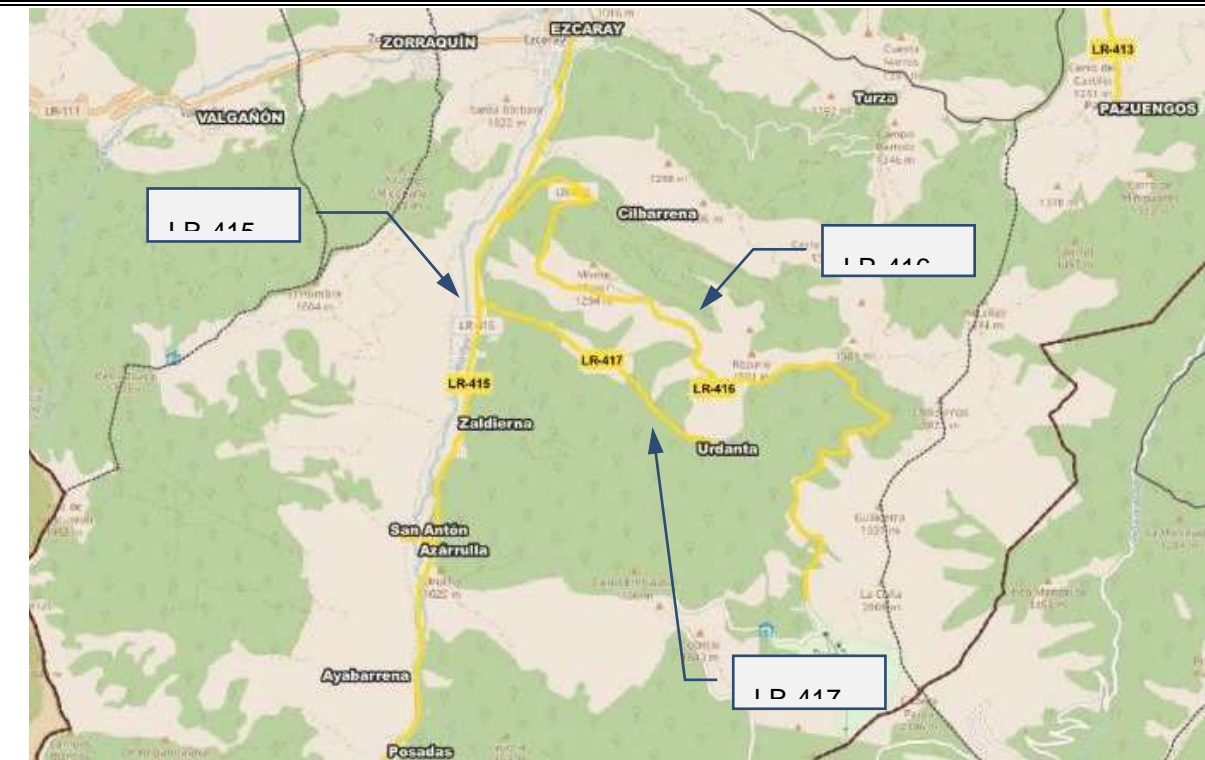
| ID | CTRA. | DENOMINACIÓN | Long. (km) | MUNICIPIO | IMD (2018) |
|-----|--------|---|------------|------------|------------|
| A10 | LR-413 | De la LR-111 a Pazungos por Santurdejo. | 9,81 | SANTURDEJO | 238 |



| 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 Zaldiena 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 |



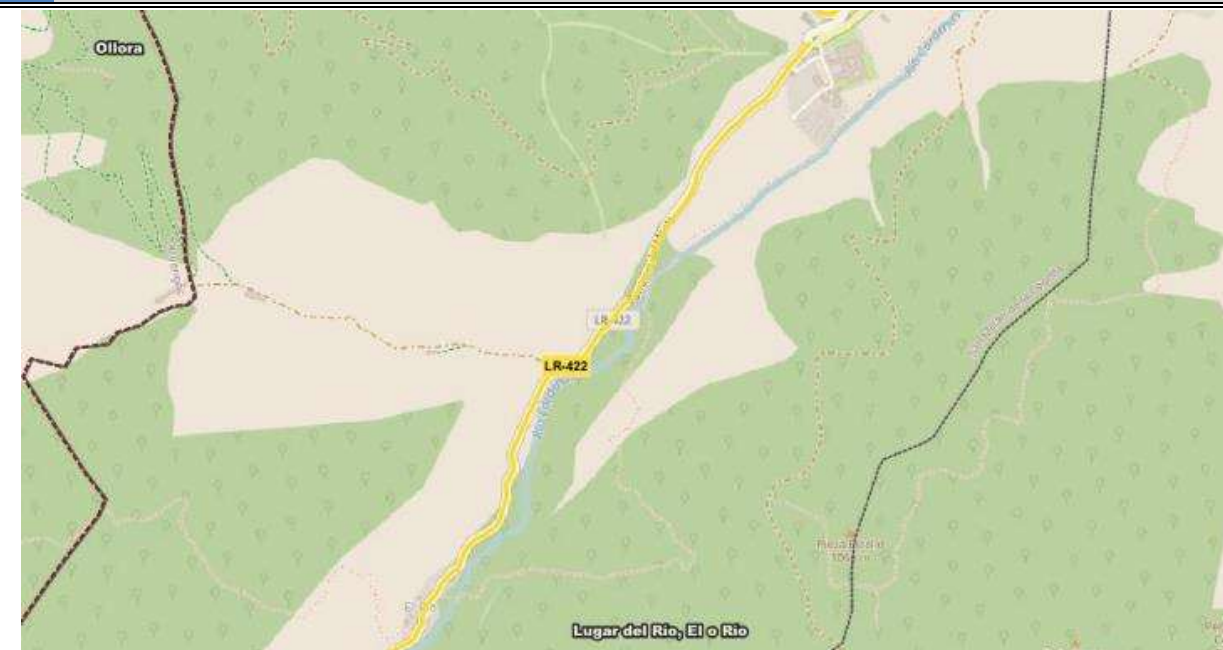
| ID | CTRA. | DENOMINACIÓN | Long. (km) | MUNICIPIO | IMD (2018) |
|-----|--------|---------------------------|------------|-----------|------------|
| A17 | LR-420 | De la LR-204 a Villarejo. | 1,54 | VILLAREJO | 10 |



| 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 |



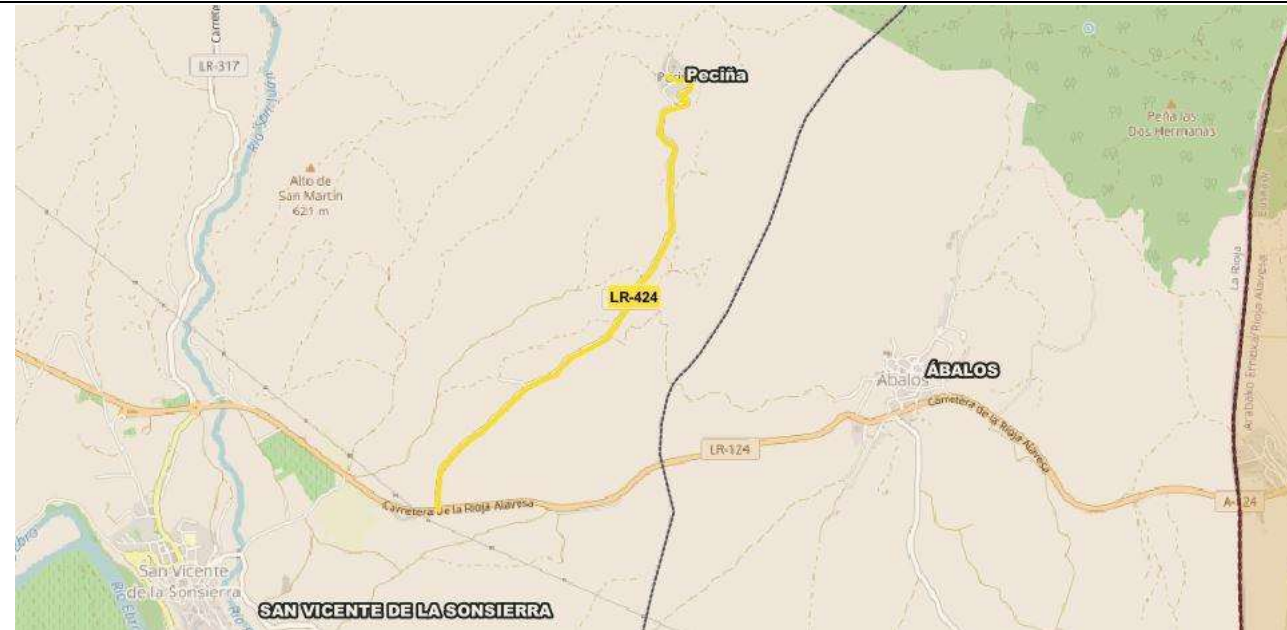
| ID | CTRA. | DENOMINACIÓN | Long. (km) | MUNICIPIO | IMD (2018) |
|-----|--------|-------------------------------|------------|--------------------------|------------|
| A19 | LR-422 | De la LR-206 a Lugar del Río. | 2,54 | SAN MILLÁN DE LA COGOLLA | 10 |



| 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 |



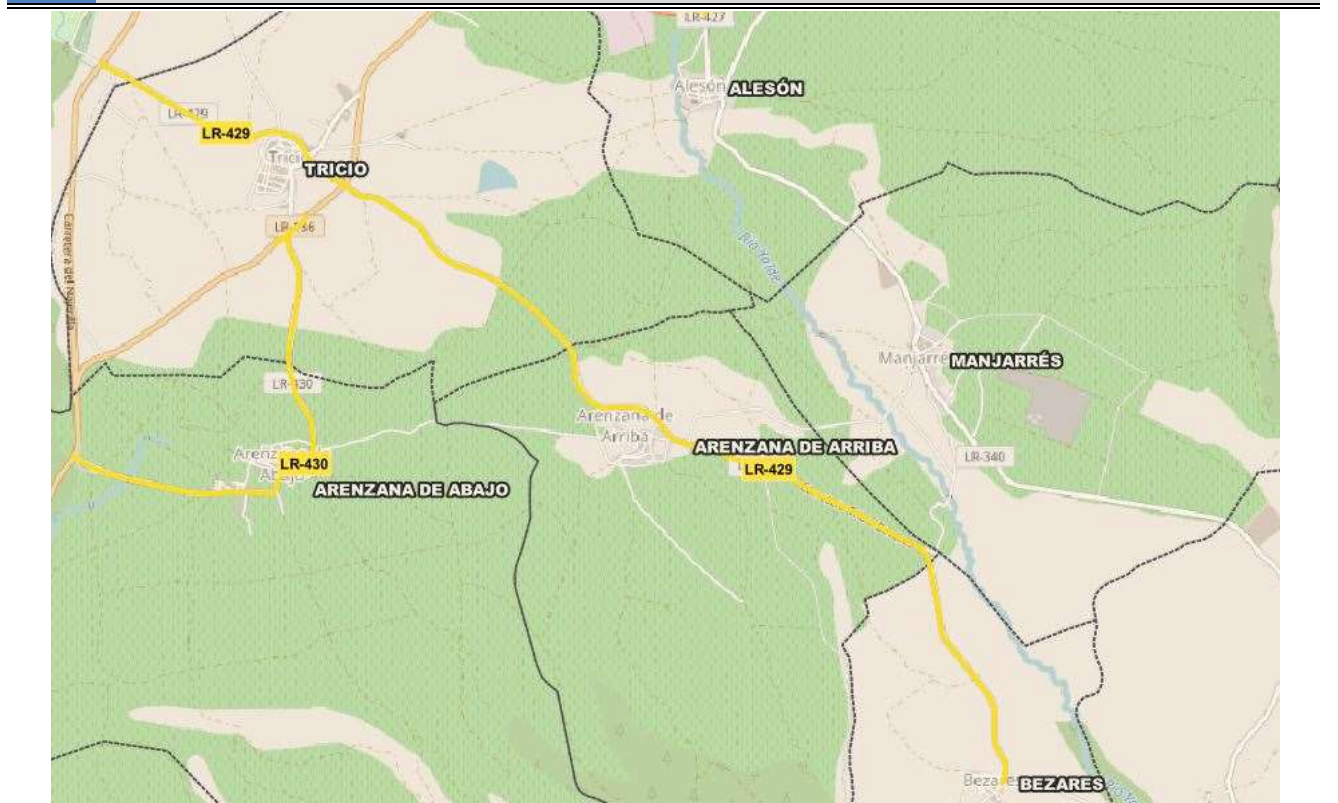
| ID | CTRA. | DENOMINACIÓN | Long. (km) | MUNICIPIO | IMD (2018) |
|-----|--------|---|------------|-----------|------------|
| A22 | LR-427 | De la N-120A (Alesón) a la LR-321 en Huércanos. | 2,38 | HUÉRCANOS | 2.431 |



| ID | CTRA. | DENOMINACIÓN | Long. (km) | MUNICIPIO | IMD (2018) |
|-----|--------|---|------------|-----------|------------|
| A23 | LR-428 | De la LR-207 a Casas Blancas (Cidamón). | 1,21 | CIDAMÓN | 20 |



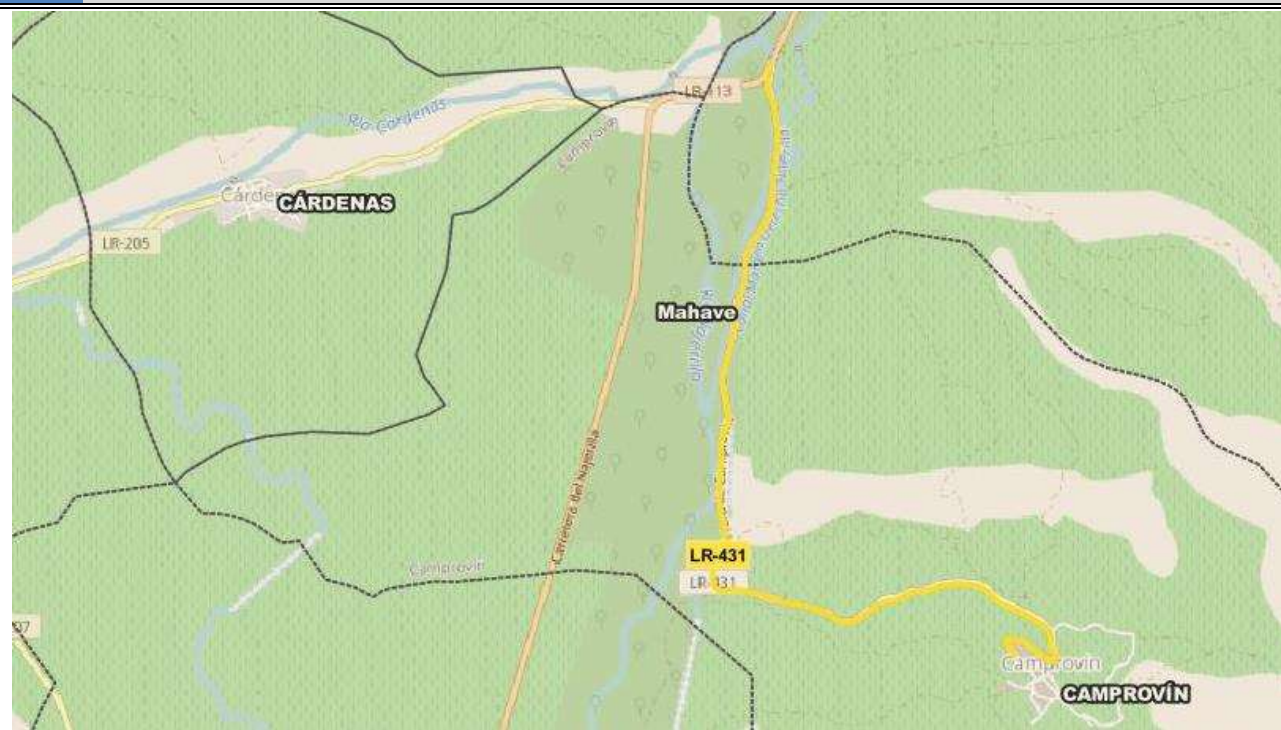
| ID | CTRA. | DENOMINACIÓN | Long. (km) | MUNICIPIO | IMD (2018) |
|-----|--------|--|------------|-----------------------------|------------|
| A24 | LR-429 | De la LR-113 a Bezares (en el futuro a Santa Coloma) por Tricio y la variante de Arenzana de Arriba. | 6,95 | TRICIO / ARENZANA DE ARRIBA | 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 |



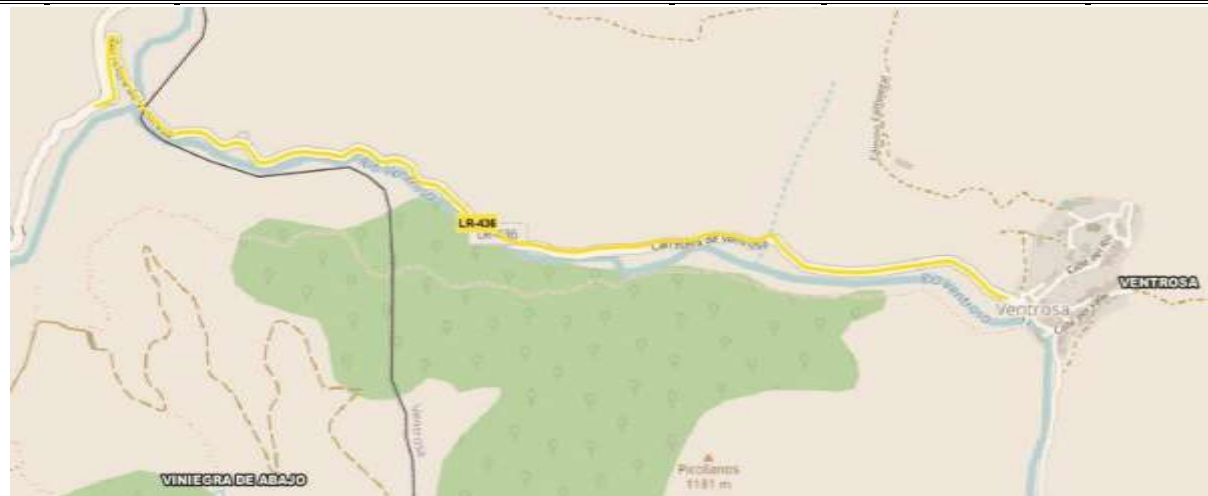
| ID | CTRA. | DENOMINACIÓN | Long. (km) | MUNICIPIO | IMD (2018) |
|-----|--------|-------------------------|------------|-----------|------------|
| A29 | LR-434 | De la LR-113 a Pedroso. | 3,84 | PEDROSO | 44 |



| 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 |



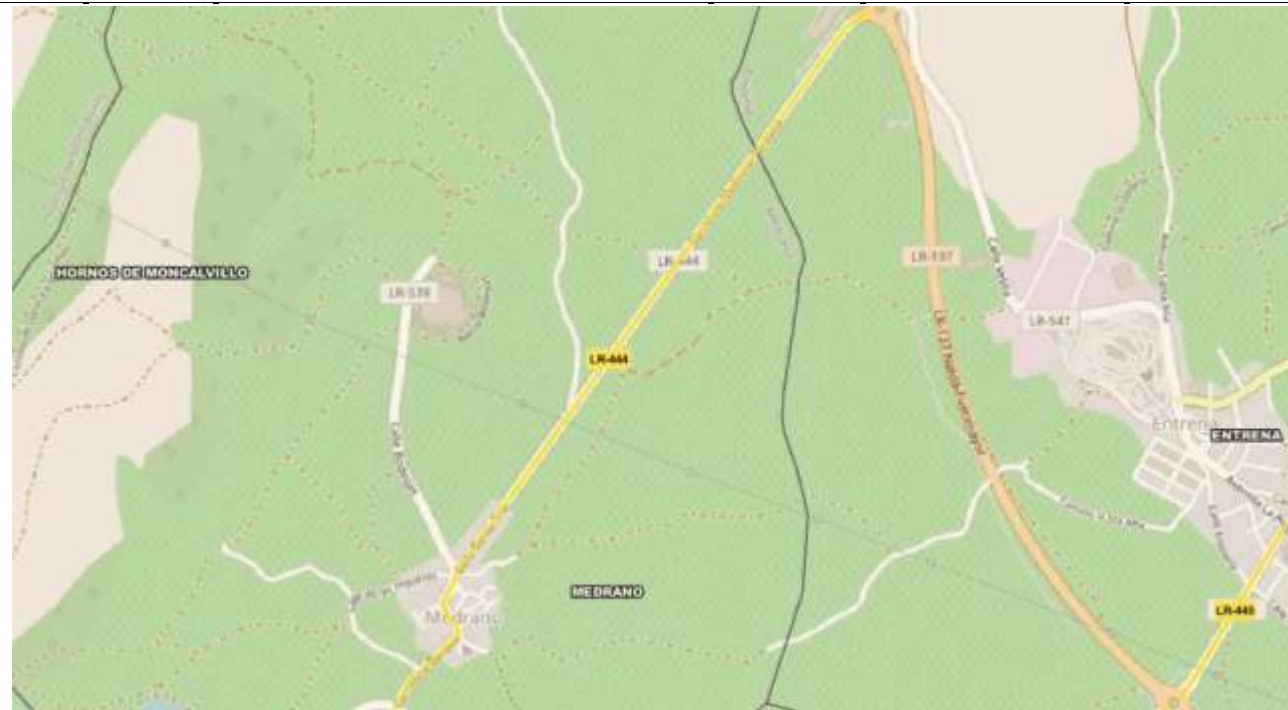
| ID | CTRA. | DENOMINACIÓN | Long. (km) | MUNICIPIO | IMD (2018) |
|-----|--------|---|------------|-----------------------|------------|
| A35 | LR-442 | De la LR-342 a LR-341 en Hornos de Moncalvillo. | 2,43 | HORNOS DE MONCALVILLO | 101 |



| 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) |
|----|-------|--------------|------------|-----------|------------|
|----|-------|--------------|------------|-----------|------------|

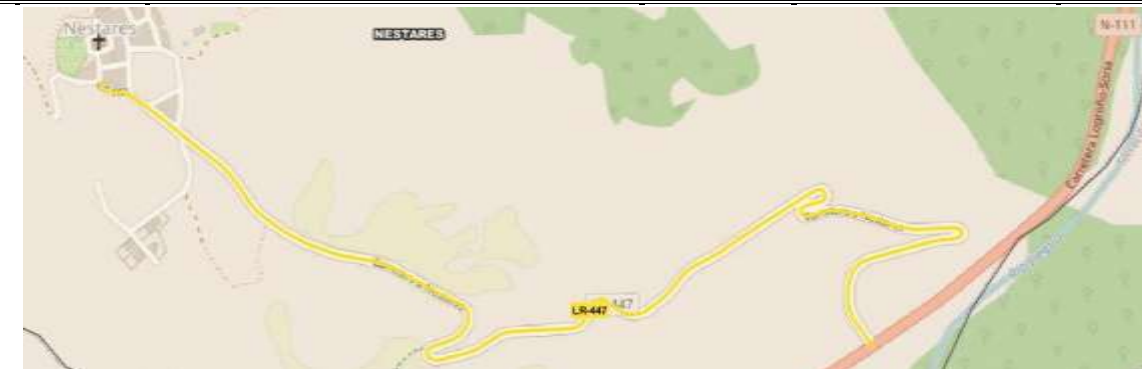
| ID | CTRA. | DENOMINACIÓN | Long. (km) | MUNICIPIO | IMD (2018) |
|-----|--------|--|------------|-----------|------------|
| A38 | LR-445 | De la LR-341 en Sojuela a LR-541 en Entrena. | 2,64 | SOJUELA | 207 |



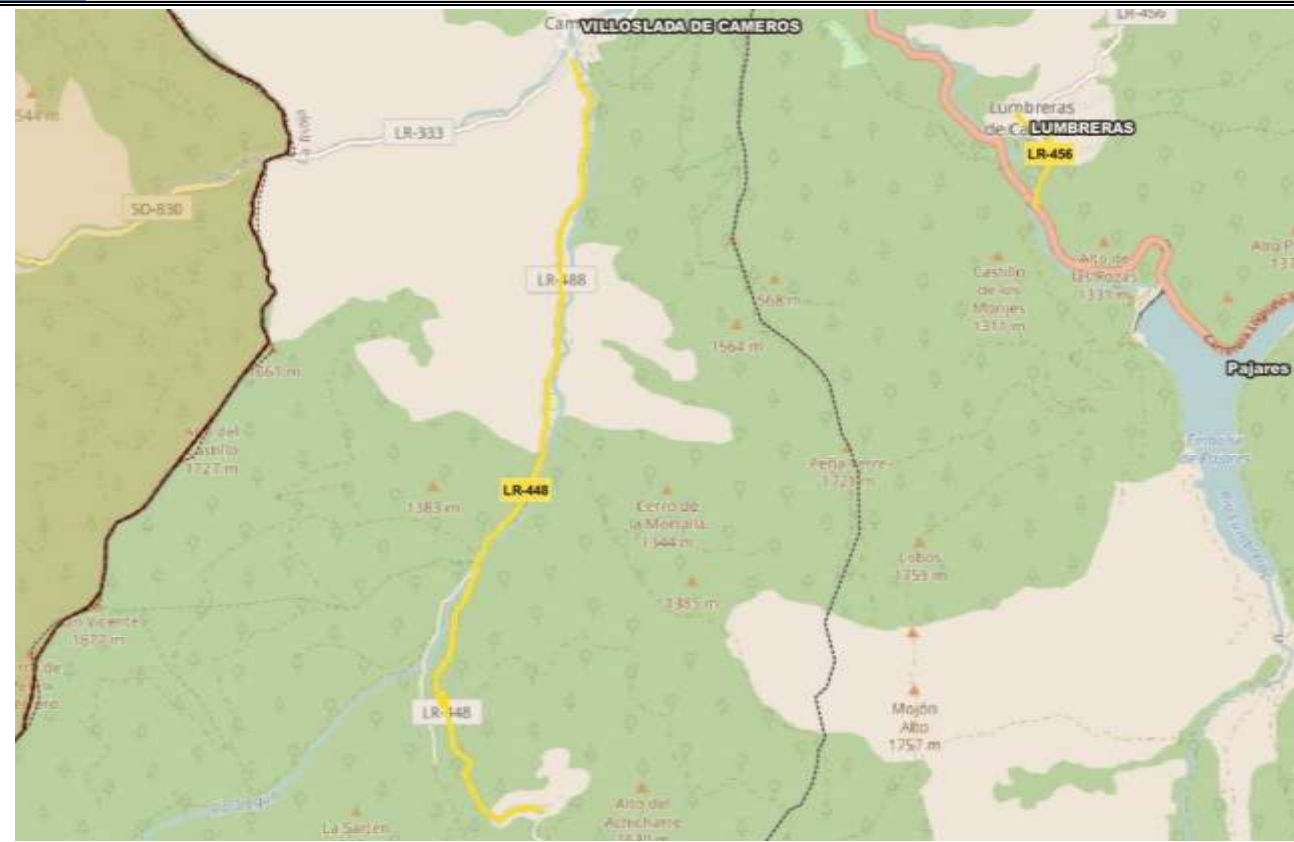
| ID | CTRA. | DENOMINACIÓN | Long. (km) | MUNICIPIO | IMD (2018) |
|-----|--------|------------------------|------------|-----------|------------|
| A39 | LR-446 | De la N-111 a Viguera. | 1,23 | VIGUERA | 96 |



| 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 |



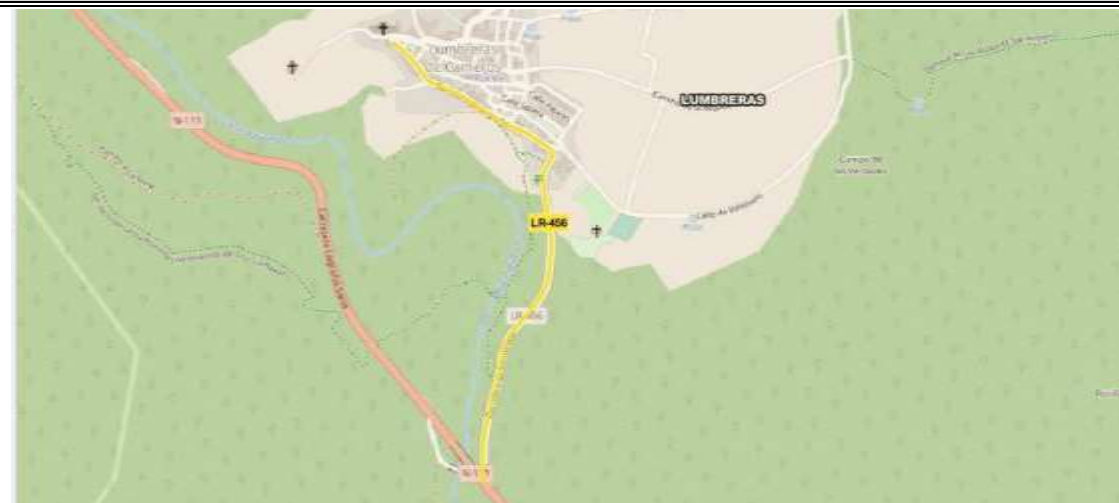
| ID | CTRA. | DENOMINACIÓN | Long. (km) | MUNICIPIO | IMD (2018) |
|-----|--------|-------------------------------------|------------|----------------------|------------|
| A46 | LR-454 | De la N-111 a Gallinero de Cameros. | 3,02 | GALLINERO DE CAMEROS | 10 |



| 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 |



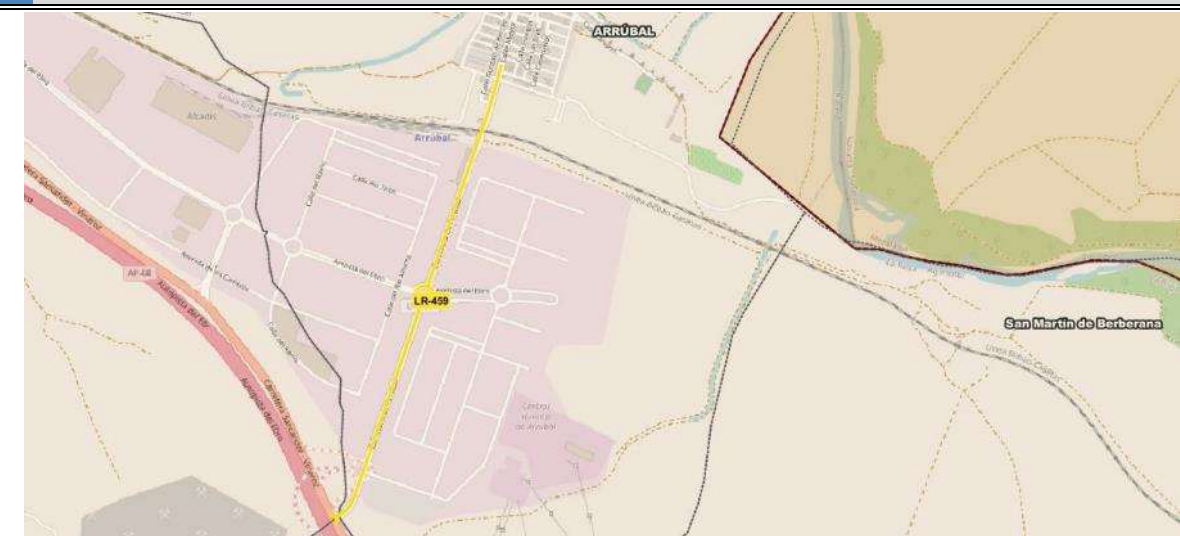
| ID | CTRA. | DENOMINACIÓN | Long. (km) | MUNICIPIO | IMD (2018) |
|-----|--------|--|------------|-----------|------------|
| A48 | LR-456 | De la N-111 a Lumbresas (En el futuro a El Horcajo por Lumbresas). | 1,06 | LUMBRERAS | 158 |



| 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 |



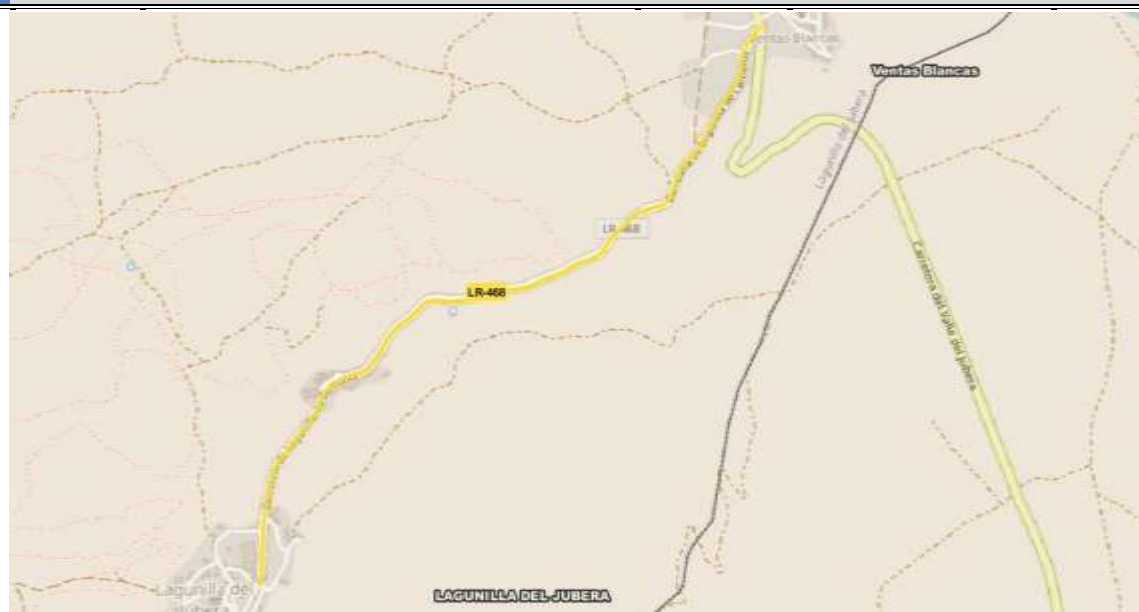
| ID | CTRA. | DENOMINACIÓN | Long. (km) | MUNICIPIO | IMD (2018) |
|-----|--------|--|------------|----------------------|------------|
| A56 | LR-464 | De la LR-466 a Vadillos. | 4,4 | SAN ROMÁN DE CAMEROS | 76 |
| A57 | LR-465 | De la LR-464 a Hornillos de Cameros (En el futuro a LR-261). | 5,87 | 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) |
|----|-------|--------------|------------|-----------|------------|
|----|-------|--------------|------------|-----------|------------|

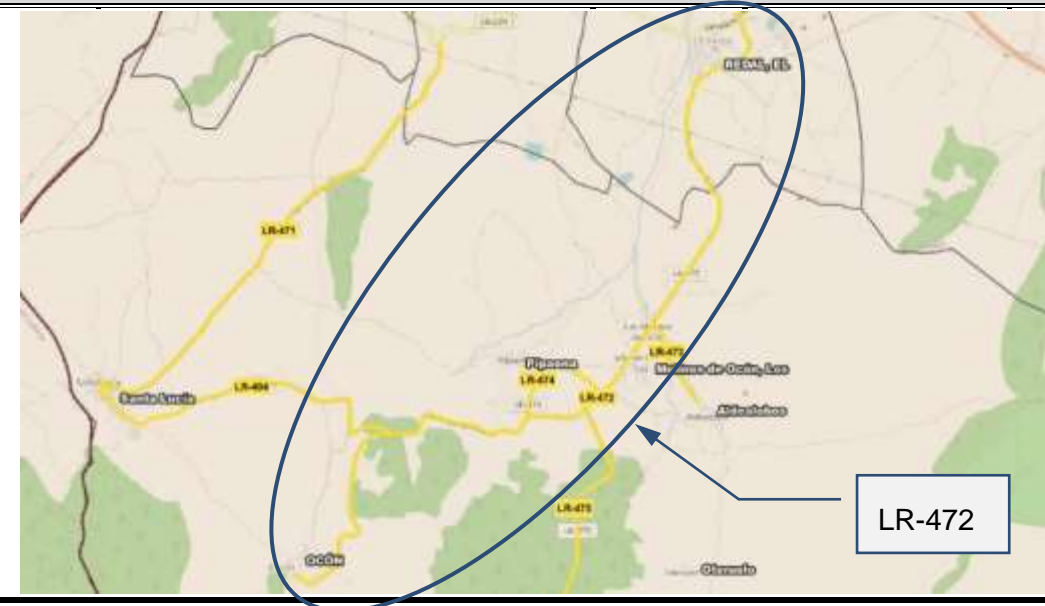
| | | | | | |
|-----|--------|------------------------|------|---------------------------|----|
| A62 | LR-470 | De la LR-261 a Jubera. | 0,34 | SANTA ENGRACIA DEL JUBERA | 42 |
|-----|--------|------------------------|------|---------------------------|----|



| 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 |



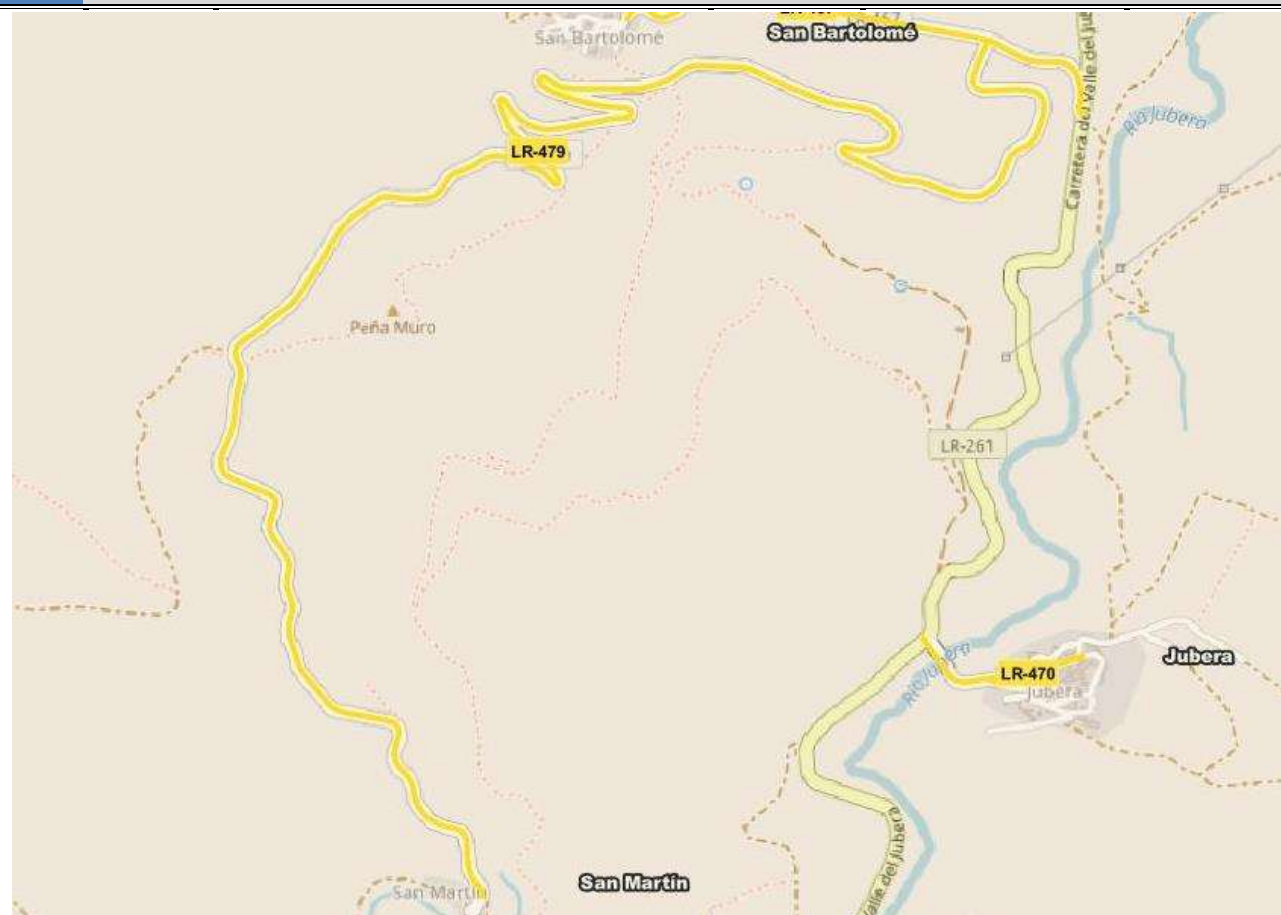
| ID | CTRA. | DENOMINACIÓN | Long. (km) | MUNICIPIO | IMD (2018) |
|-----|--------|------------------------------|------------|---------------------------|------------|
| A69 | LR-477 | De la LR-261 a Santa Marina. | 10,86 | SANTA ENGRACIA DEL JUBERA | 10 |



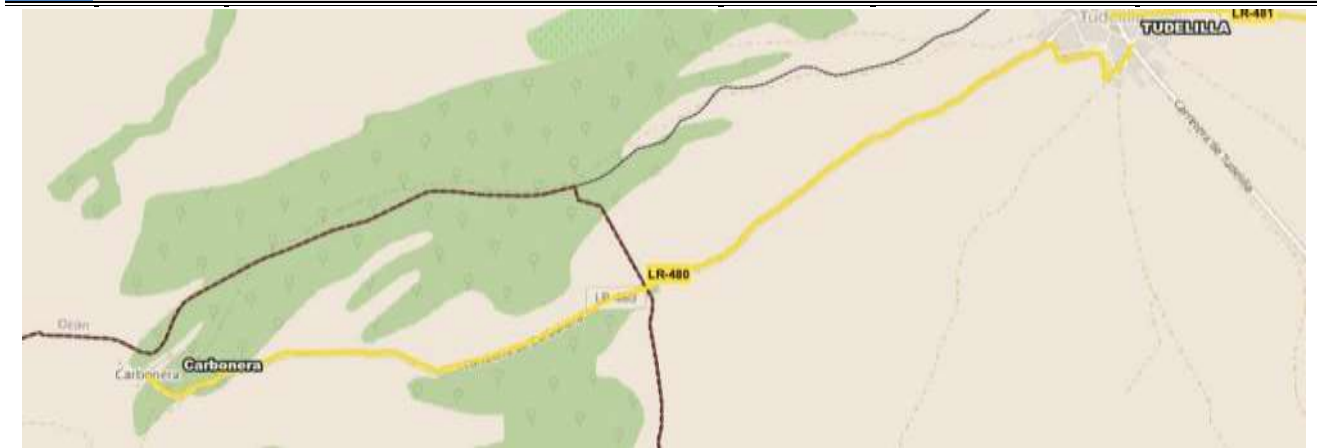
| ID | CTRA. | DENOMINACIÓN | Long. (km) | MUNICIPIO | IMD (2018) |
|-----|--------|--------------------------------------|------------|----------------------|------------|
| A70 | LR-478 | De la LR-250 a San Román de Cameros. | 0,7 | SAN ROMÁN DE CAMEROS | 71 |



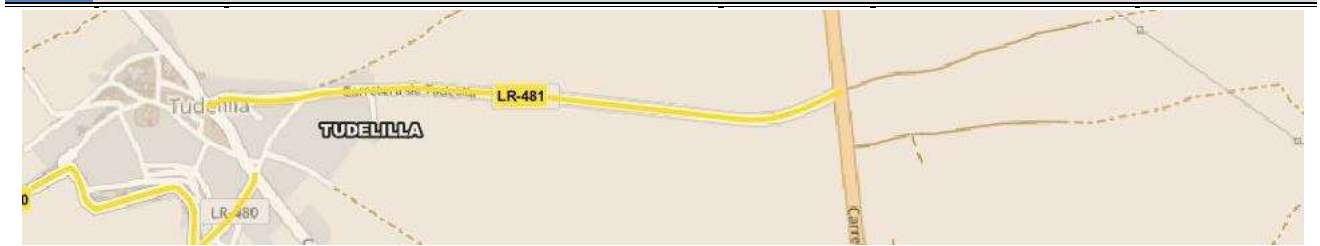
| ID | CTRA. | DENOMINACIÓN | Long. (km) | MUNICIPIO | IMD (2018) |
|-----|--------|--------------------------------------|------------|---------------------------|------------|
| A71 | LR-479 | De la LR-467 a San Martín de Juberá. | 5,5 | SANTA ENGRACIA DEL JUBERA | 10 |



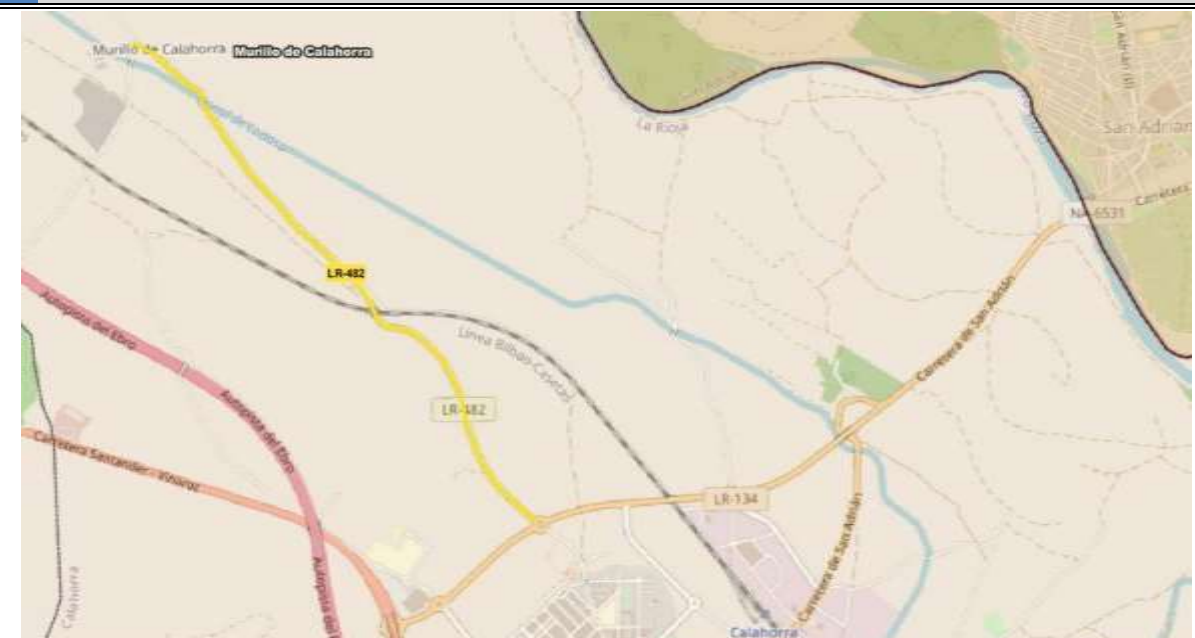
| ID | CTRA. | DENOMINACIÓN | Long. (km) | MUNICIPIO | IMD (2018) |
|-----|--------|--|------------|-----------|------------|
| A72 | LR-480 | De la LR-381 en Tudelilla a Carbonera. | 6,23 | TUDELILLA | 15 |



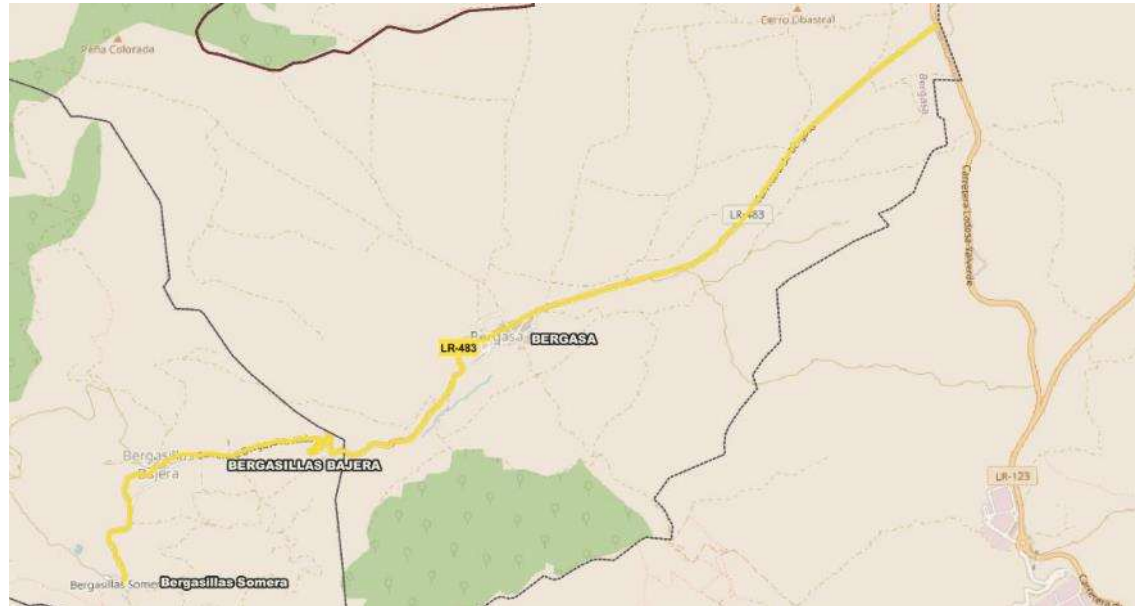
| ID | CTRA. | DENOMINACIÓN | Long. (km) | MUNICIPIO | IMD (2018) |
|-----|--------|--|------------|-----------|------------|
| A73 | LR-481 | De la LR-123 a la LR-381 en Tudelilla. | 1,54 | TUDELILLA | 131 |



| 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 |



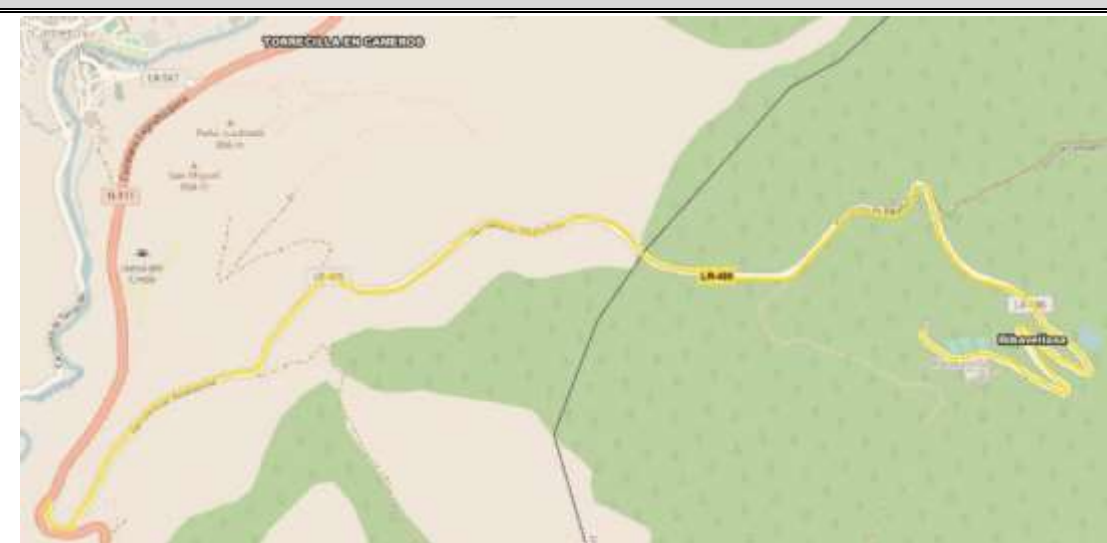
| ID | CTRA. | DENOMINACIÓN | Long. (km) | MUNICIPIO | IMD (2018) |
|-----|--------|-------------------------------------|------------|-----------|------------|
| A76 | LR-484 | De la LR-115 a Zarzosa por Munilla. | 7,2 | MUNILLA | 214 |



| 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 Inestillas. | 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 | <i>Información de los equipamientos ITS.....</i> | <i>4</i> |
| 3.3.2 | <i>Información de proveedores externos.....</i> | <i>5</i> |
| 3.3.3 | <i>Información de otras fuentes.....</i> | <i>6</i> |
| 3.4 | OFERTA DE LA RED VIARIA DE TRANSPORTE DEL MODELO | 7 |
| 3.4.1 | <i>Edición de la red viaria.....</i> | <i>7</i> |
| 3.5 | DEMANDA DE LA RED VIARIA DE TRANSPORTE DEL MODELO | 8 |
| 3.5.1 | <i>Obtención de datos de telefonía móvil a través del proveedor externo KIDO Dynamics</i> | <i>9</i> |
| 3.5.2 | <i>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</i> | |
| 3.5.3 | <i>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</i> | |
| 3.6 | CALIBRACIÓN DEL MODELO BASE..... | 11 |
| 3.6.1 | <i>Codificación de las funciones volumen-demora</i> | <i>11</i> |
| 3.6.2 | <i>Método de Asignación</i> | <i>12</i> |
| 3.6.3 | <i>Proceso de ajuste de las matrices de demanda.....</i> | <i>13</i> |
| 3.7 | VALIDACIÓN DEL MODELO BASE | 14 |
| 4 | ESCENARIOS FUTUROS | 16 |
| 4.1 | PROYECCIÓN DE VARIABLES SOCIOECONÓMICAS | 16 |
| 4.1.1 | <i>Población.....</i> | <i>16</i> |

| | | |
|-------|--|-----------|
| 4.2 | MATRICES DE VIAJES DEL AÑO 2030 | 18 |
| 4.3 | MEDIDAS PROPUESTAS | 19 |
| 4.3.1 | <i>Escenario Do Nothing 2030</i> | <i>19</i> |
| 4.3.2 | <i>Escenario Do Minimum 2030</i> | <i>19</i> |
| 4.3.3 | <i>Escenario Do Something 2030</i> | <i>20</i> |
| 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.

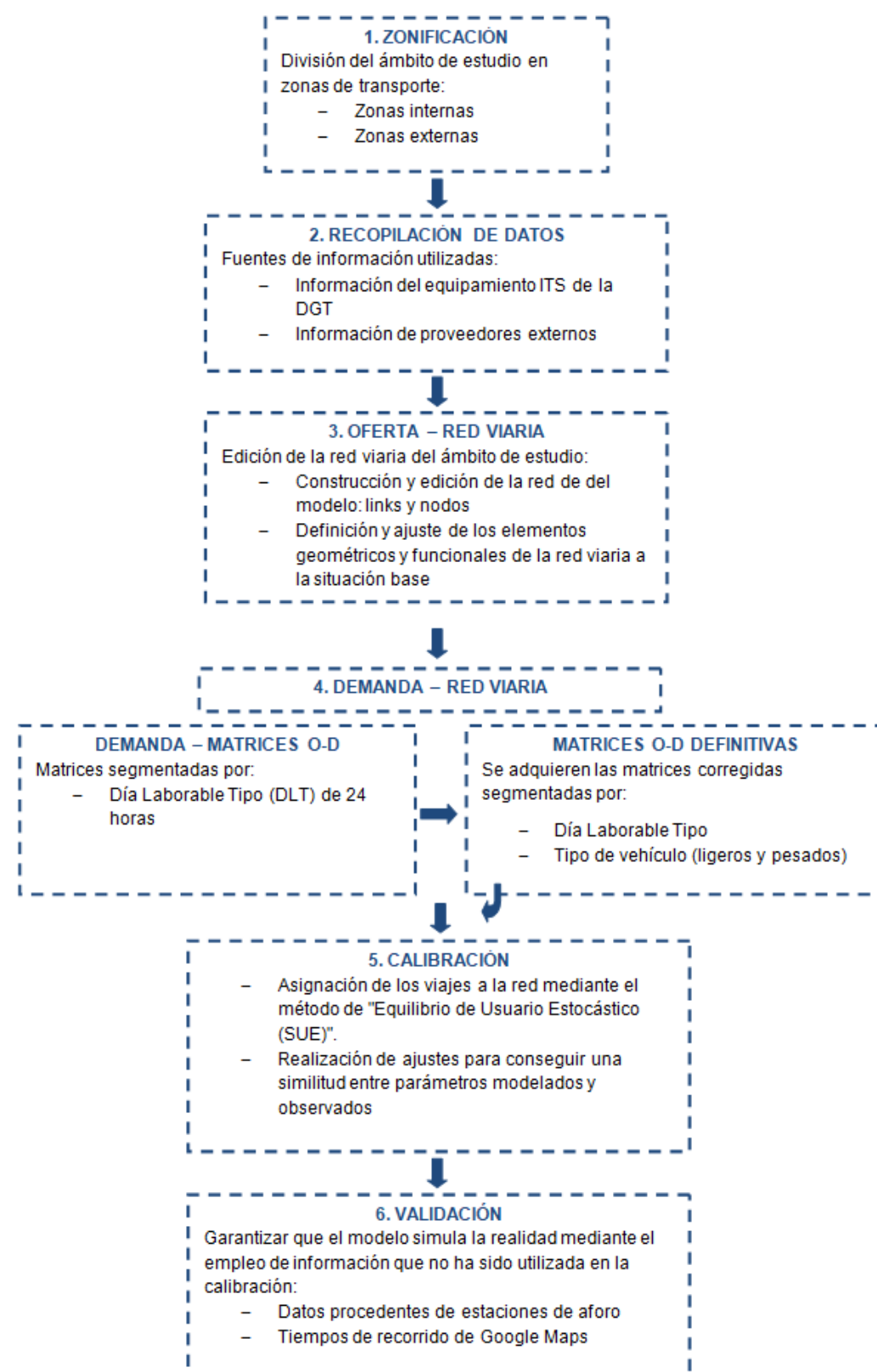


Ilustración 1 - Metodología para la confección del modelo macroscópico

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.

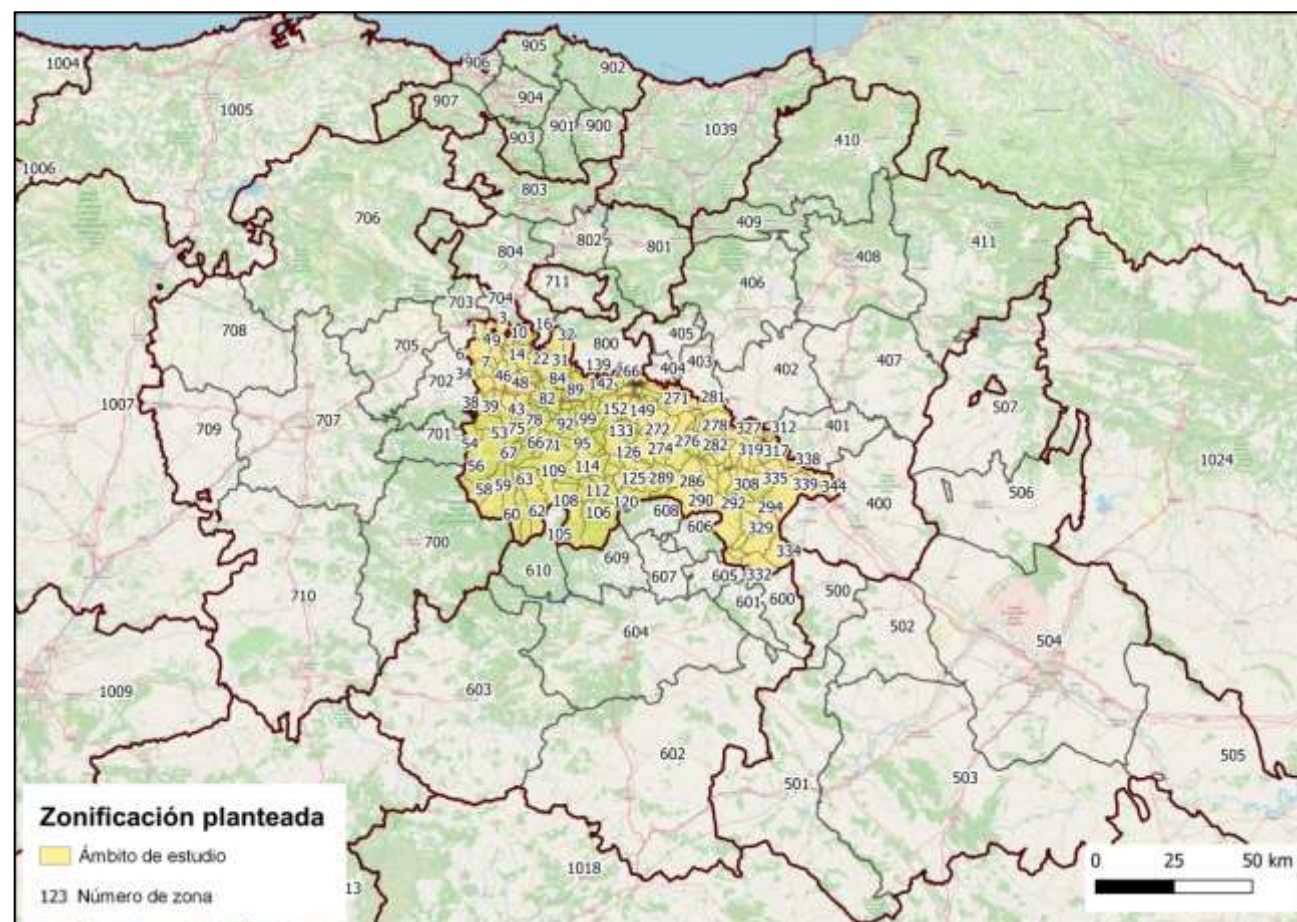


Ilustración 2 - Zonificación planteada

Fuente: Elaboración propia a partir de software GIS

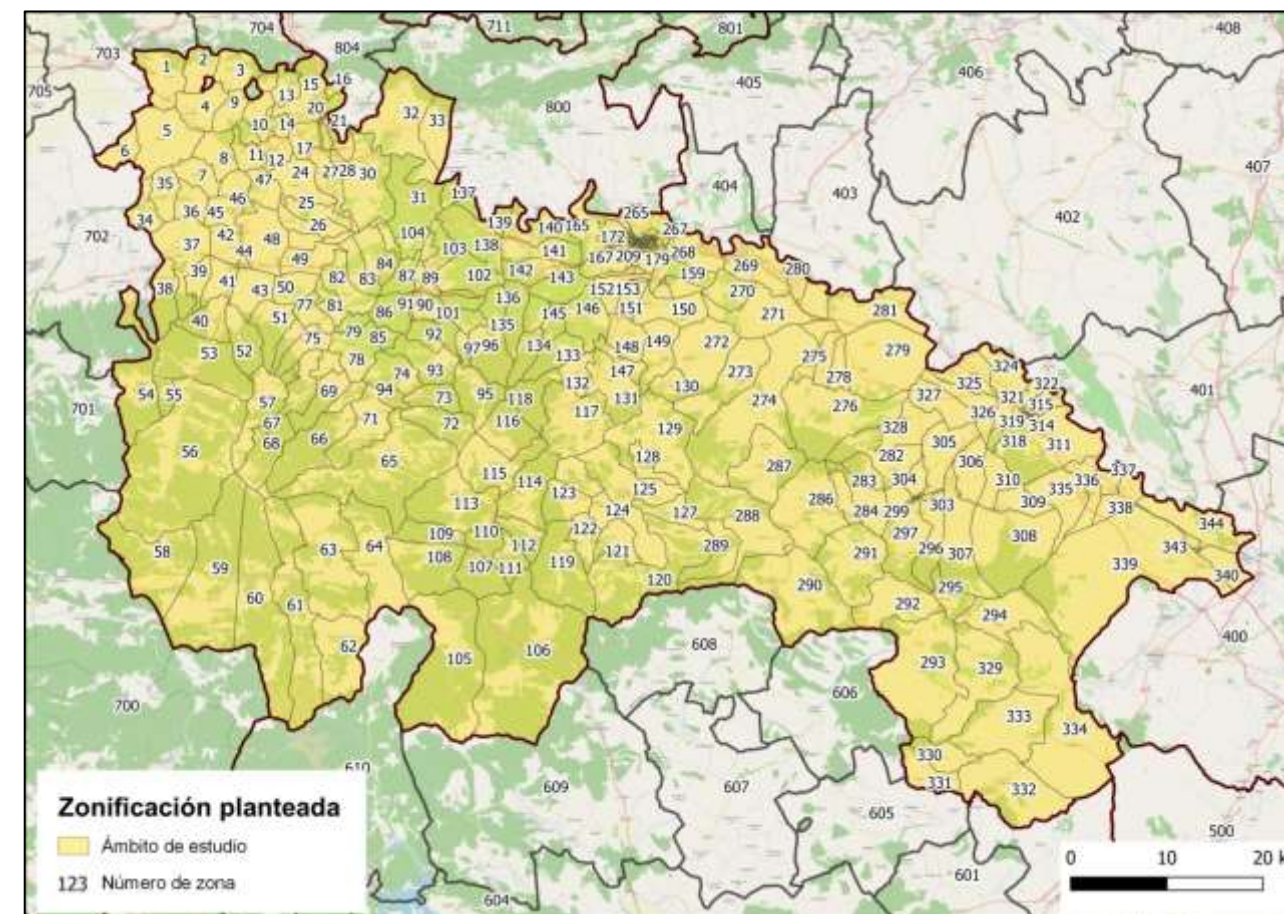


Ilustración 3 - Zonificación planteada

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

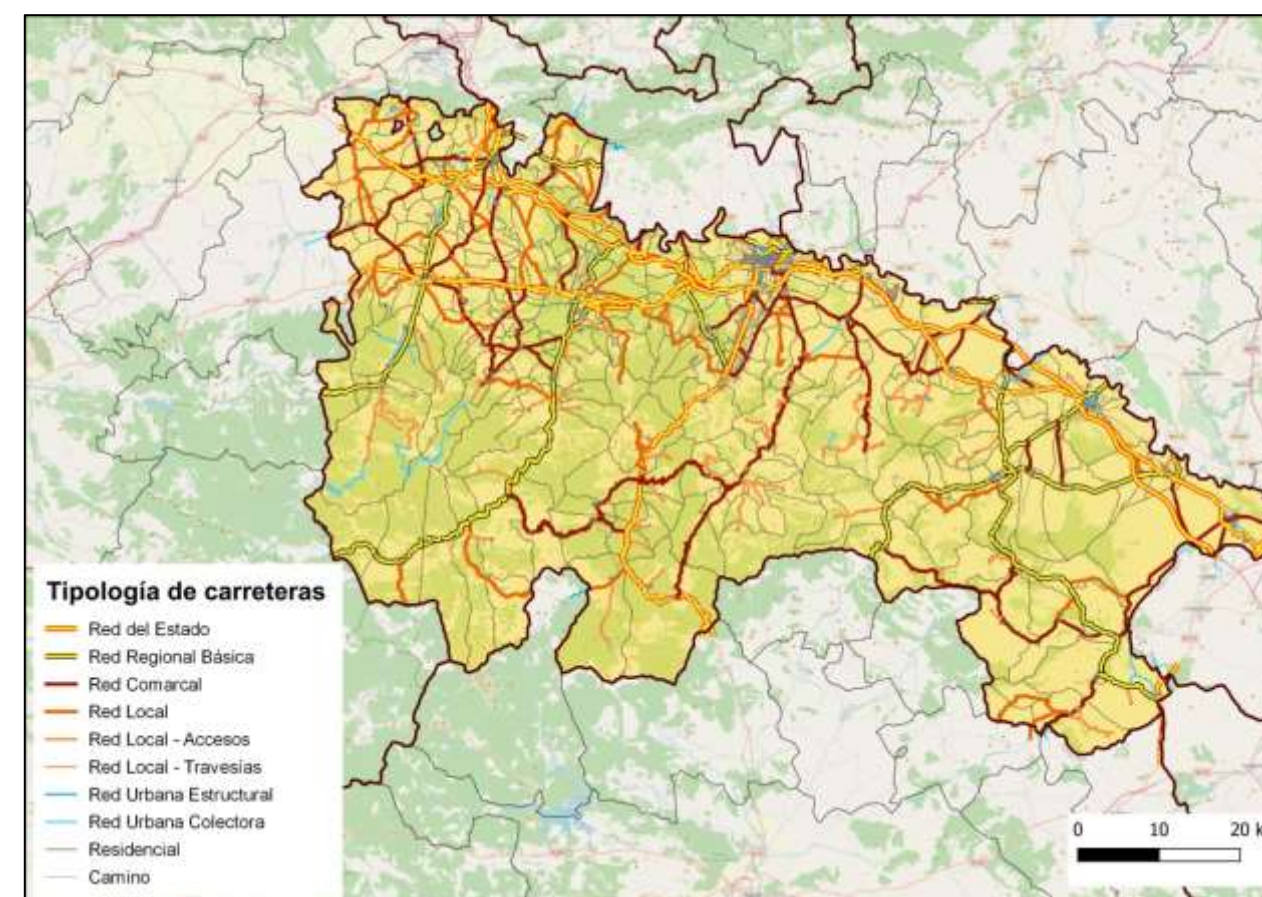


Ilustración 4 - Tipología de carreteras de La Rioja

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:

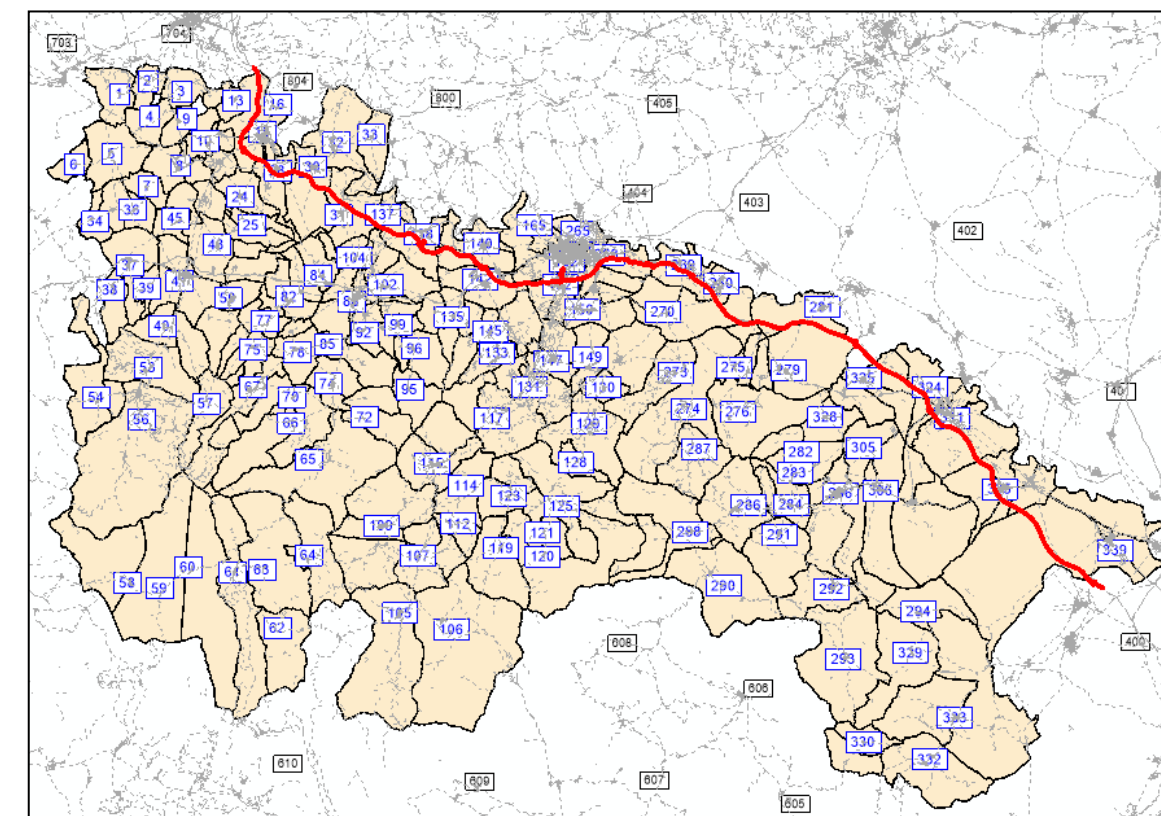


Ilustración 6 - Tramos de peaje en el ámbito de estudio

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.

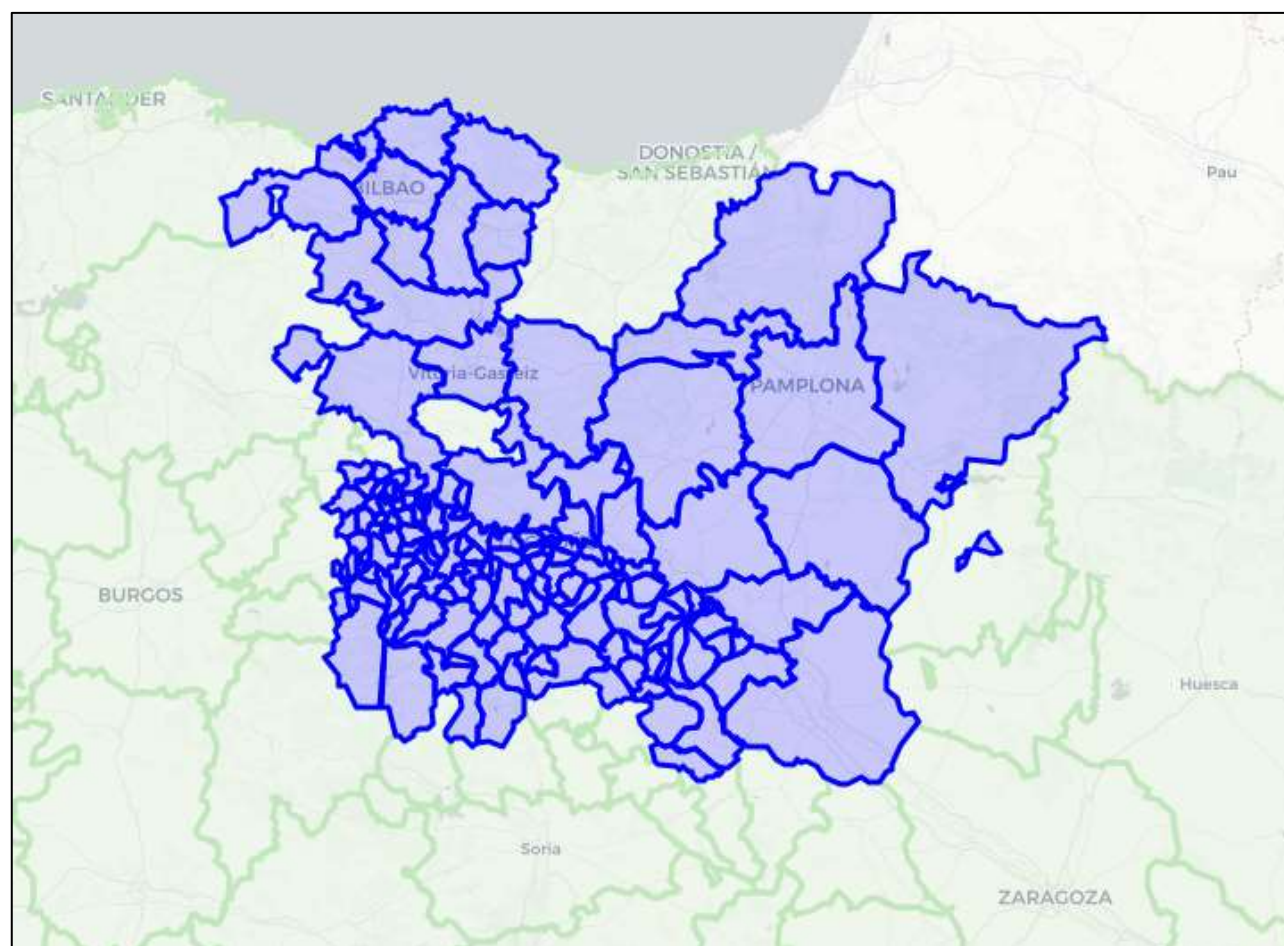


Ilustración 8 - Zonificación en la plataforma de KIDO Dynamics

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

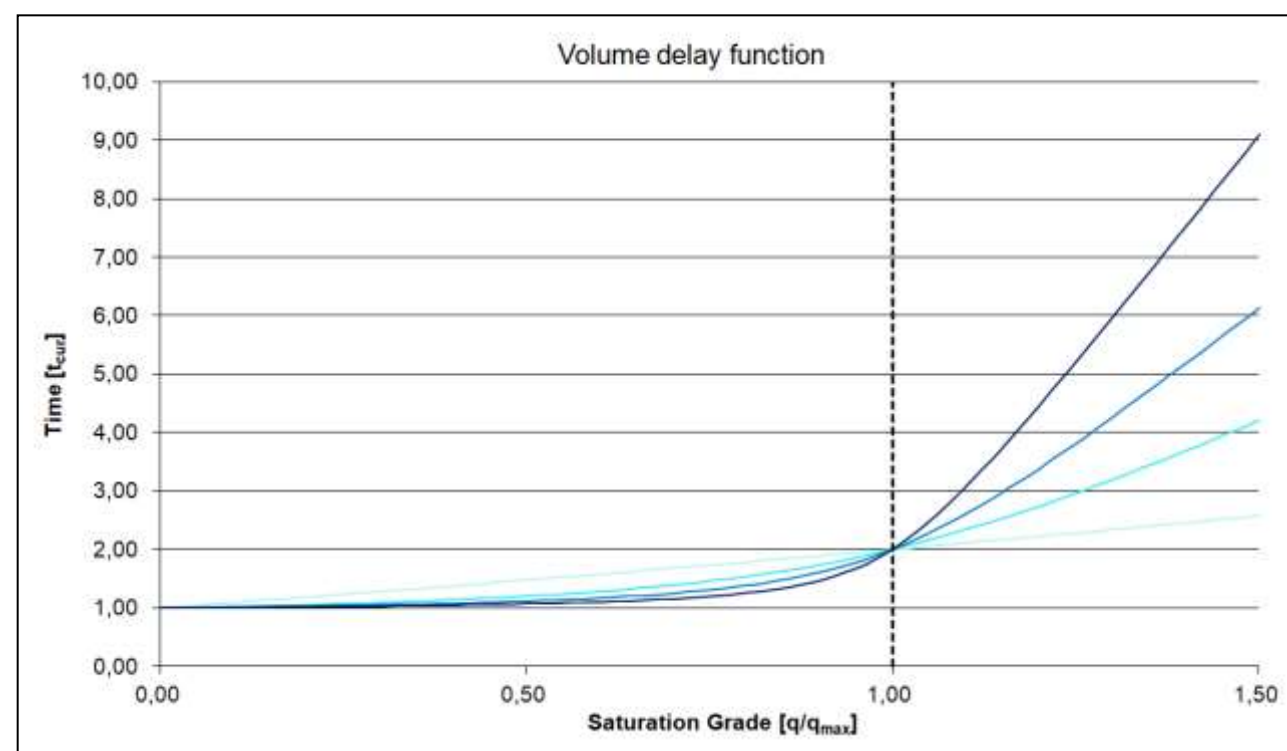


Ilustración 9 - Gráfica de la función cónica. El eje de abscisas representa la ratio intensidad/capacidad. El eje de ordenadas muestra por cuánto se va a multiplicar el tiempo para cada grado de saturación.

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

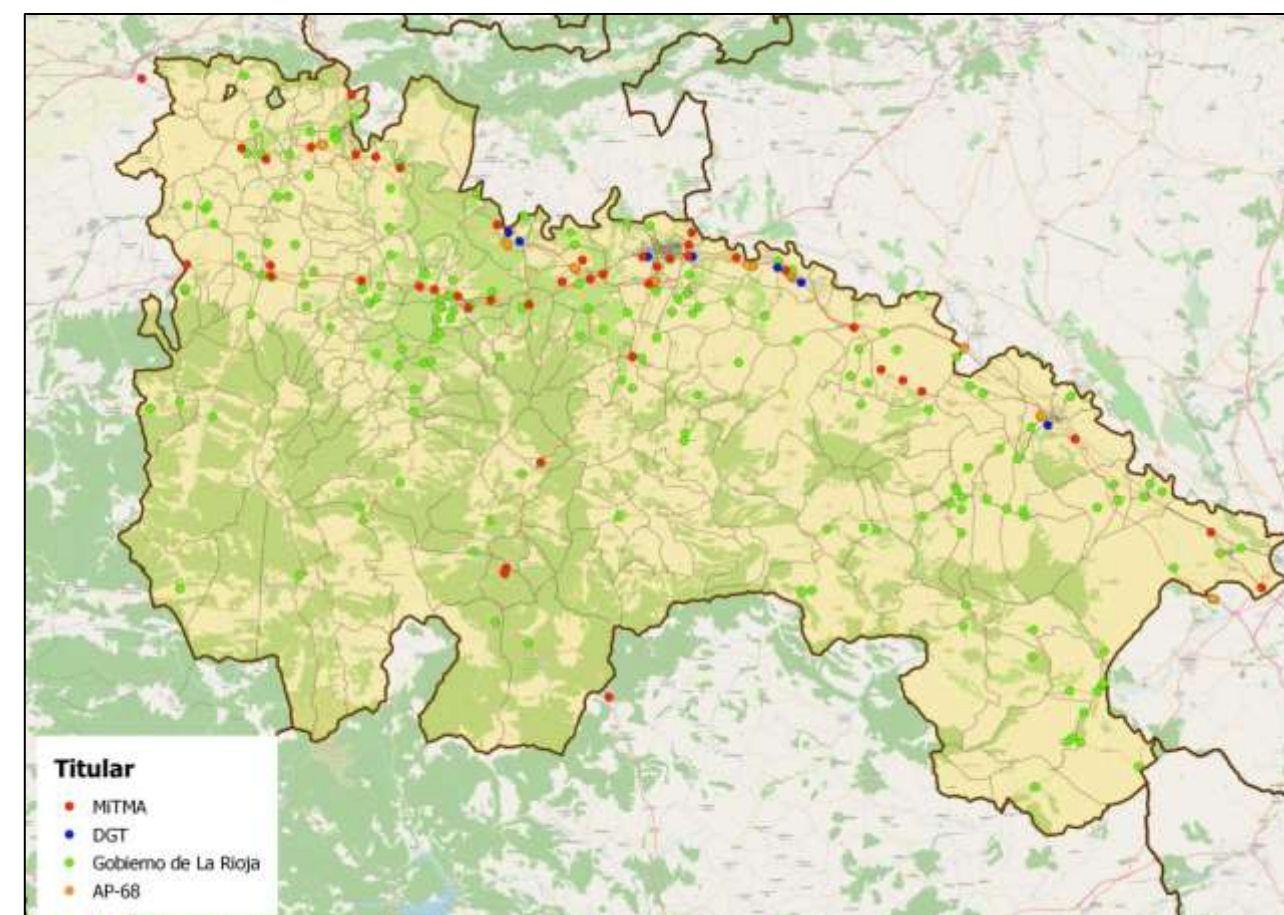


Ilustración 10 - Detectores según Titular empleados en la calibración del modelo.

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:

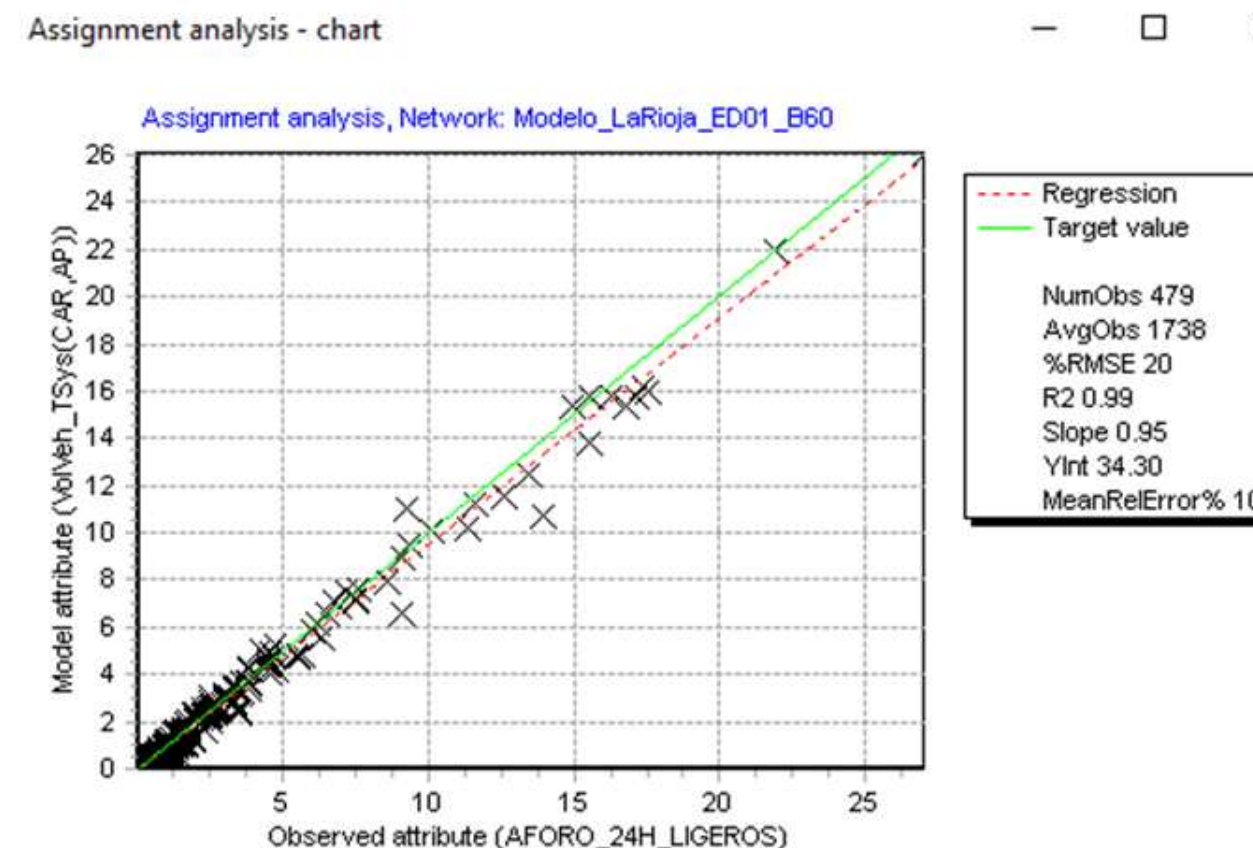


Ilustración 11 - Intensidades de vehículos ligeros observados en las estaciones de aforo frente a modelizadas ($R^2=0,99$)

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

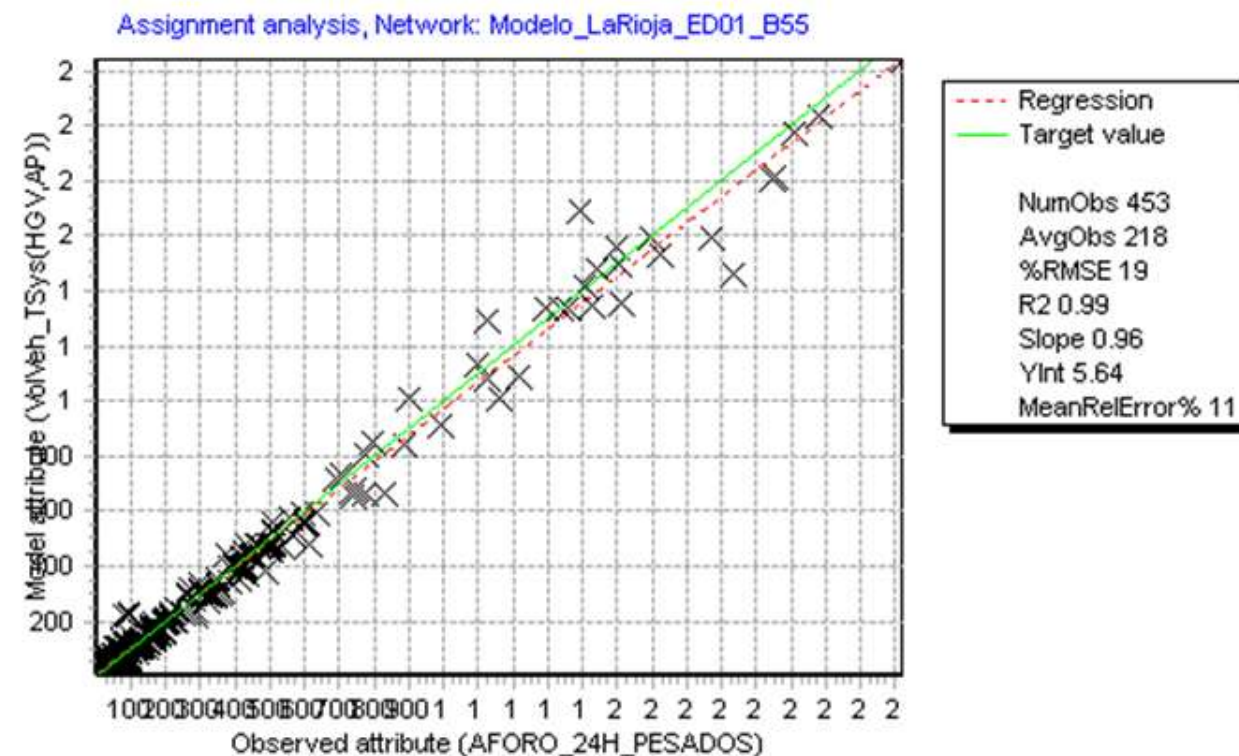


Ilustración 12 - Intensidades de vehículos pesados observados en las estaciones de aforo frente a modelizadas (R2=0,99)

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% |
| Zarratón | 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
- Navalsas - 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:

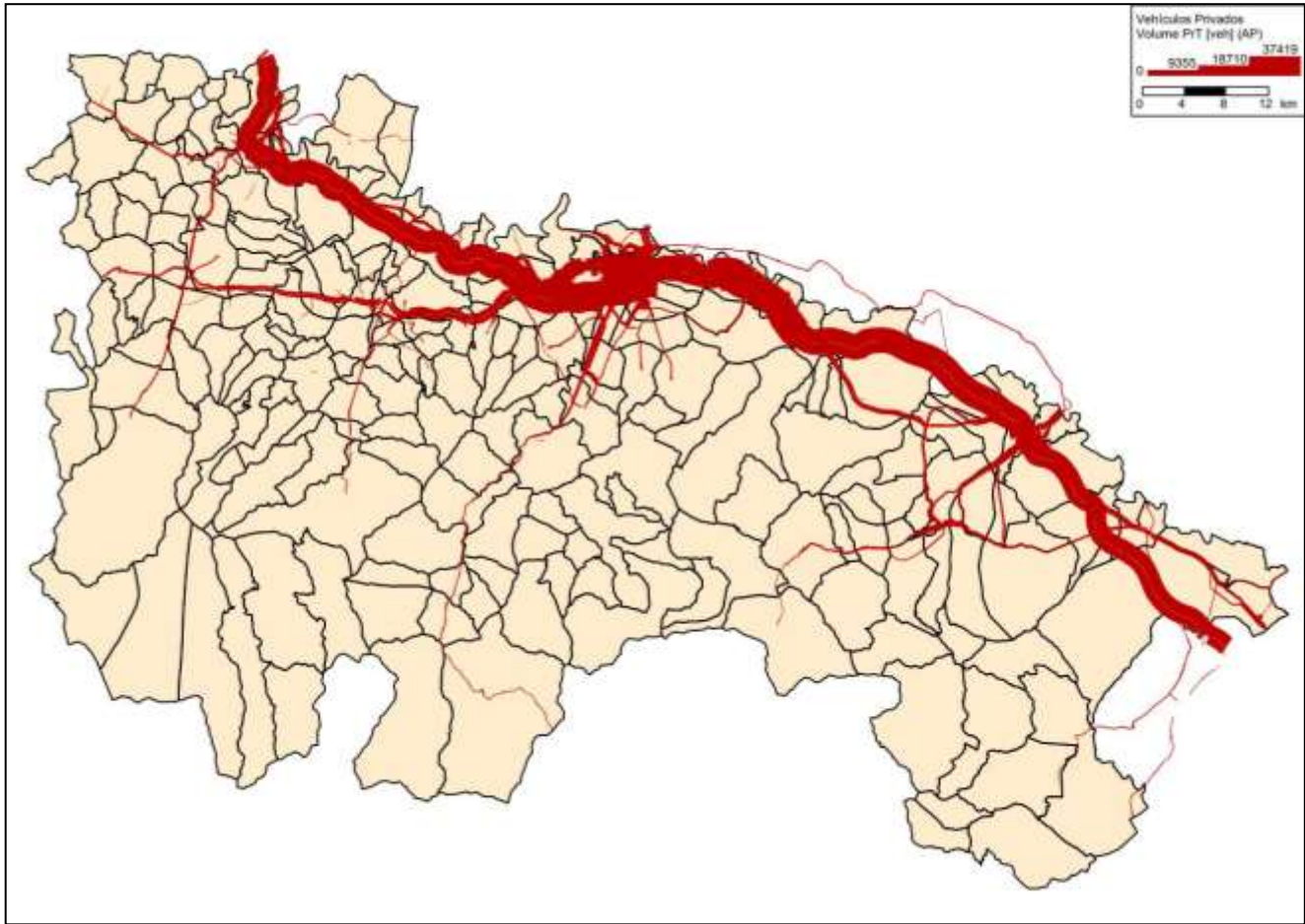


Ilustración 13 - Resultado de la asignación de vehículos privados para el Escenario Do Something 2030 en toda la red de carreteras de la provincia de La Rioja

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 RIOJA39 | | | |
| | 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 vertebral 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.

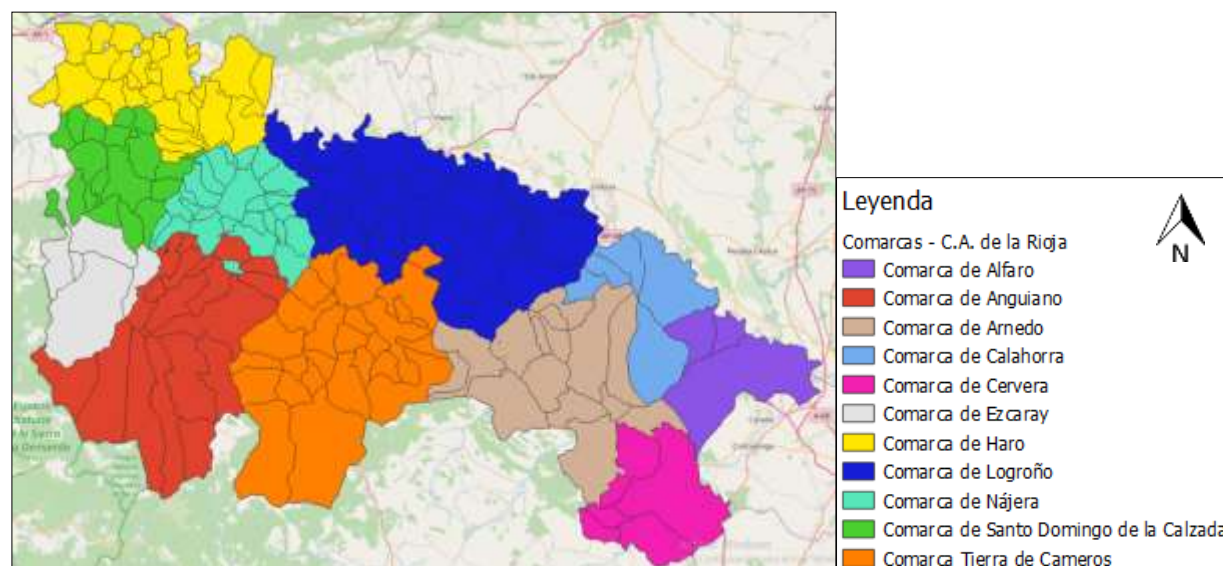


Ilustración 1 – Comarcas de La Rioja

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.

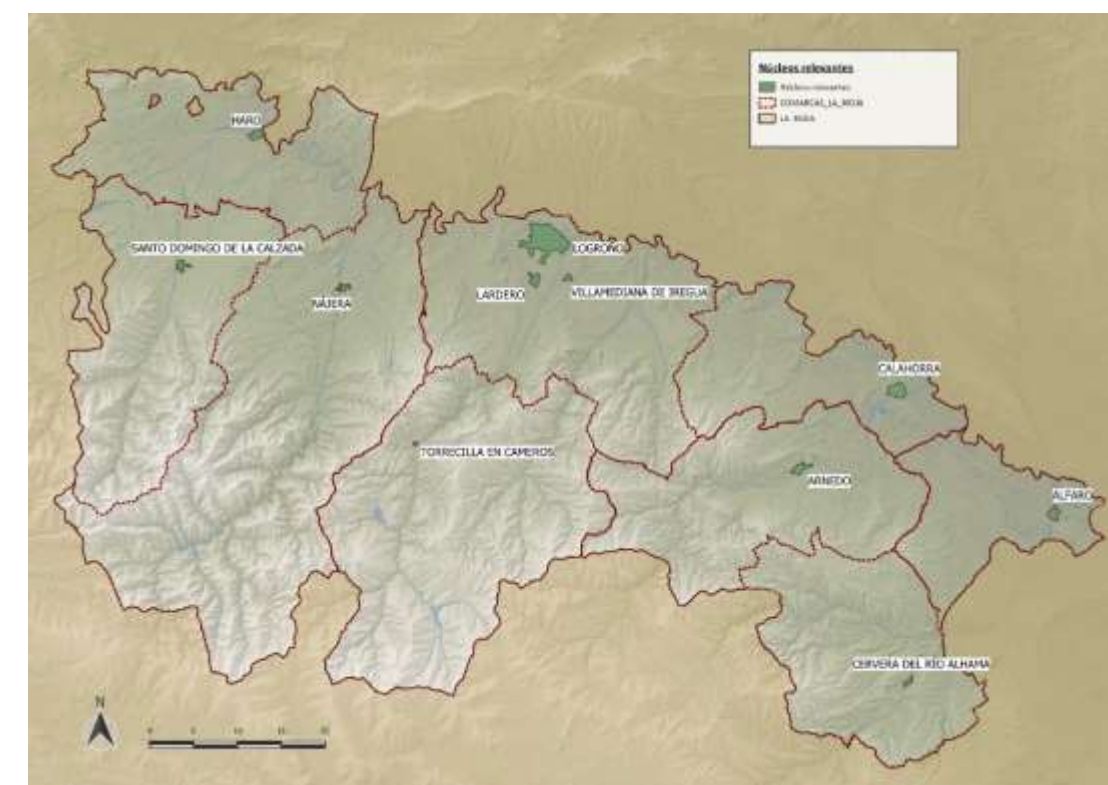


Ilustración 2 – Situación de los municipios de especial relevancia de La Rioja

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.

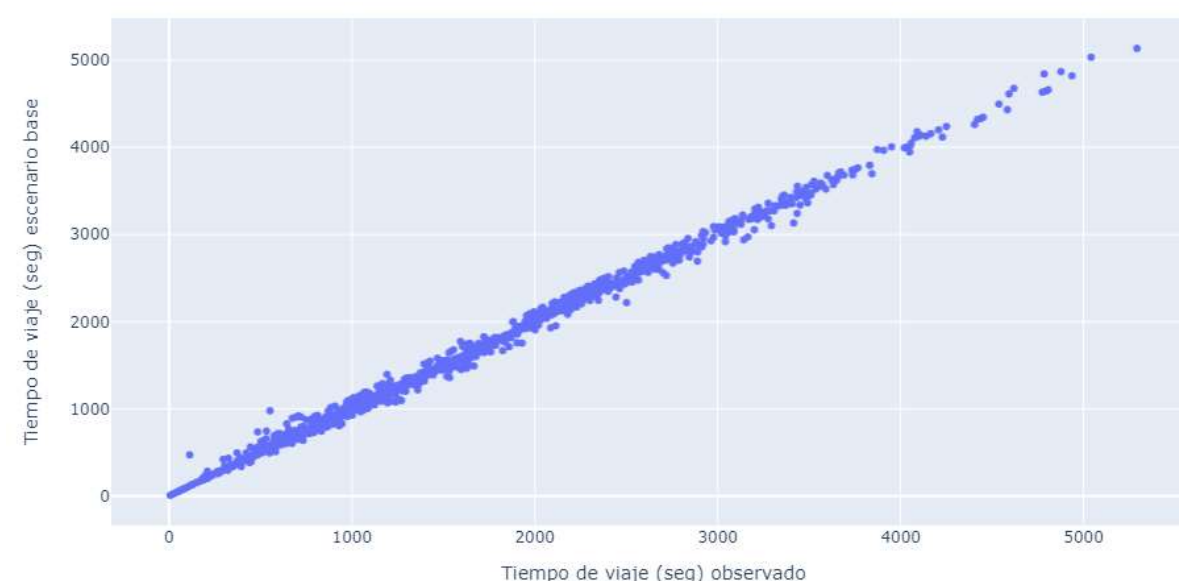


Ilustración 3 – Recta de regresión lineal que relaciona el tiempo de viaje observado (en segundos) y el tiempo de viaje modelizado para el año base (en segundos).

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:

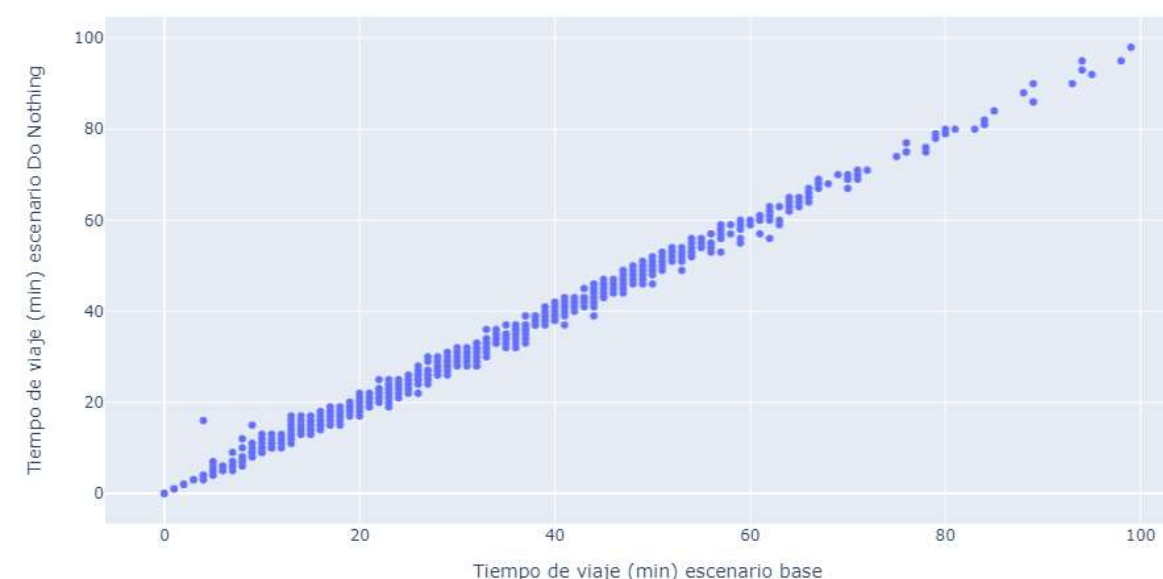


Ilustración 4 – Recta de regresión lineal que relaciona el tiempo de viaje modelizado para el año base (en minutos) y el tiempo de viaje para el escenario Do Nothing 2030 (en minutos).

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:

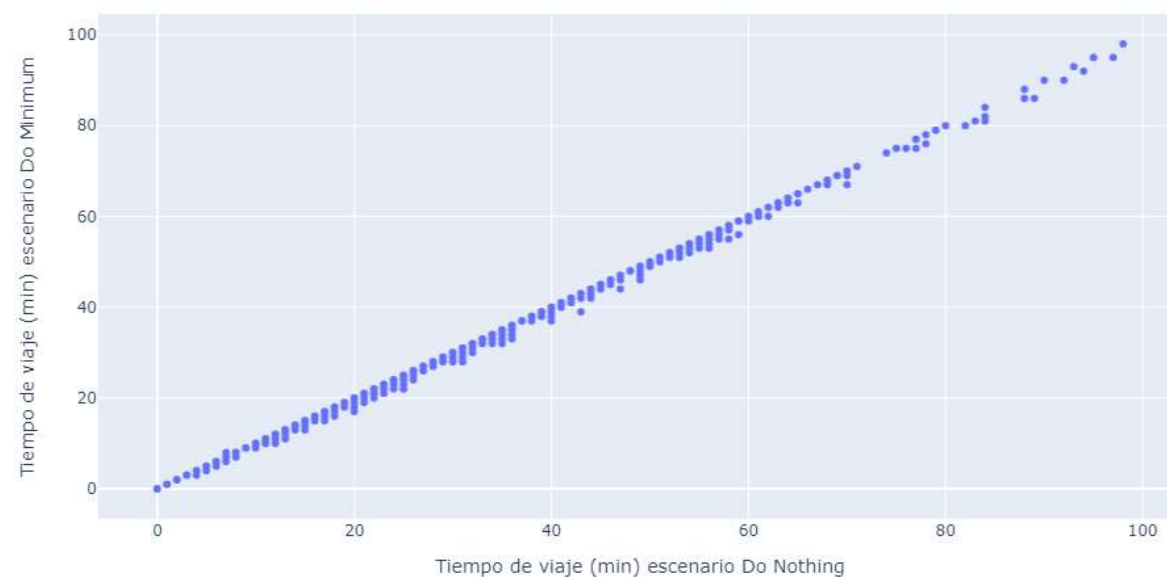


Ilustración 5 – Recta de regresión lineal que relaciona el tiempo de viaje para el escenario Do Nothing 2030 (en minutos) y el tiempo de viaje para el escenario Do Minimum 2030 (en minutos).

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:

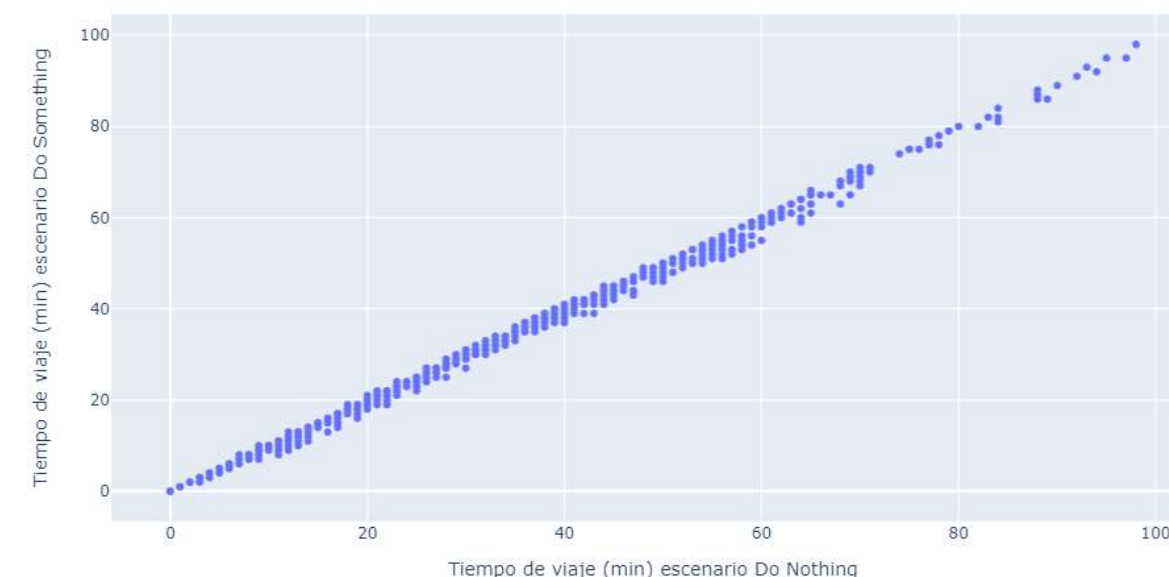


Ilustración 6 – Recta de regresión lineal que relaciona el tiempo de viaje para el escenario Do Nothing 2030 (en minutos) y el tiempo de viaje para el escenario Do Something 2030 (en minutos).

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:

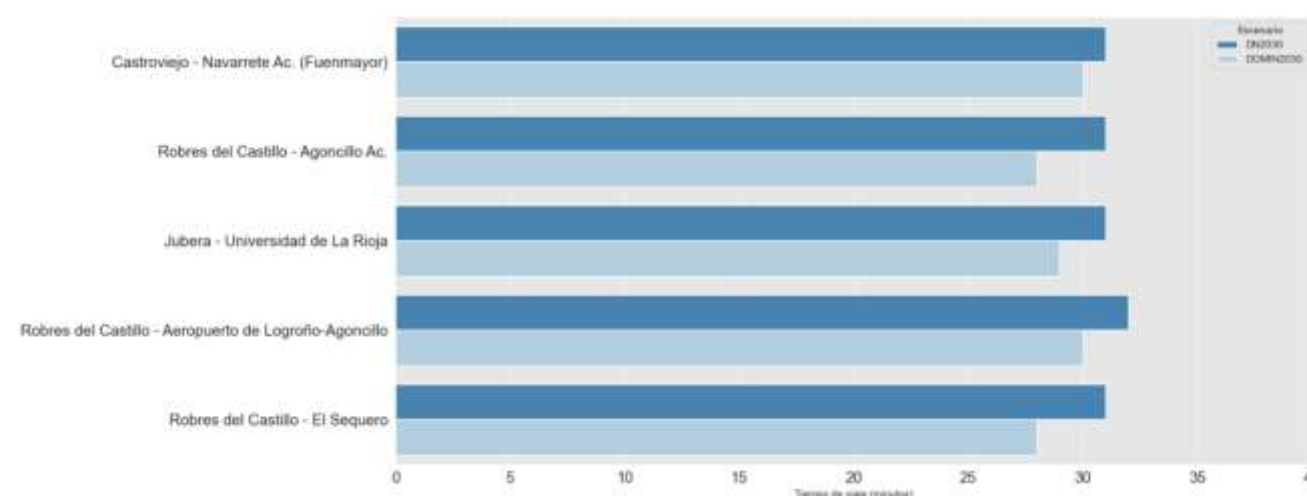


Ilustración 7 – Tiempo de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos y sus equipamientos más cercanos que cumplen con los umbrales de accesibilidad en el escenario Do Minimum 2030 con respecto al escenario Do Nothing 2030 gracias a las actuaciones realizadas en el mismo.

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:

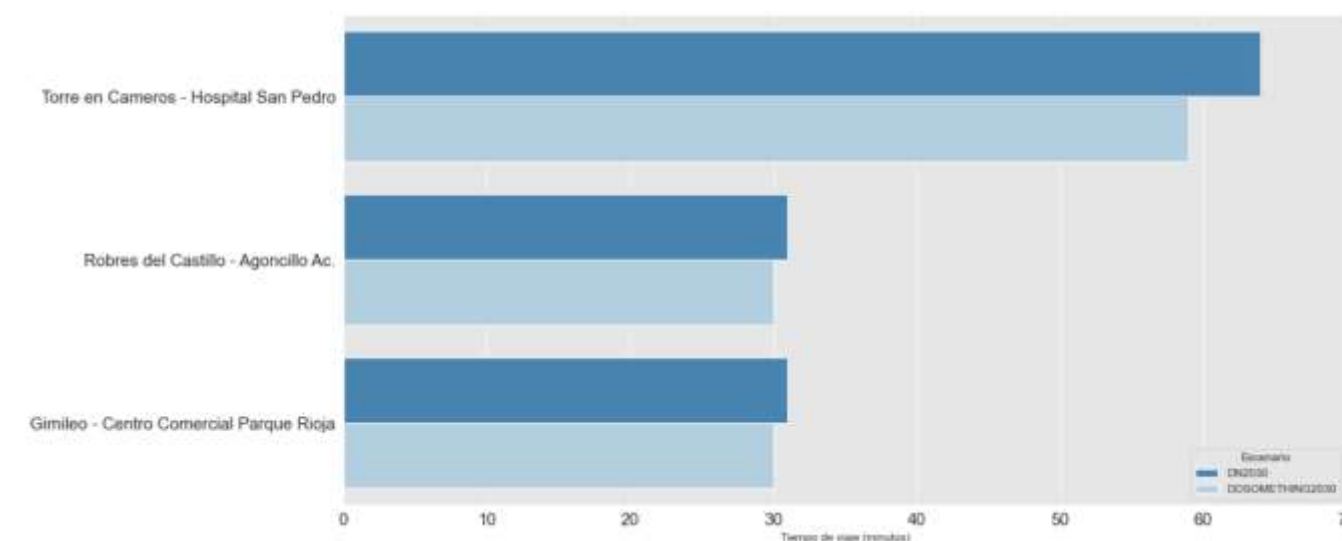


Ilustración 8 – Tiempo de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos y sus equipamientos más cercanos que cumplen con los umbrales de accesibilidad en el escenario Do Something 2030 con respecto al escenario Do Nothing 2030 gracias a las actuaciones realizadas en el mismo.

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:

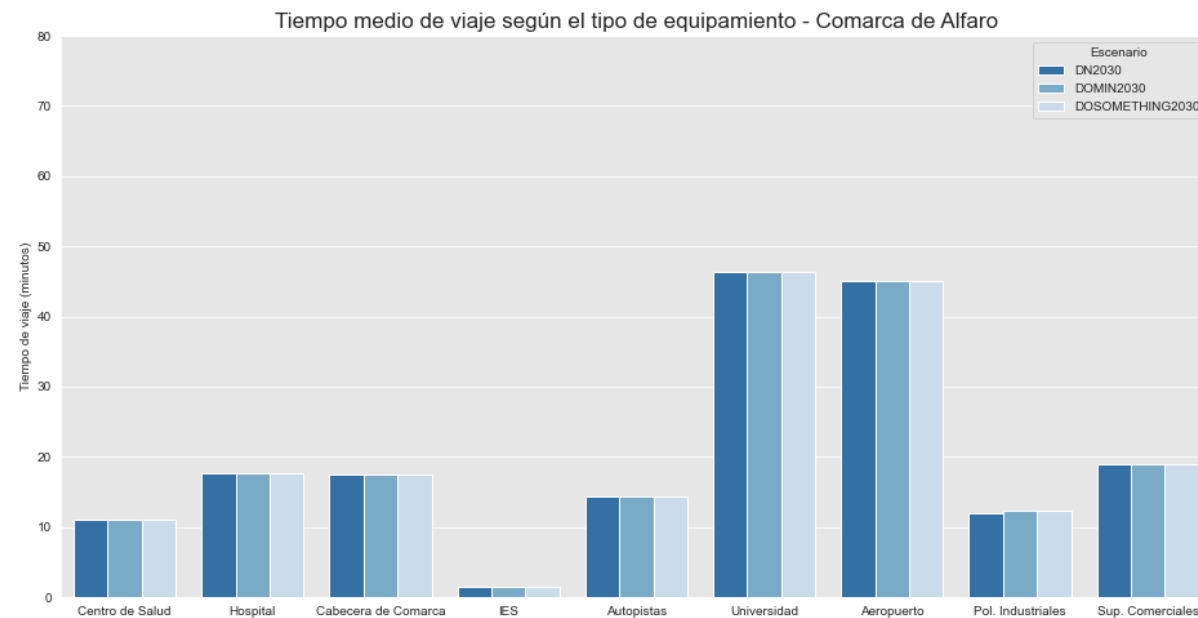


Ilustración 9 – Tiempo medio de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos que conforman la comarca de Alfaro y sus equipamientos más cercanos.

Fuente: Elaboración propia

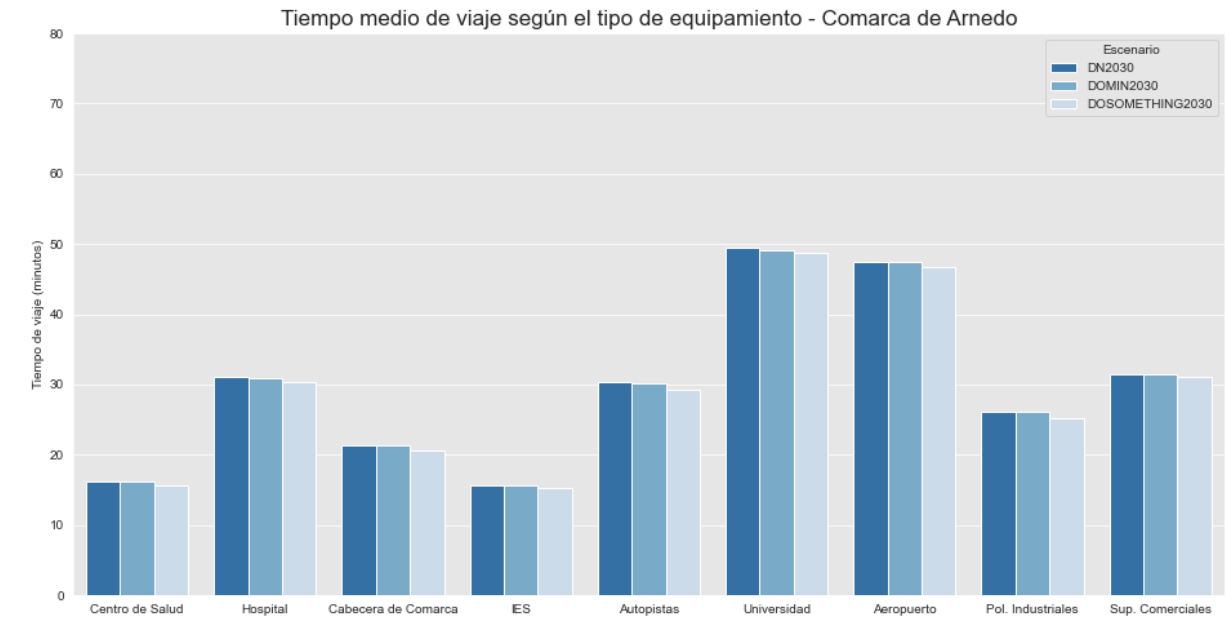


Ilustración 11 – Tiempo medio de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos que conforman la comarca de Arnedo y sus equipamientos más cercanos.

Fuente: Elaboración propia

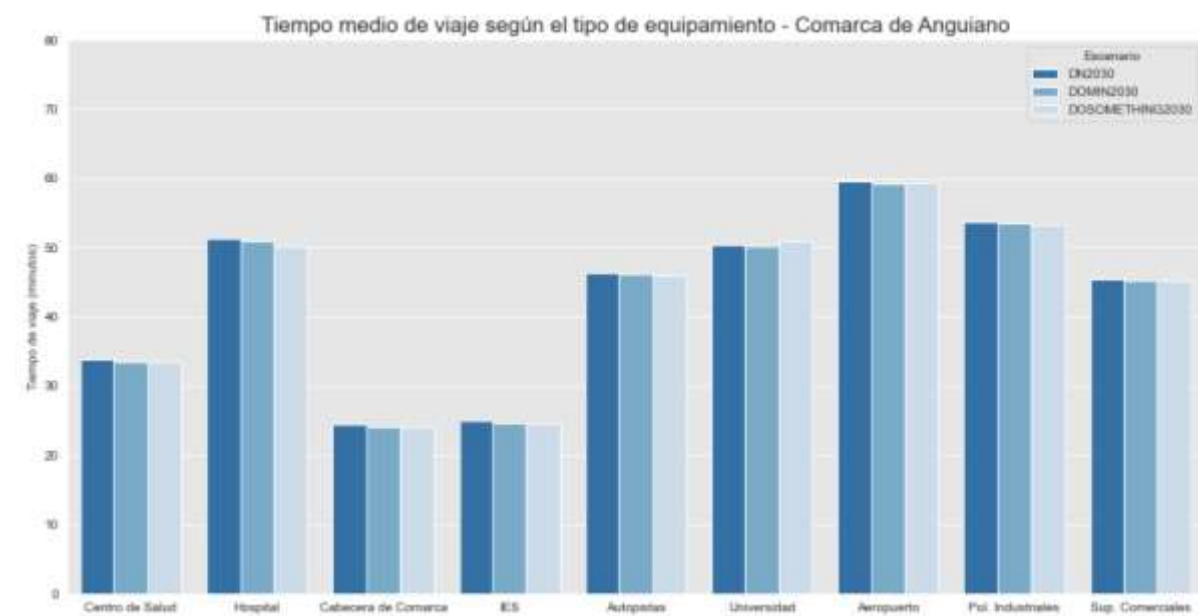


Ilustración 10 – Tiempo medio de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos que conforman la comarca de Anguiano y sus equipamientos más cercanos.

Fuente: Elaboración propia

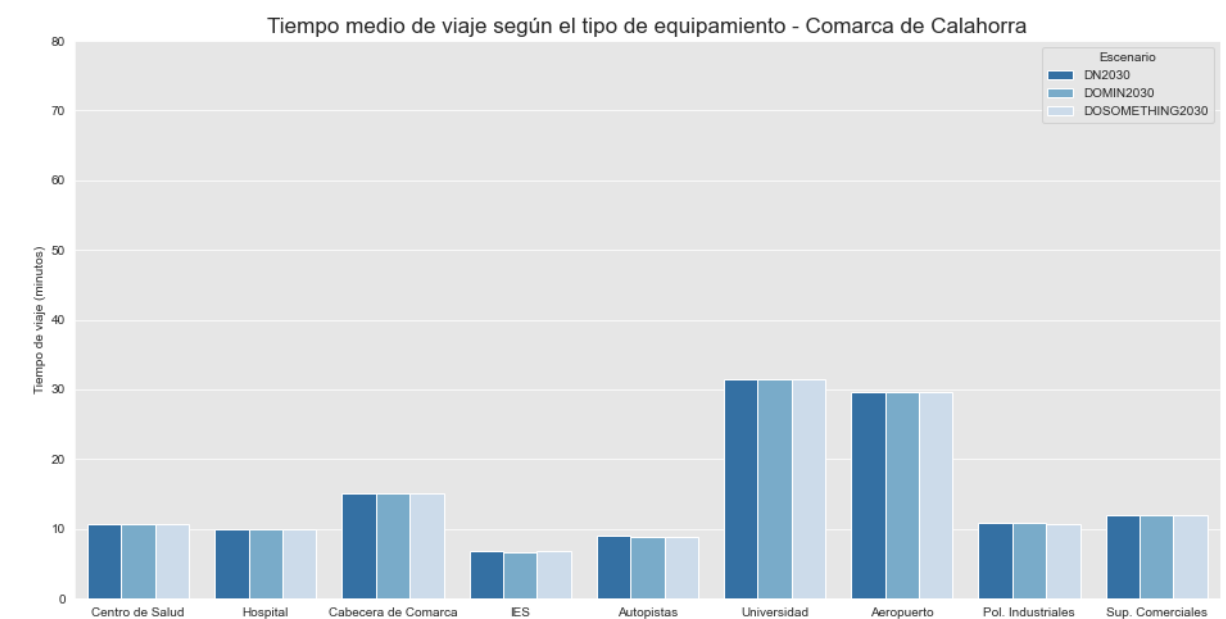


Ilustración 12 – Tiempo medio de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos que conforman la comarca de Calahorra y sus equipamientos más cercanos.

Fuente: Elaboración propia

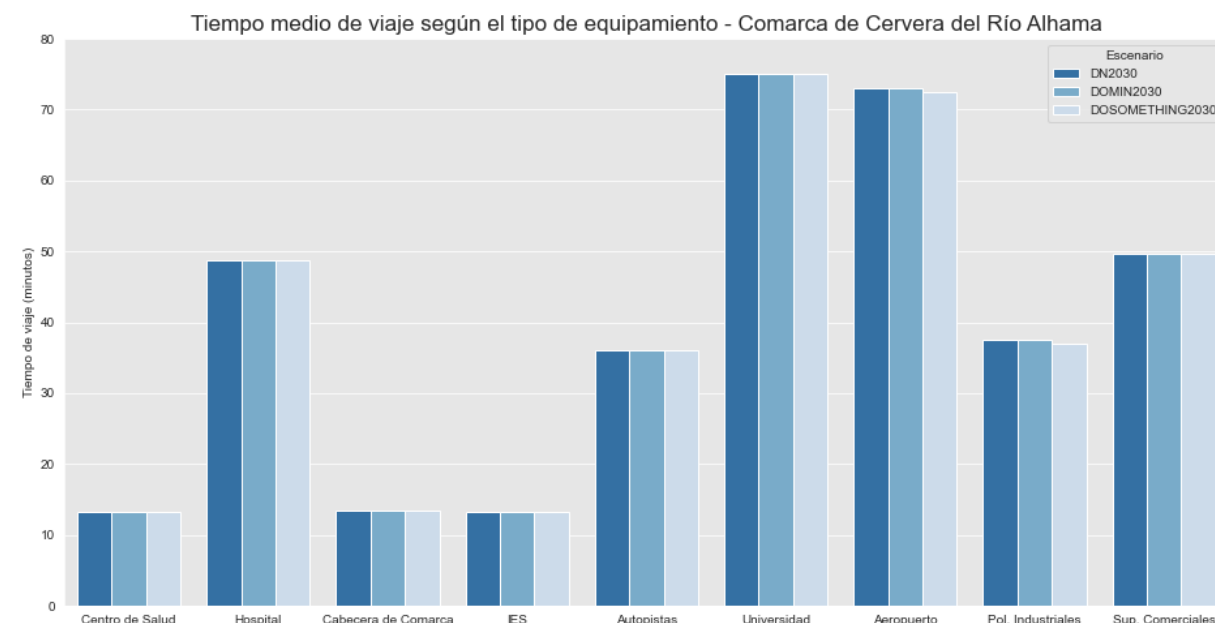


Ilustración 13 – Tiempo medio de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos que conforman la comarca de Cervera y sus equipamientos más cercanos.

Fuente: Elaboración propia

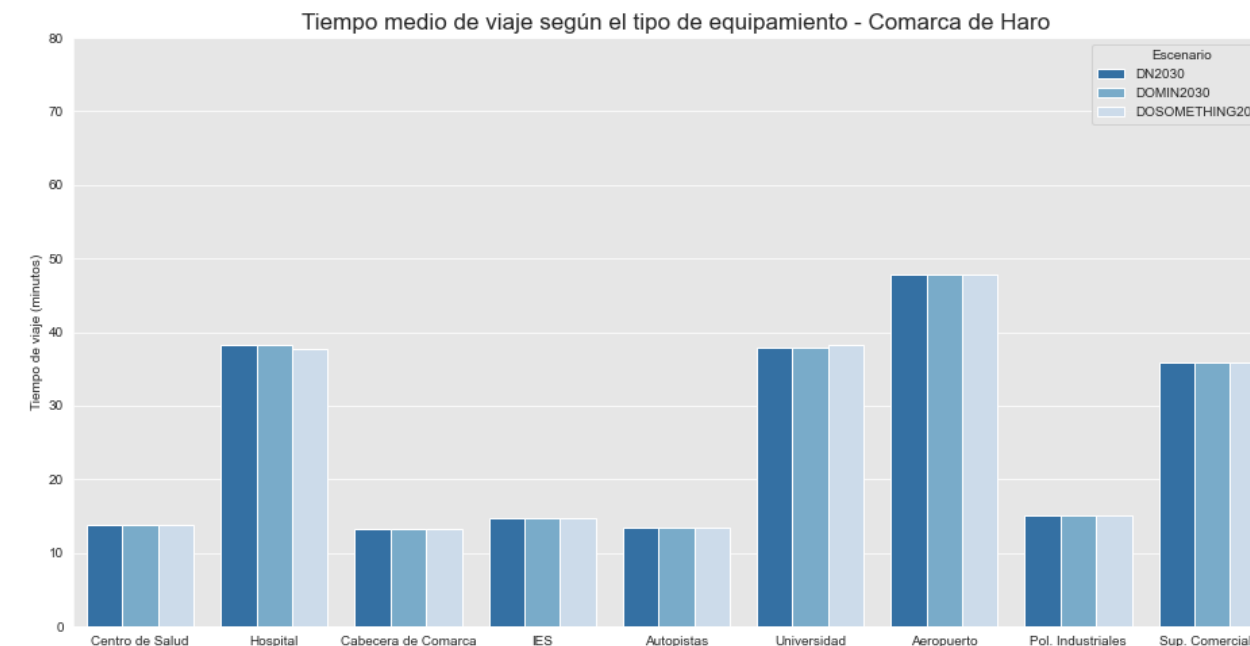


Ilustración 15 – Tiempo medio de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos que conforman la comarca de Haro y sus equipamientos más cercanos.

Fuente: Elaboración propia

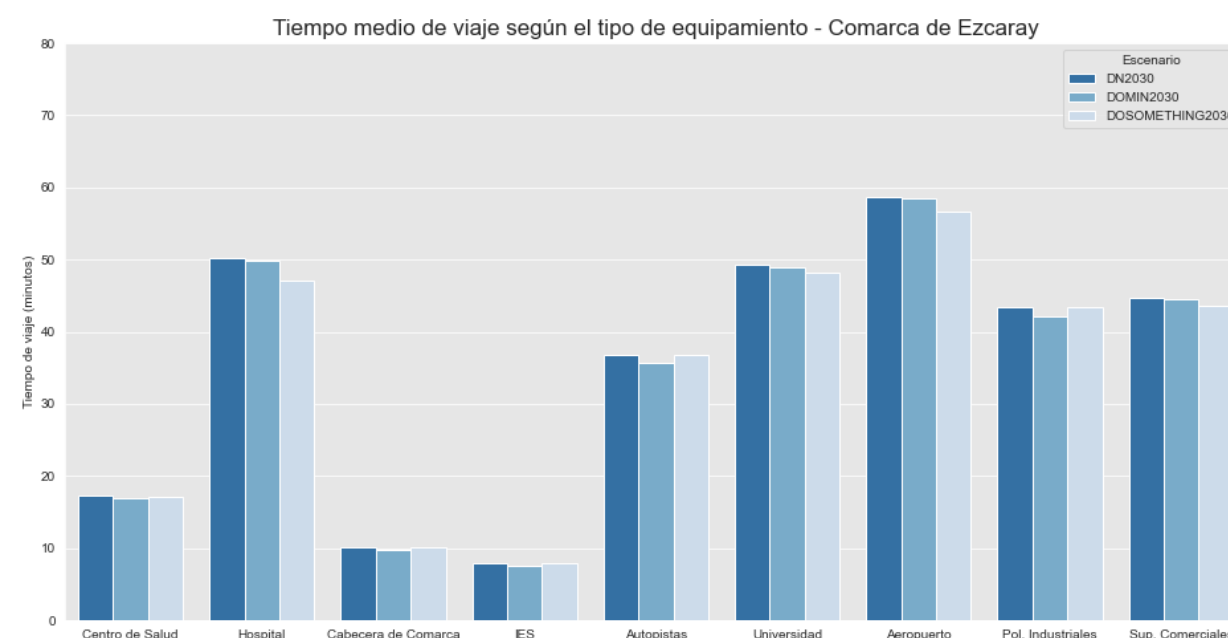


Ilustración 14 – Tiempo medio de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos que conforman la comarca de Ezcaray y sus equipamientos más cercanos.

Fuente: Elaboración propia

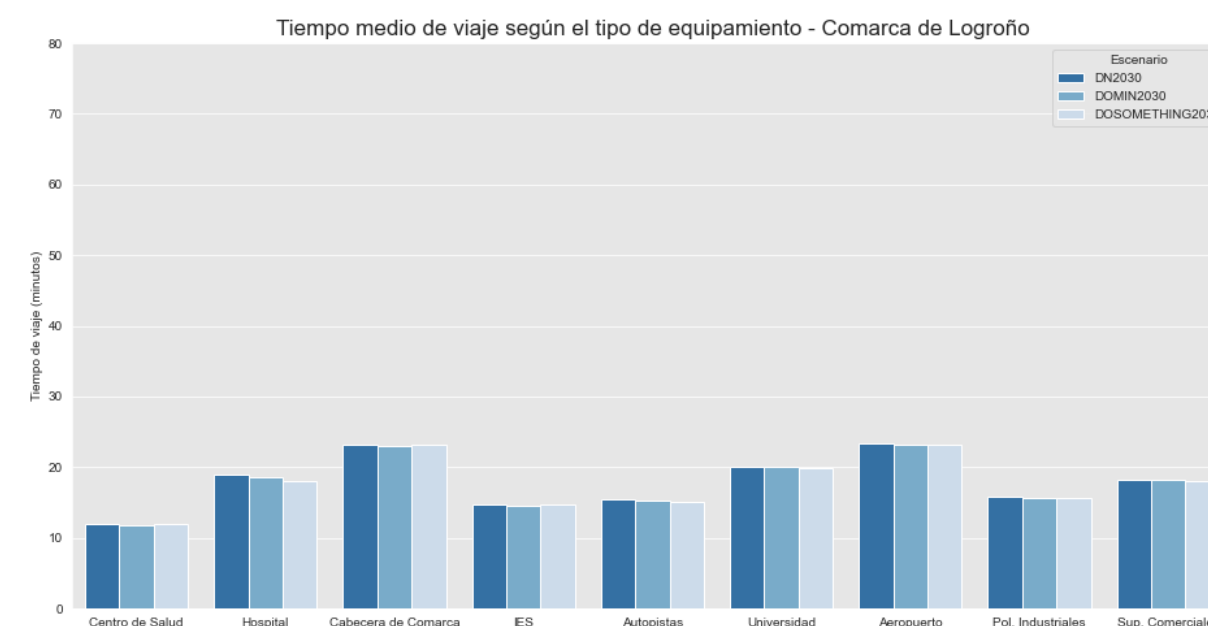


Ilustración 16 – Tiempo medio de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos que conforman la comarca de Logroño y sus equipamientos más cercanos

Fuente: Elaboración propia

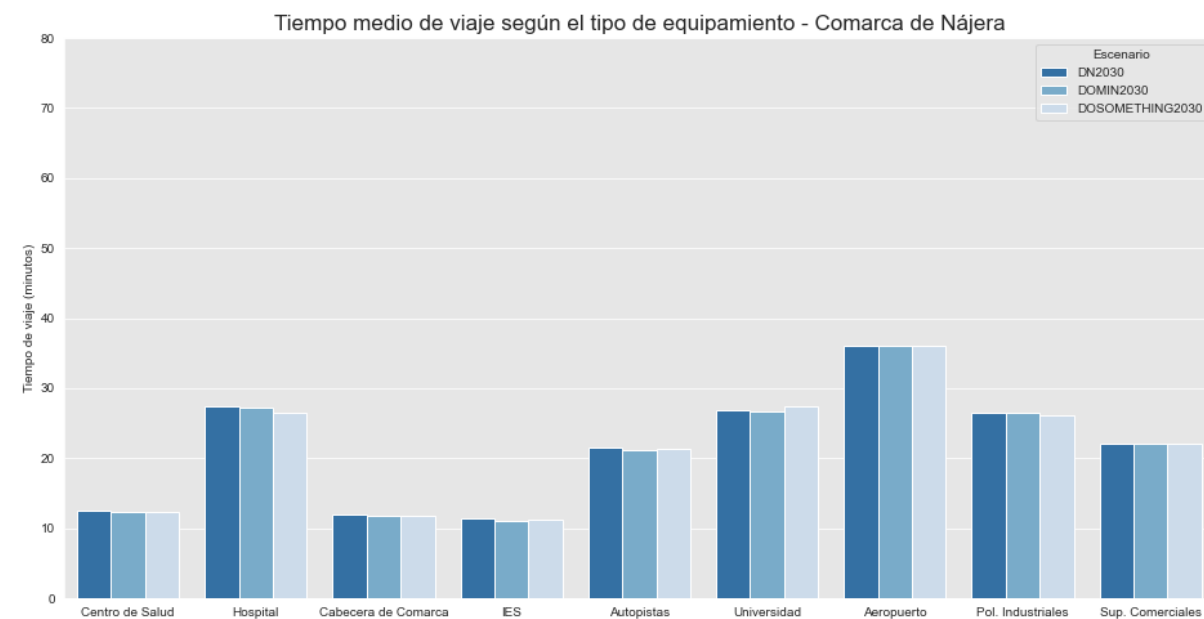


Ilustración 17 – Tiempo medio de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos que conforman la comarca de Nájera y sus equipamientos más cercanos.

Fuente: Elaboración propia

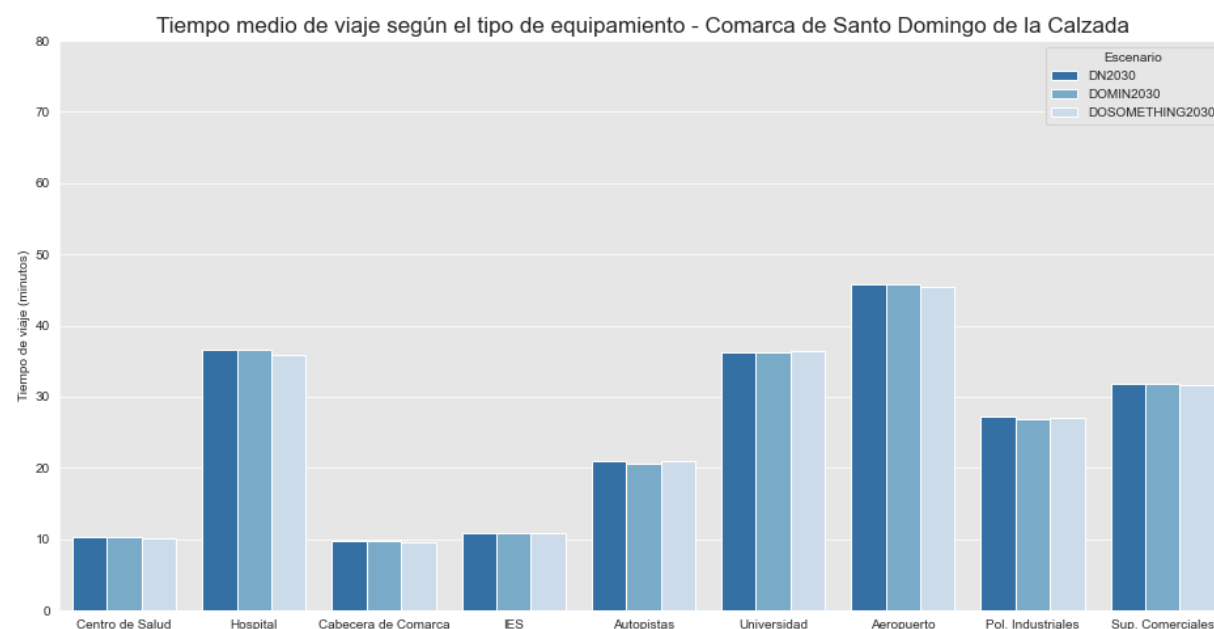


Ilustración 18 – Tiempo medio de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos que conforman la comarca de Santo Domingo de la Calzada y sus equipamientos más cercanos.

Fuente: Elaboración propia

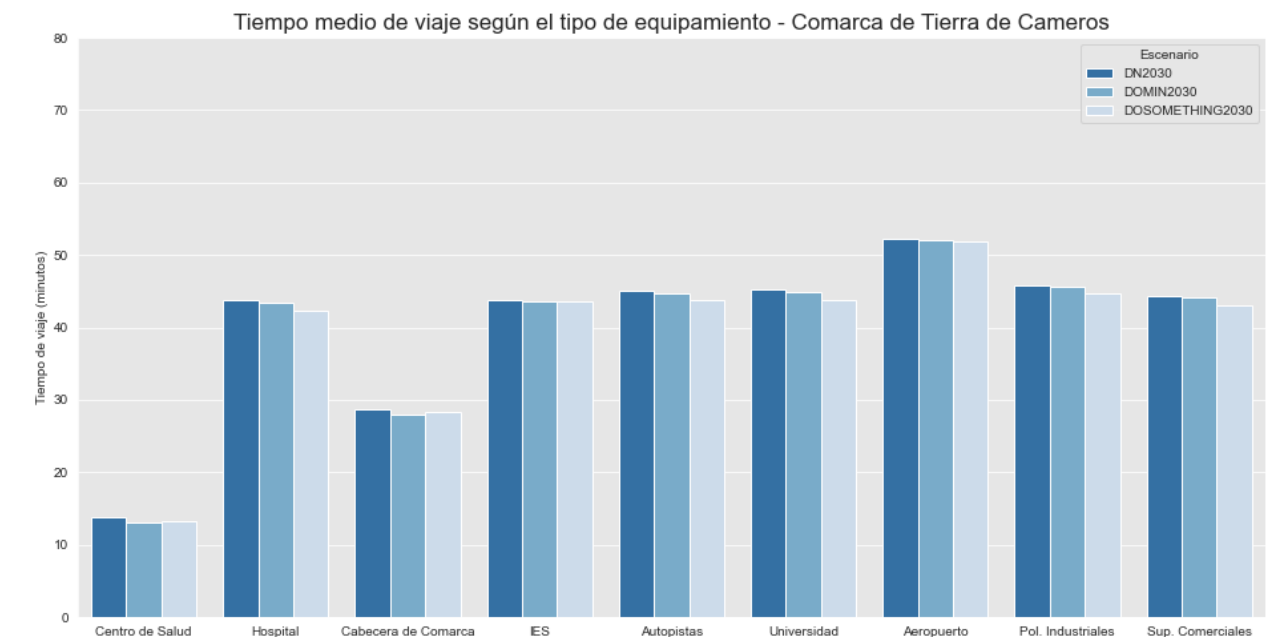


Ilustración 19 – Tiempo medio de viaje (en minutos) de las relaciones entre núcleos urbanos que conforman la comarca de Tierra de Cameros y sus equipamientos más cercanos.

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.

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 describen 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 ± 30 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).

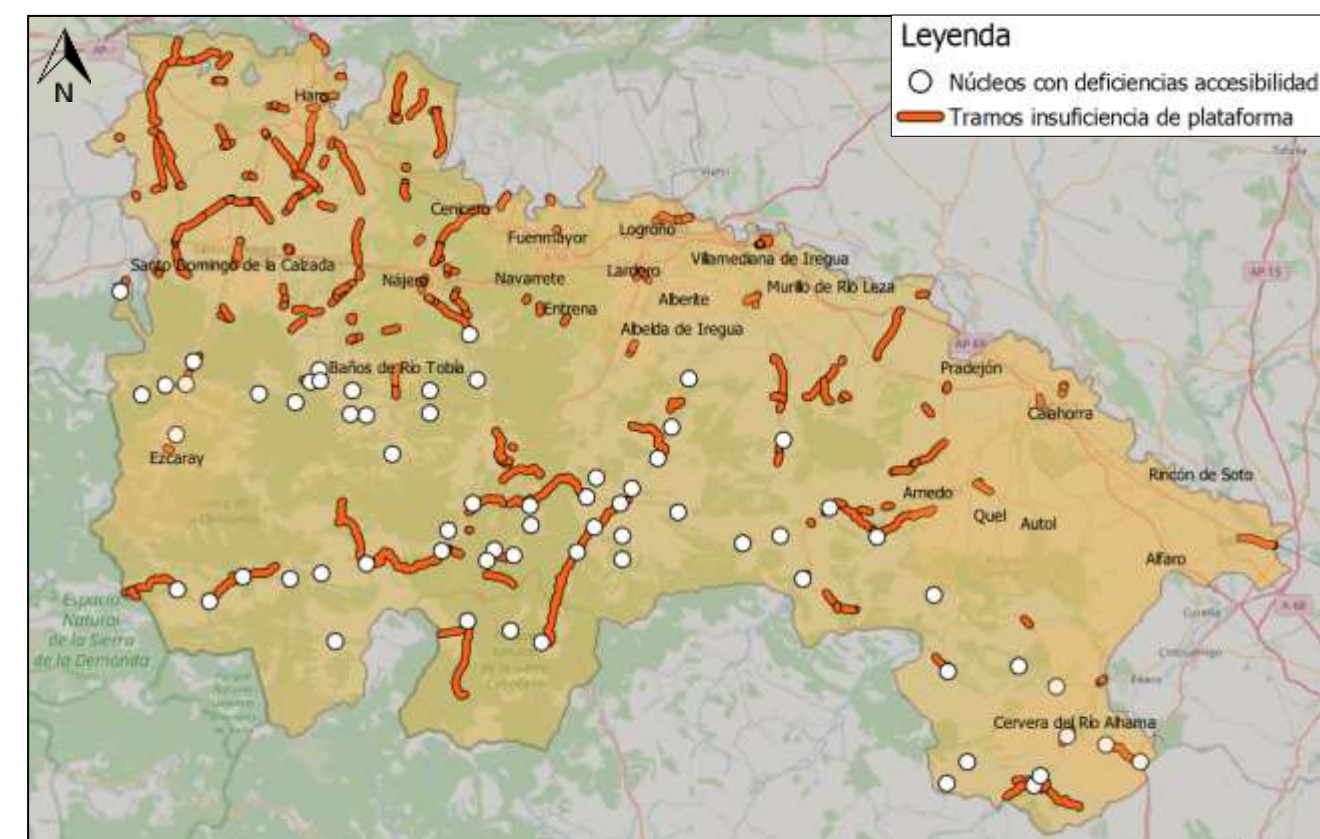


Ilustración 21 – Tramos con insuficiencia de plataforma y núcleos con deficiencias de accesibilidad

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.

Fueron: Elaboración propia

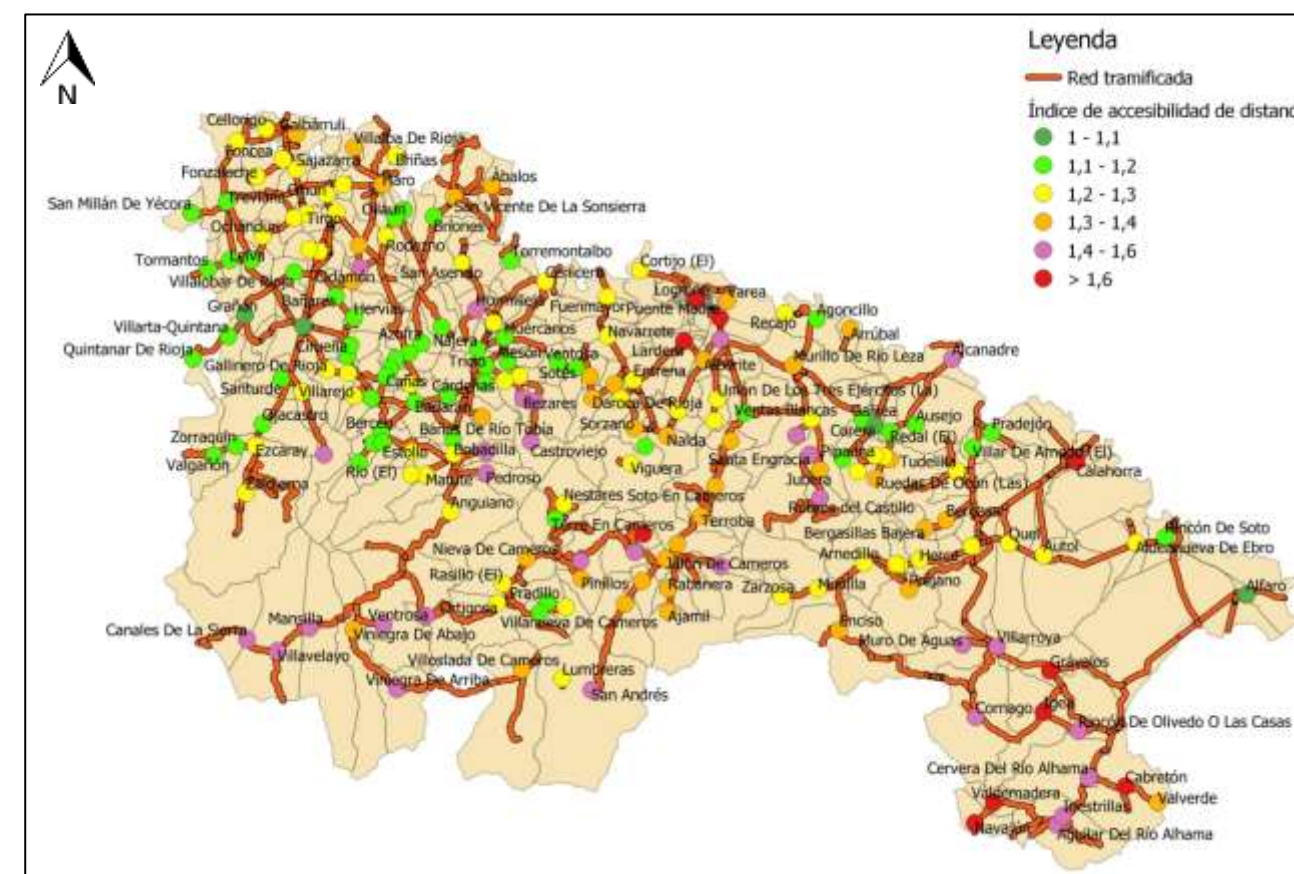
La accesibilidad y los aspectos estudiados en este apartado se tendrán en cuenta en la priorización de actuaciones mediante su inclusión en el análisis multicriterio.

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.

Fueron: 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).

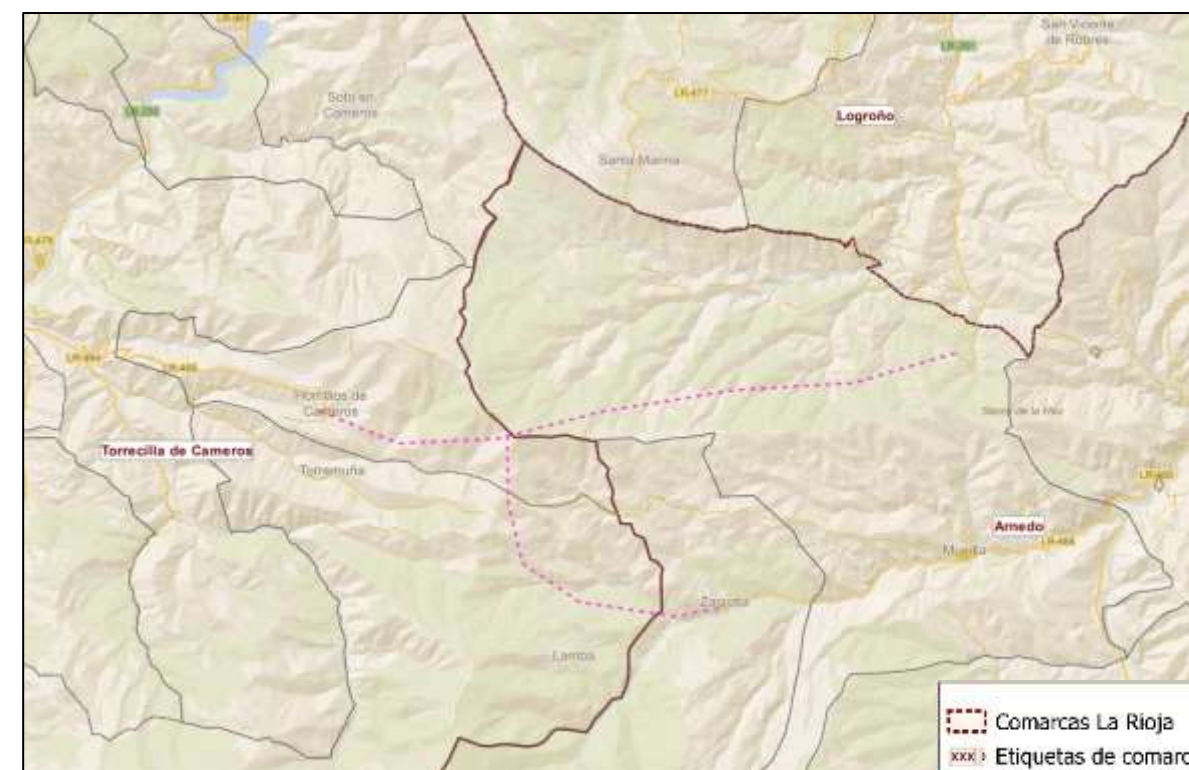


Ilustración 23 - Nueva conexión entre Hornillos de Cameros (LR-465), prolongación de la LR-261 y Zarzosa (LR-484).

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.

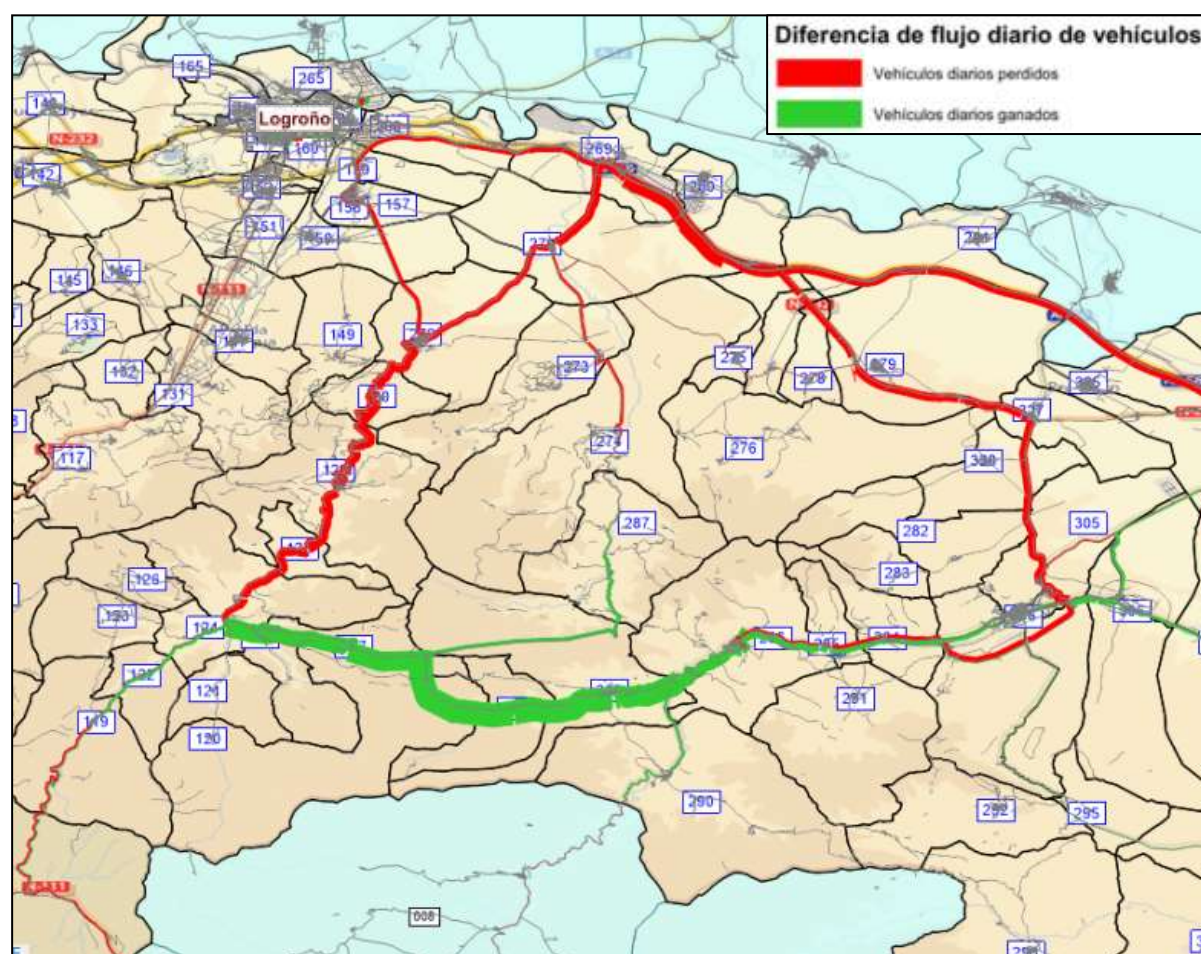


Ilustración 24 – Modelización de la Unión entre Hornillos de Cameros (LR-465) y la LR-261, en su término medio unión con Zarzosa (LR-484).

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.

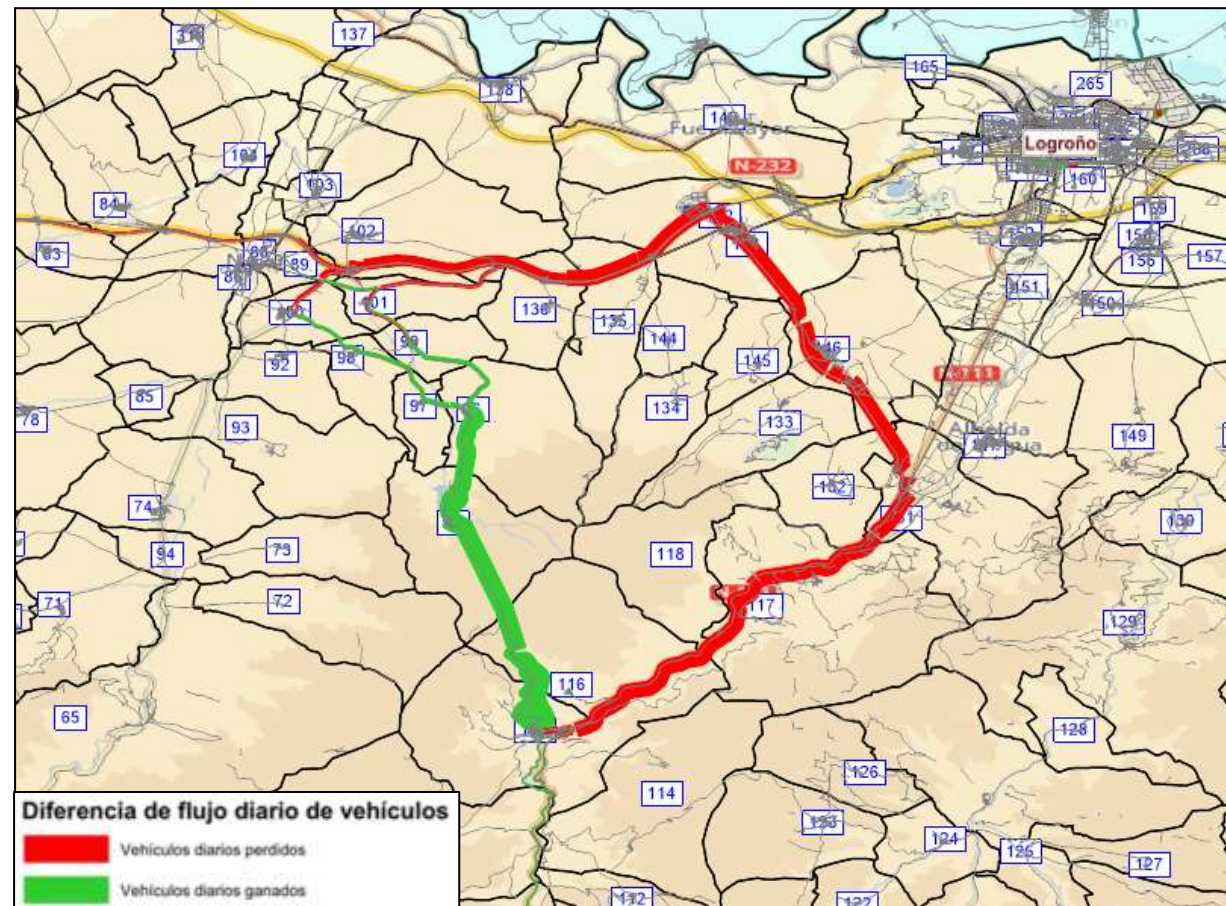


Ilustración 26 – Modelización del Tramo entre Castroviejo y Torrecilla en Cameros (NC_LR-340).

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

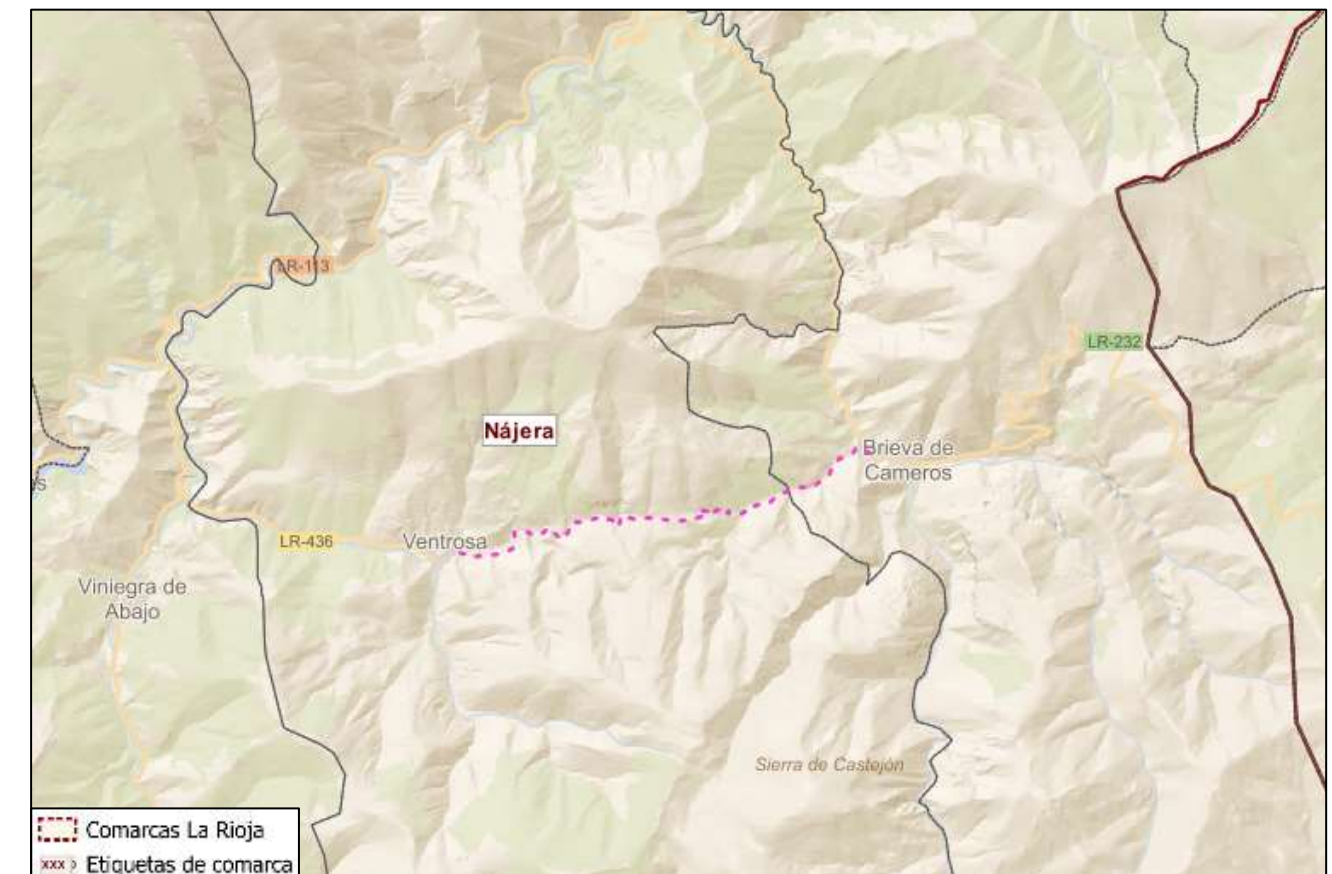


Ilustración 27 - Tramo Brieva de Cameros a Ventrosa

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 Brieve 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.

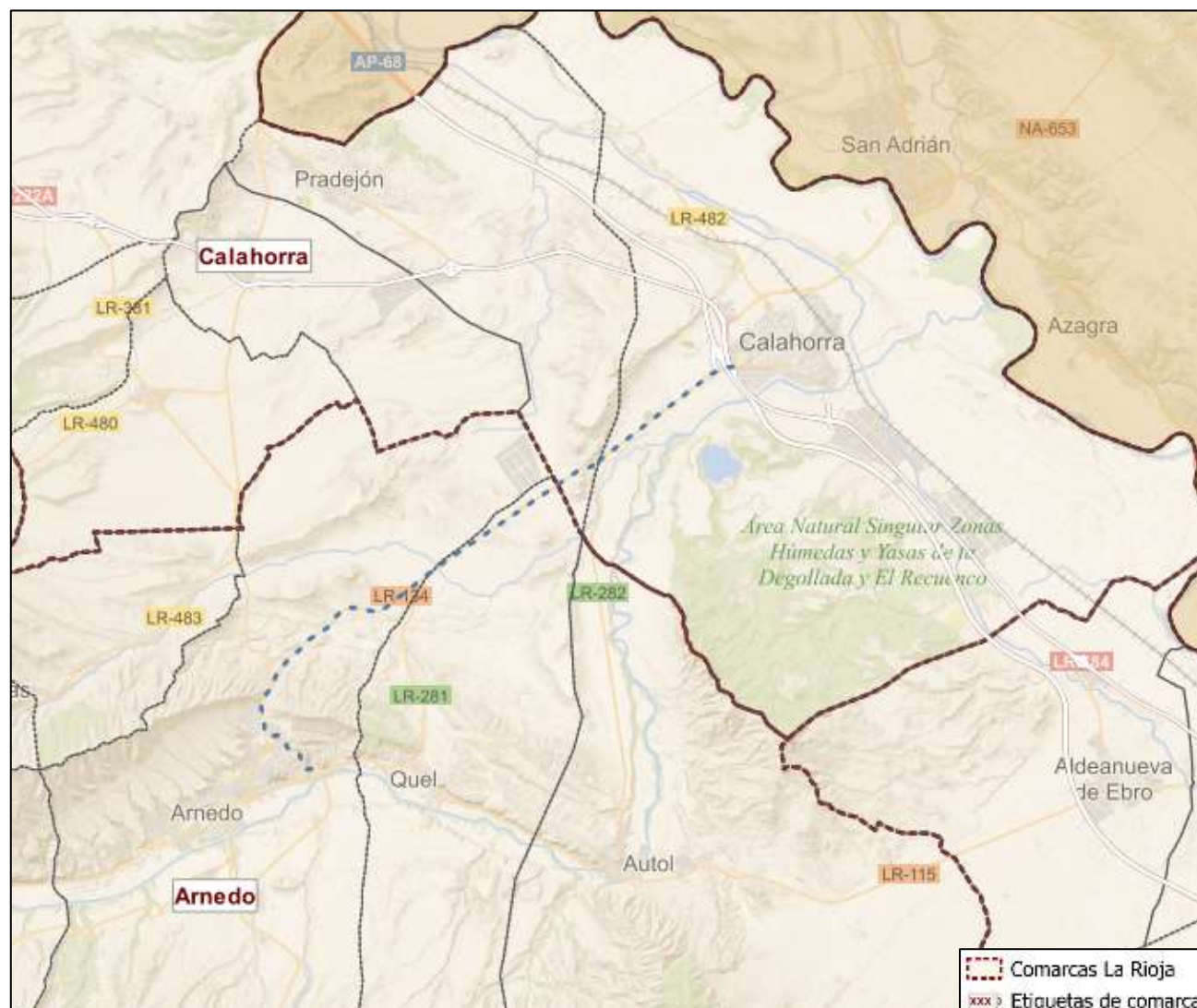


Ilustración 30 - Desdoblamiento del tramo L-134 a Calahorra

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.

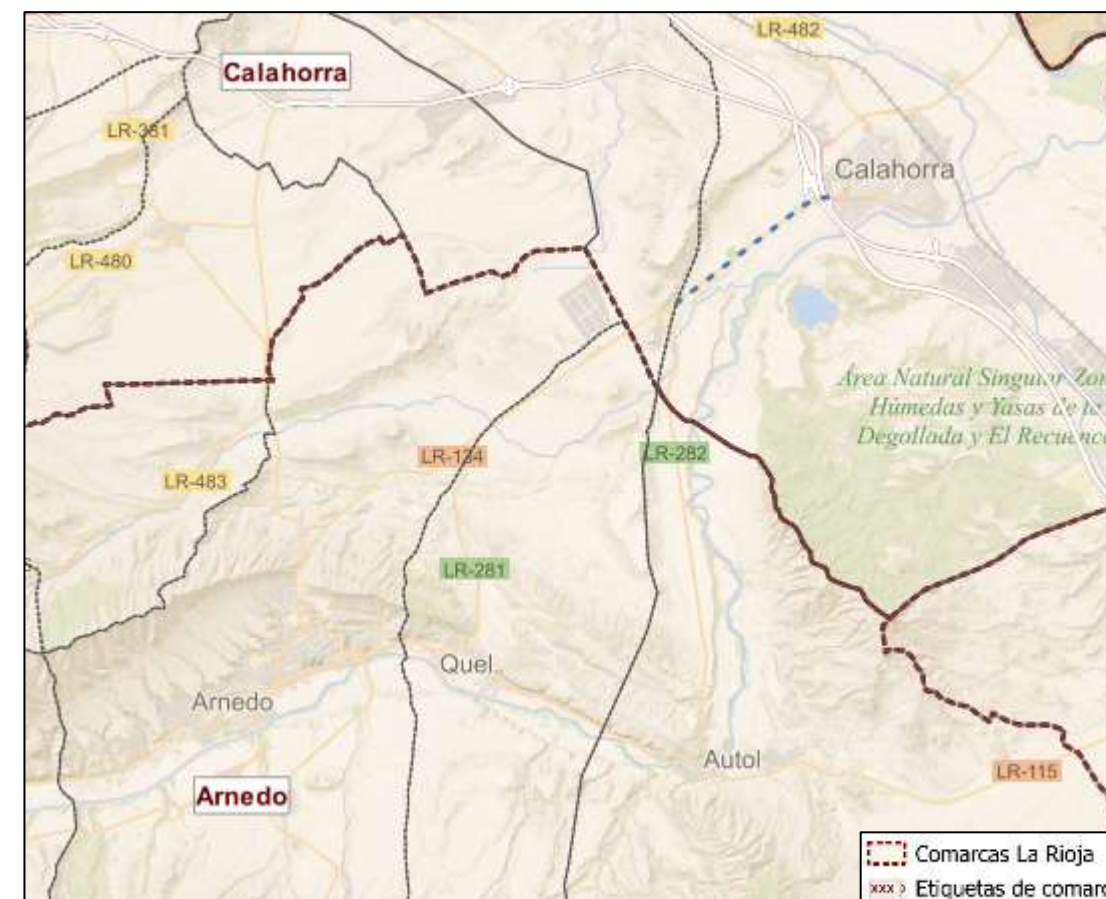


Ilustración 31 - Desdoblamiento del tramo Arnedo-LR-134-Calahorra PK8-PK11.

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.

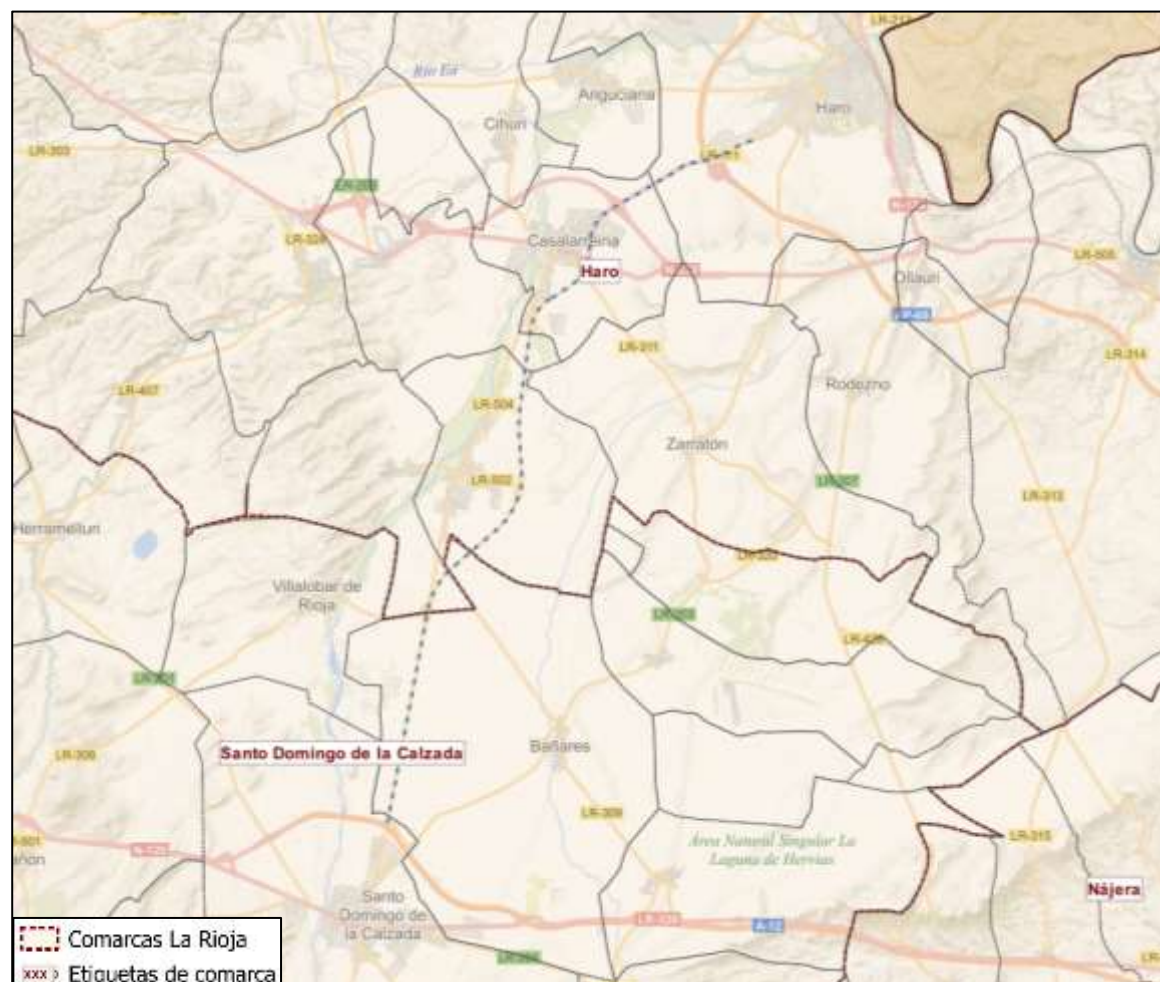


Ilustración 32 - Desdoblamiento del tramo entre Haro y Santo Domingo de la Calzada

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.

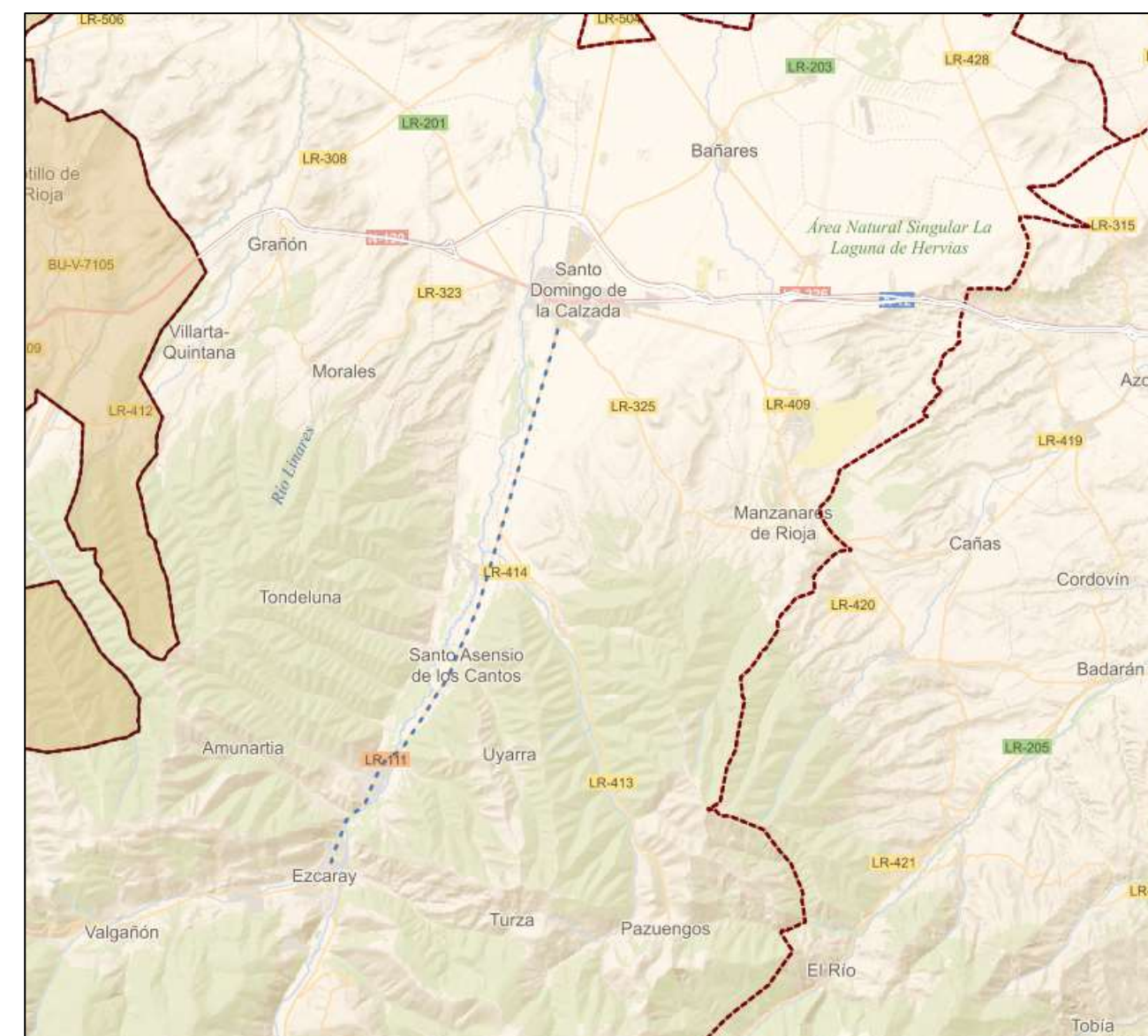


Ilustración 33 - Desdoblamiento del tramo Ezcaray - Santo Domingo de la Calzada

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.

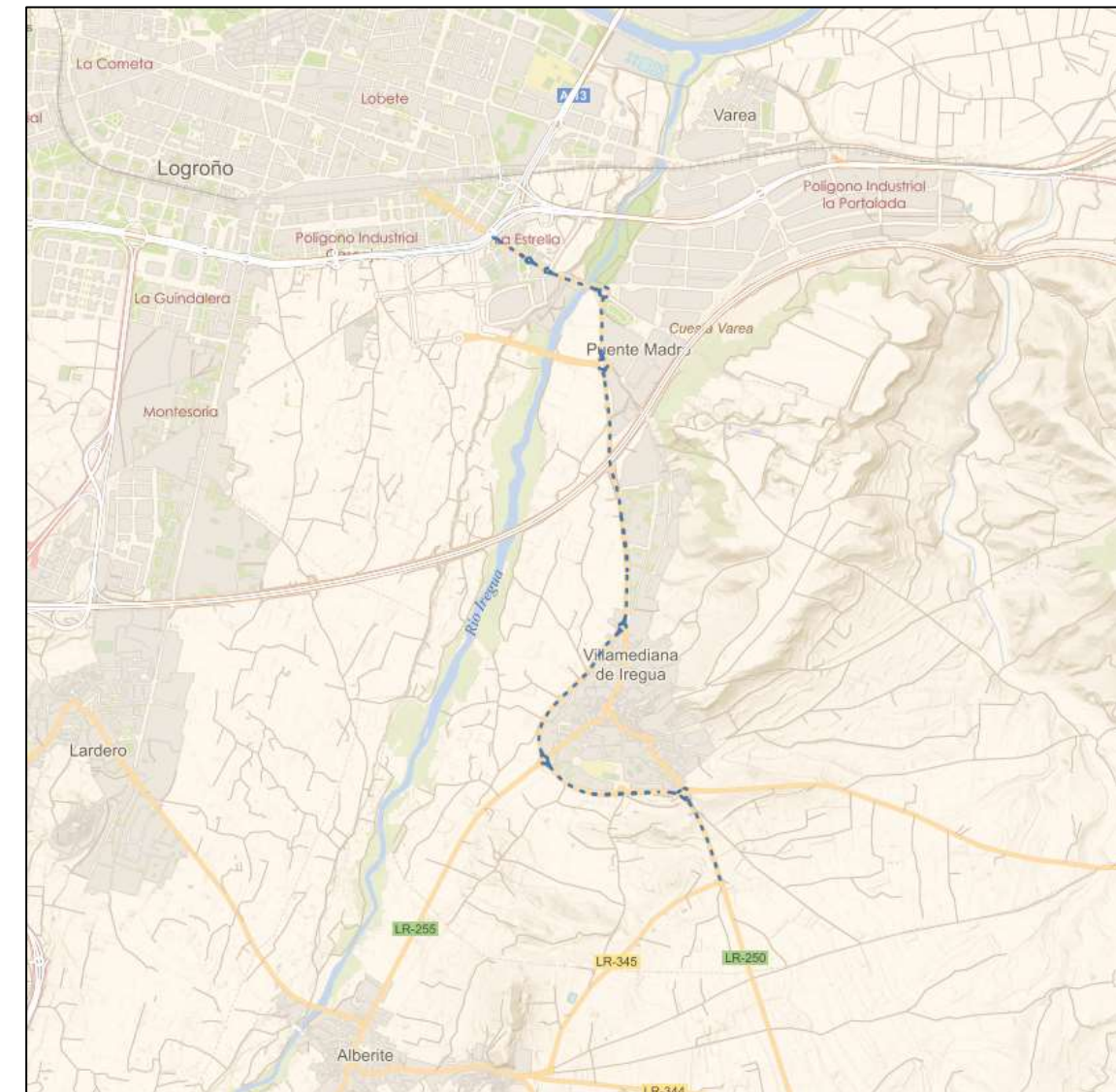


Ilustración 35 - Desdoblamiento del tramo entre Logroño y Villamediana de Iregua

5.2.2 Estudio de nuevas conexiones potenciales en la Red

NC_LR-340. Tramo entre Pedroso y Torrecilla en Cameros

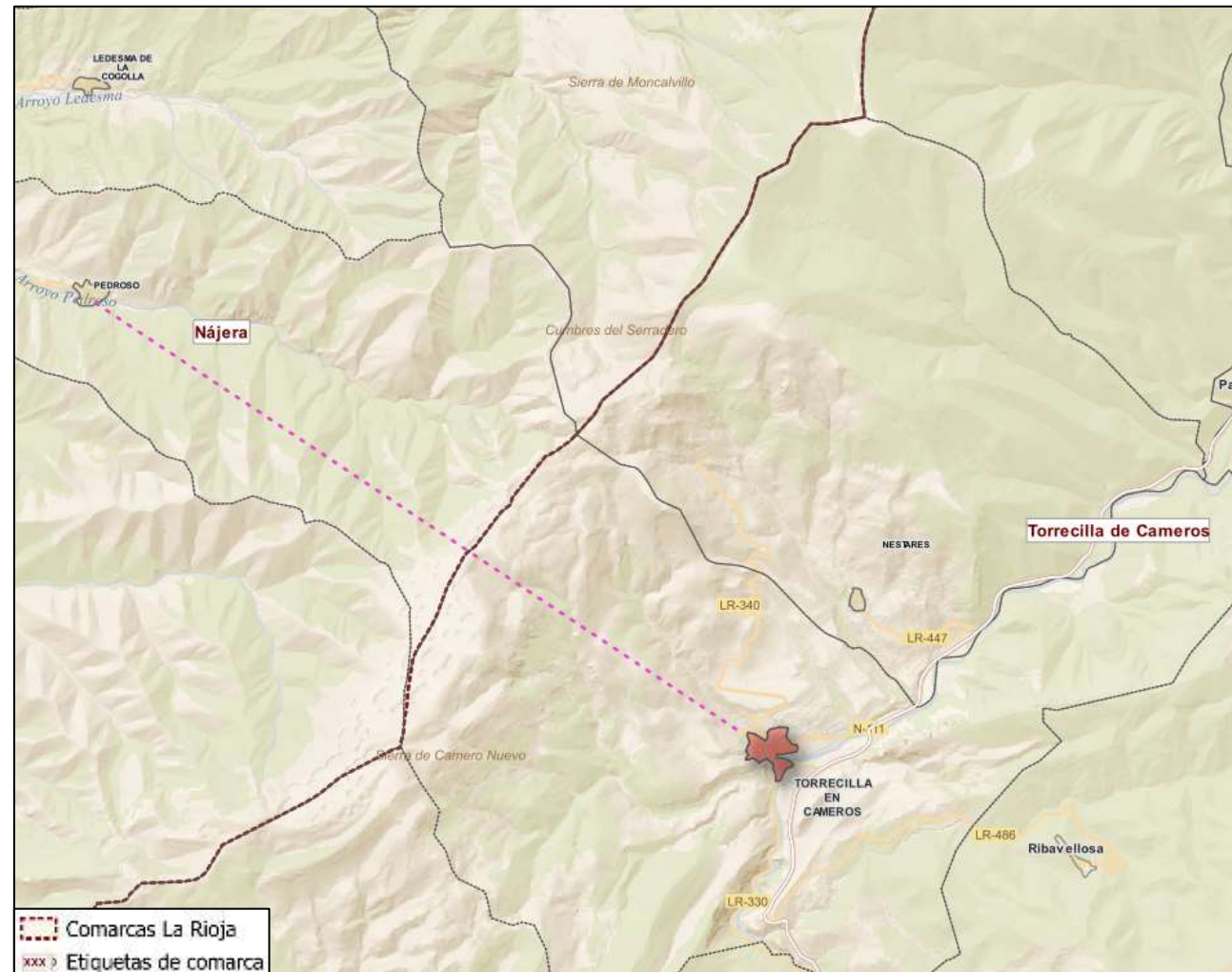


Ilustración 36 - Tramo entre Pedroso y Torrecilla en Cameros

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.

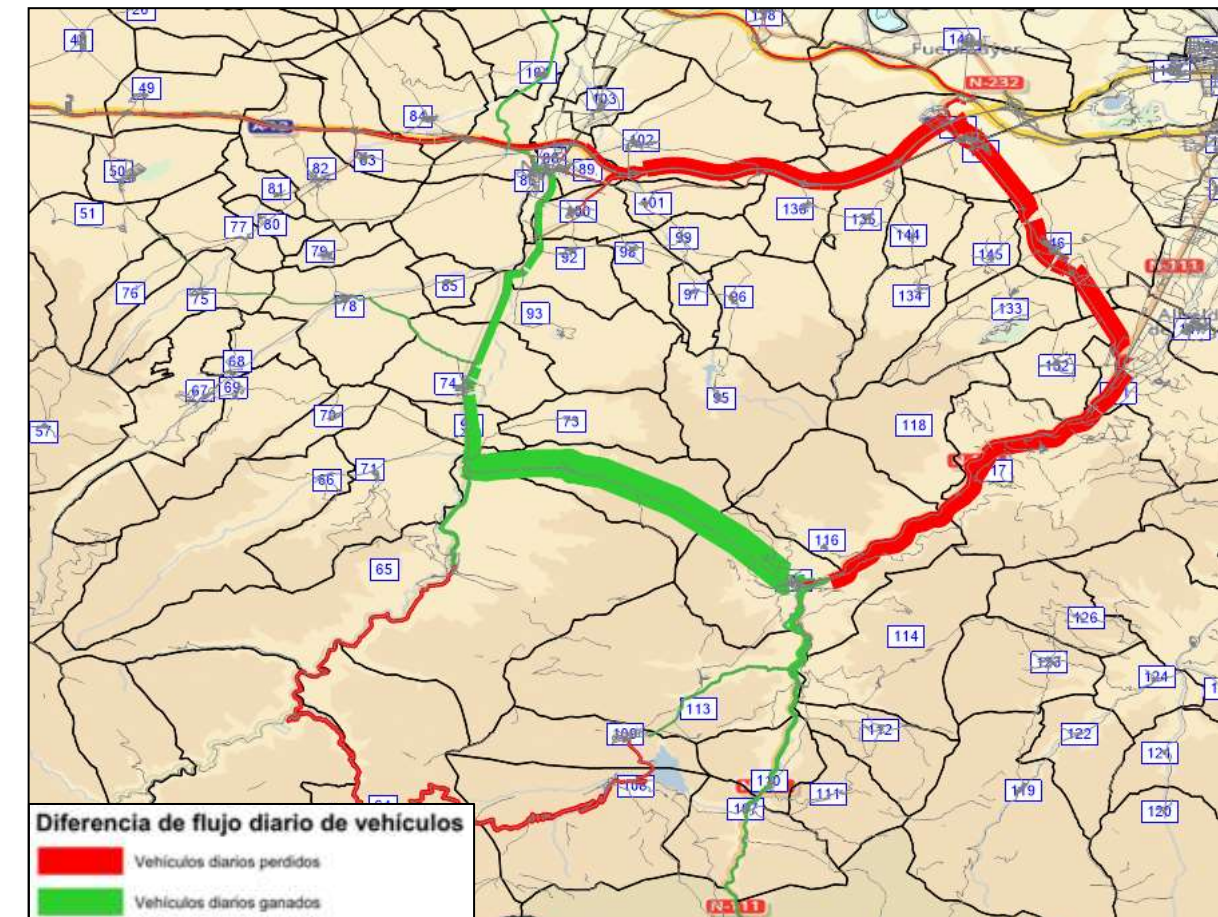


Ilustración 37 – Modelización del Tramo entre Pedroso y Torrecilla en Cameros (NC_LR-340). Intensidad resultante = 215 veh/día

Fuente: Elaboración propia con el software PTV Visum

NC_LR-282. Tramo entre Pradejón y la LR-282

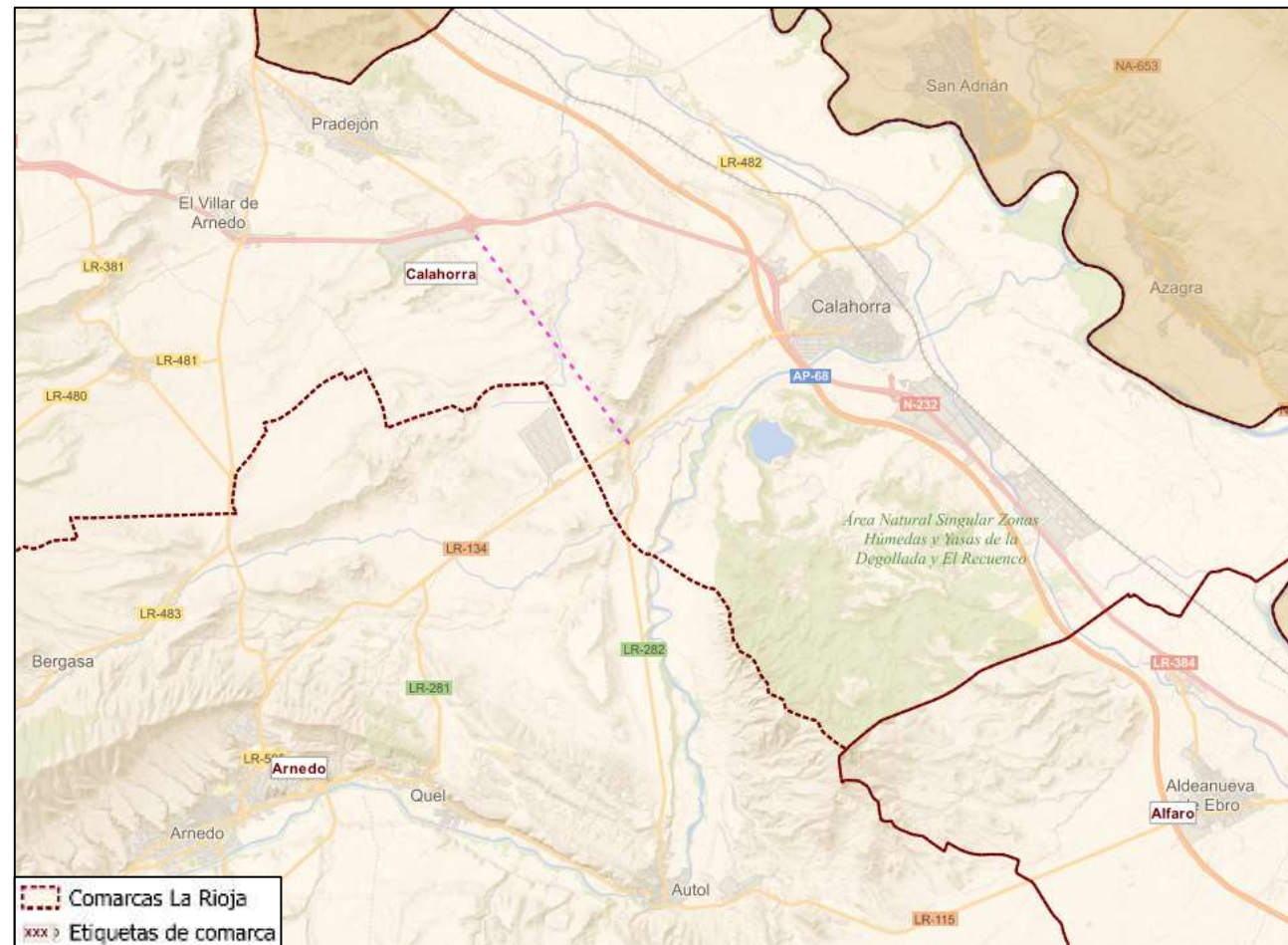


Ilustración 38 - Tramo entre Pradejón y la LR-282

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.

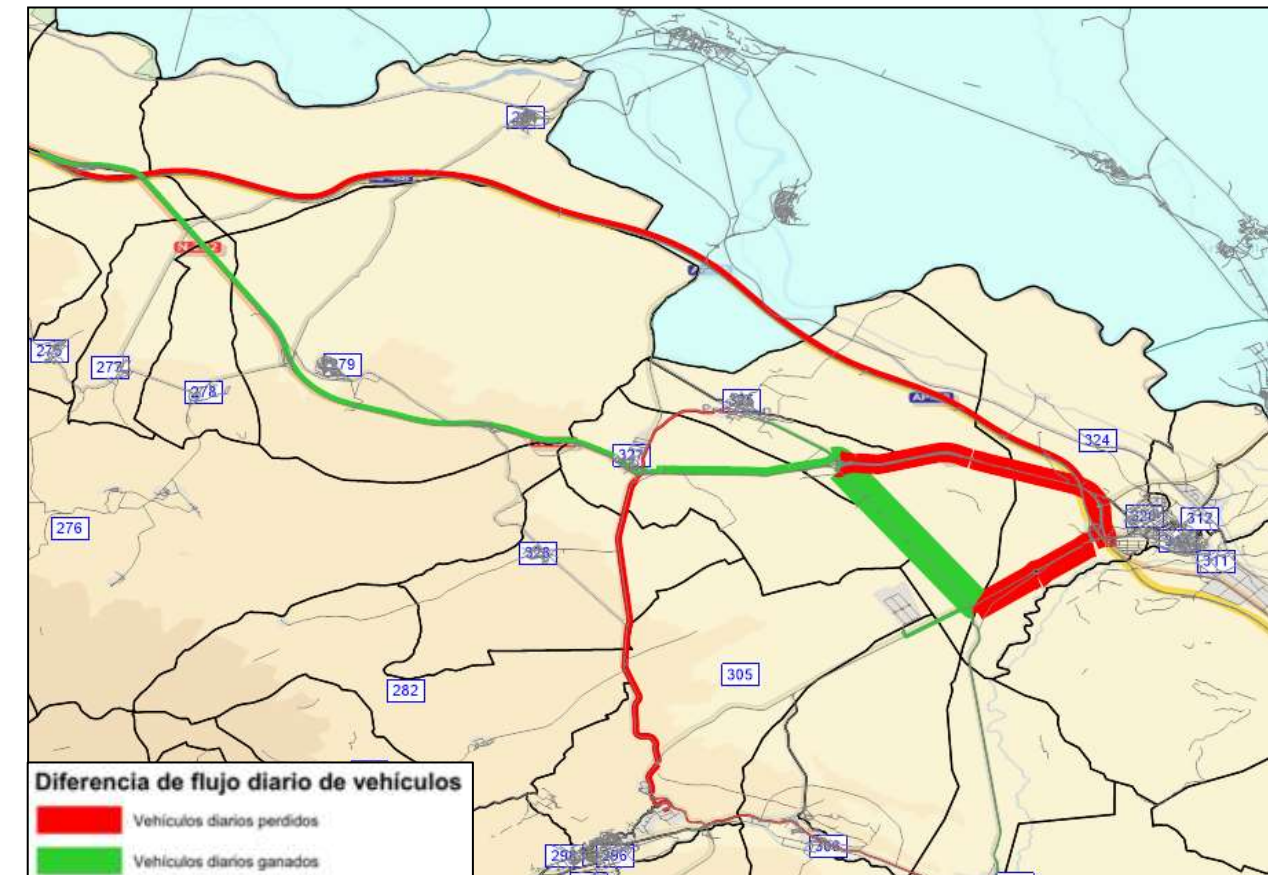


Ilustración 39– Modelización del Tramo entre Pradejón y la LR-282 (NC_LR-282).

Intensidad resultante = 416 veh/día.

Fuente: Elaboración propia con el software PTV Visum

NC_LR-260. Tramo entre Pradejón y la LR-260

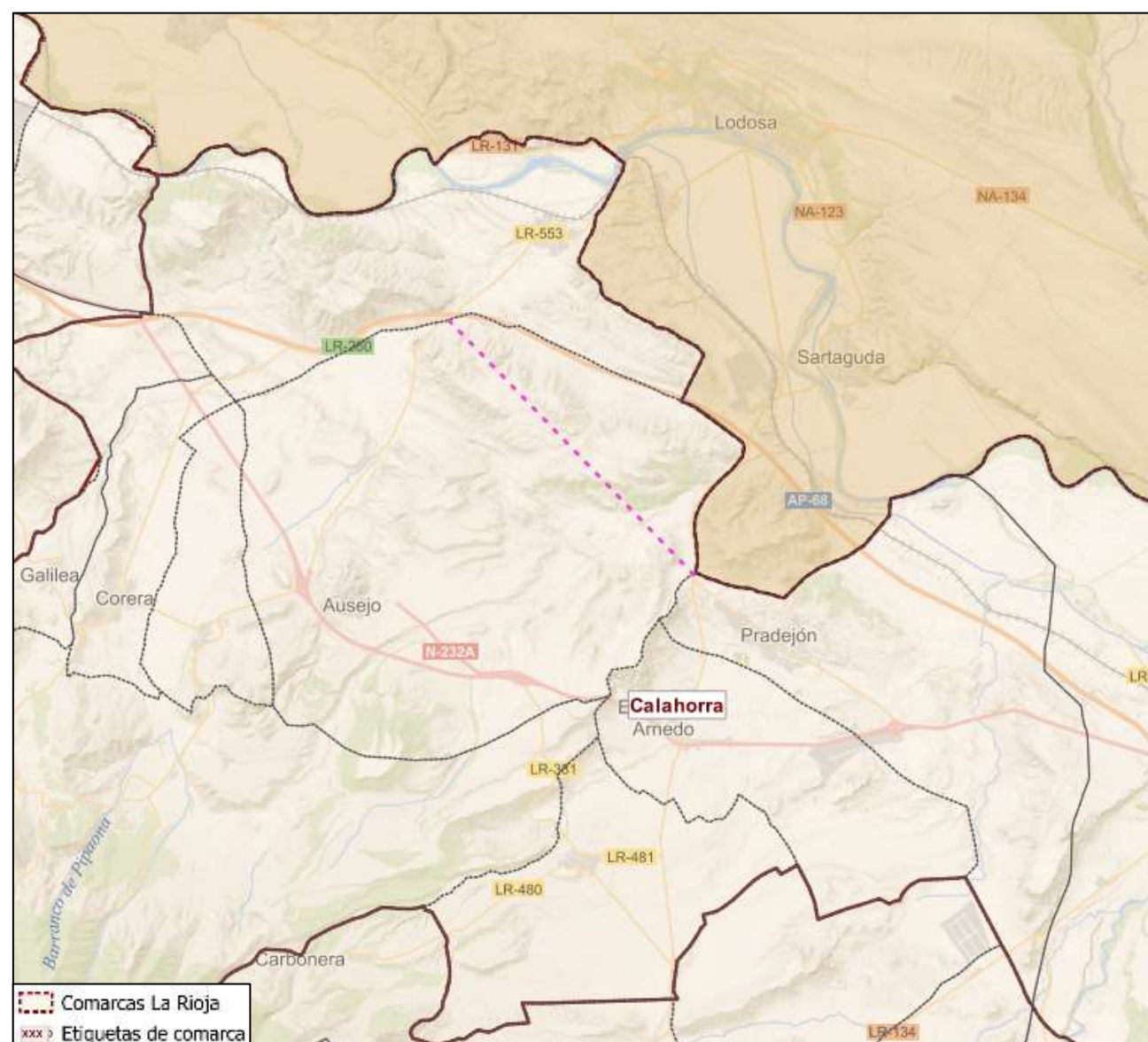


Ilustración 40 - Tramo entre Pradejón y la LR-260

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.

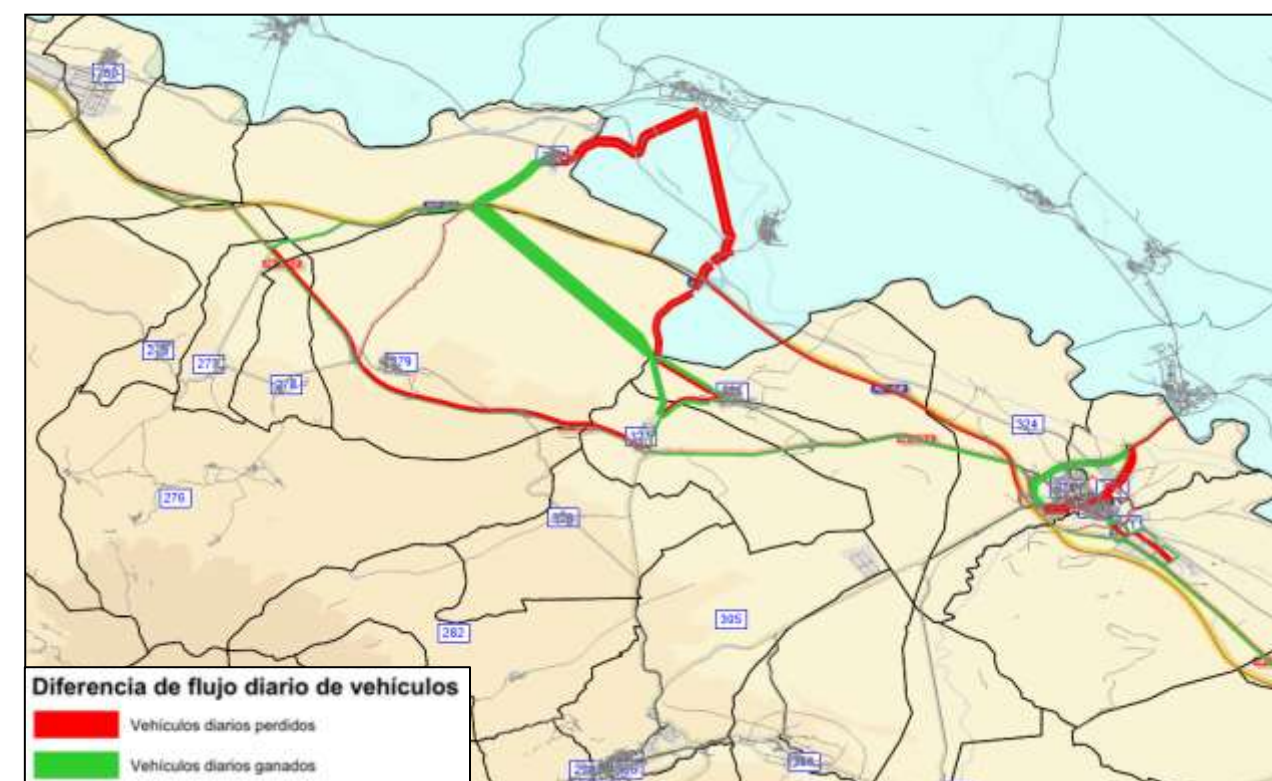
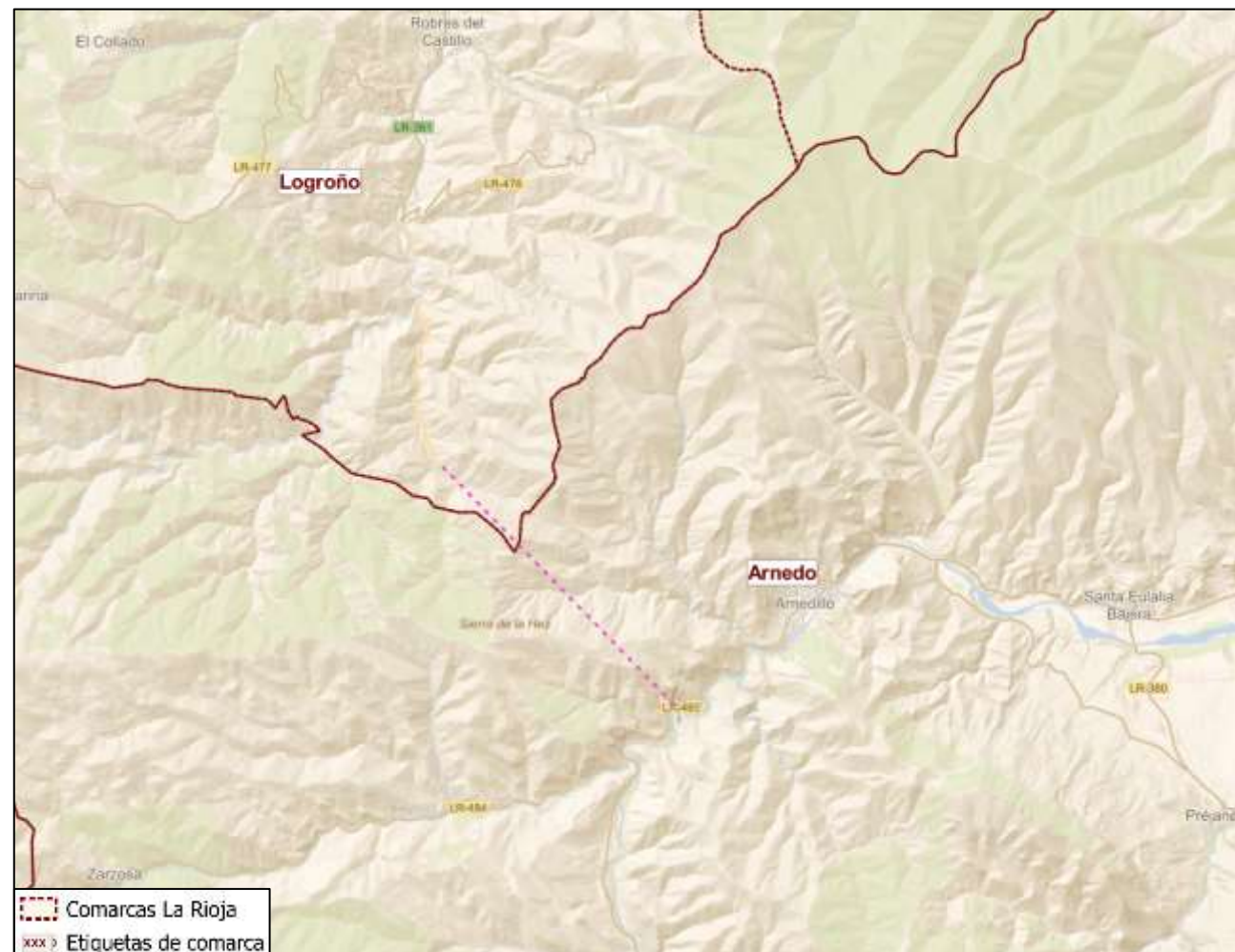


Ilustración 41– Modelización del Tramo entre Pradejón y la LR-260 (NC_LR-260).
Intensidad resultante = 788 veh/día.

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.

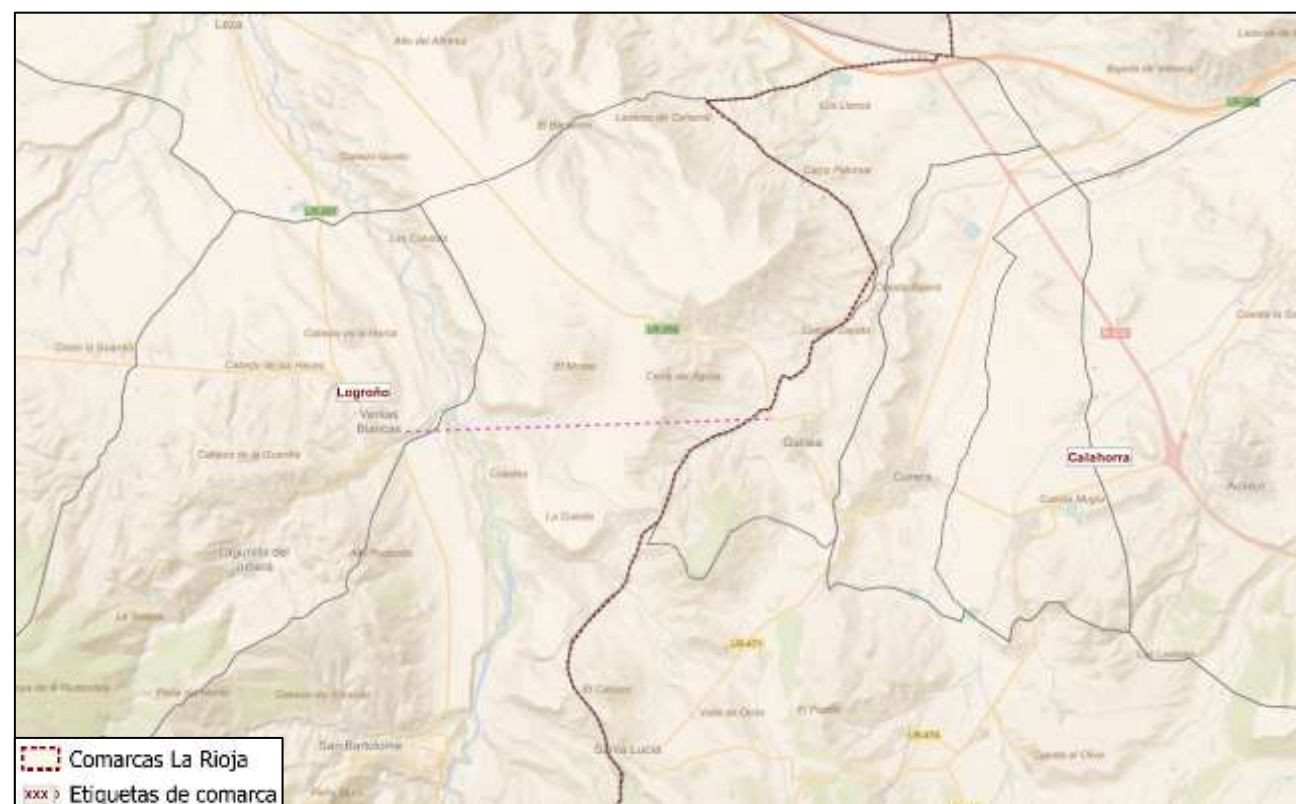
NC_LR-205. Prolongación de la LR-205 con LR-413 (San Millán de la Cogolla – Pazuengos)

Ilustración 43 - Prolongación de la LR-205 con LR-413 (San Millán de la Cogolla – Pazuengos).

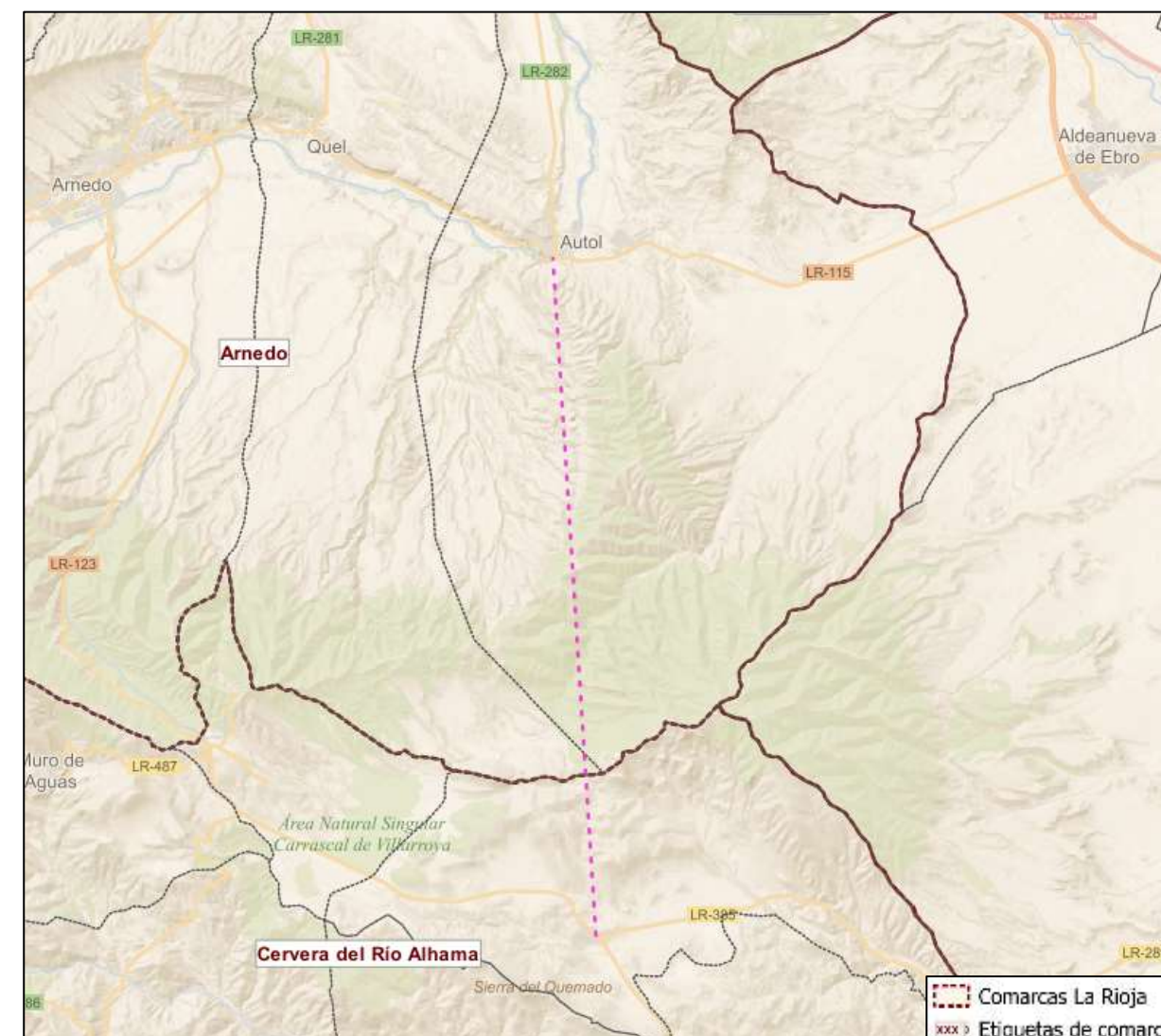
Esta actuación conectaría los municipios de San Millán de la Cogolla y Pazuengos, Uniendo los Valles del Río Espardaña y del Río Cárdenas, en las comarcas de Santo Domingo de la Calzada y Nájera. Facilitaría los desplazamientos entre ambas comarcas, conectándose con las carreteras LR-205 y LR-413, ya 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.

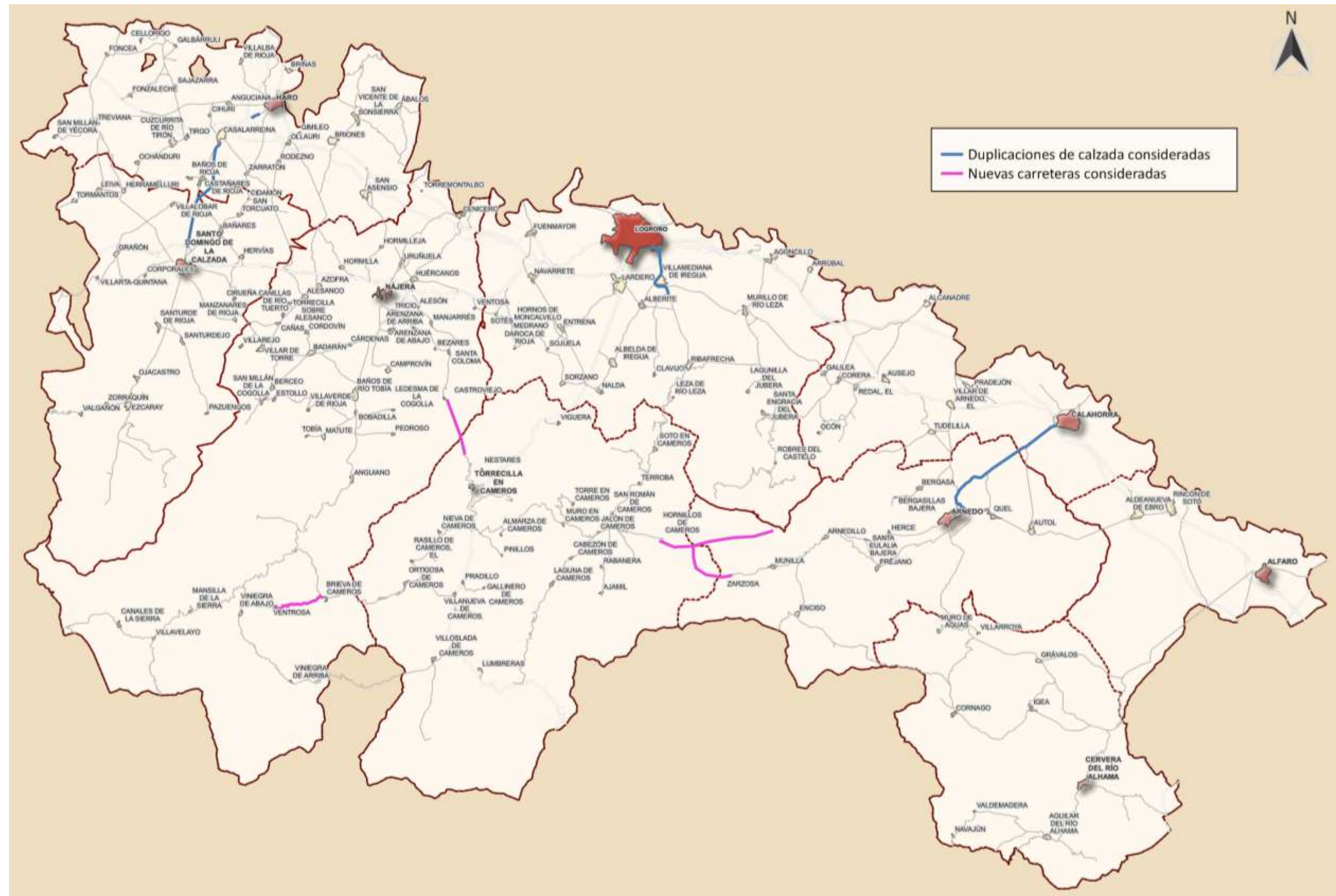


Ilustración 46 - Actuaciones consideradas para la Red Objetivo.

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 |
| Azofra | Azofra | 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 |

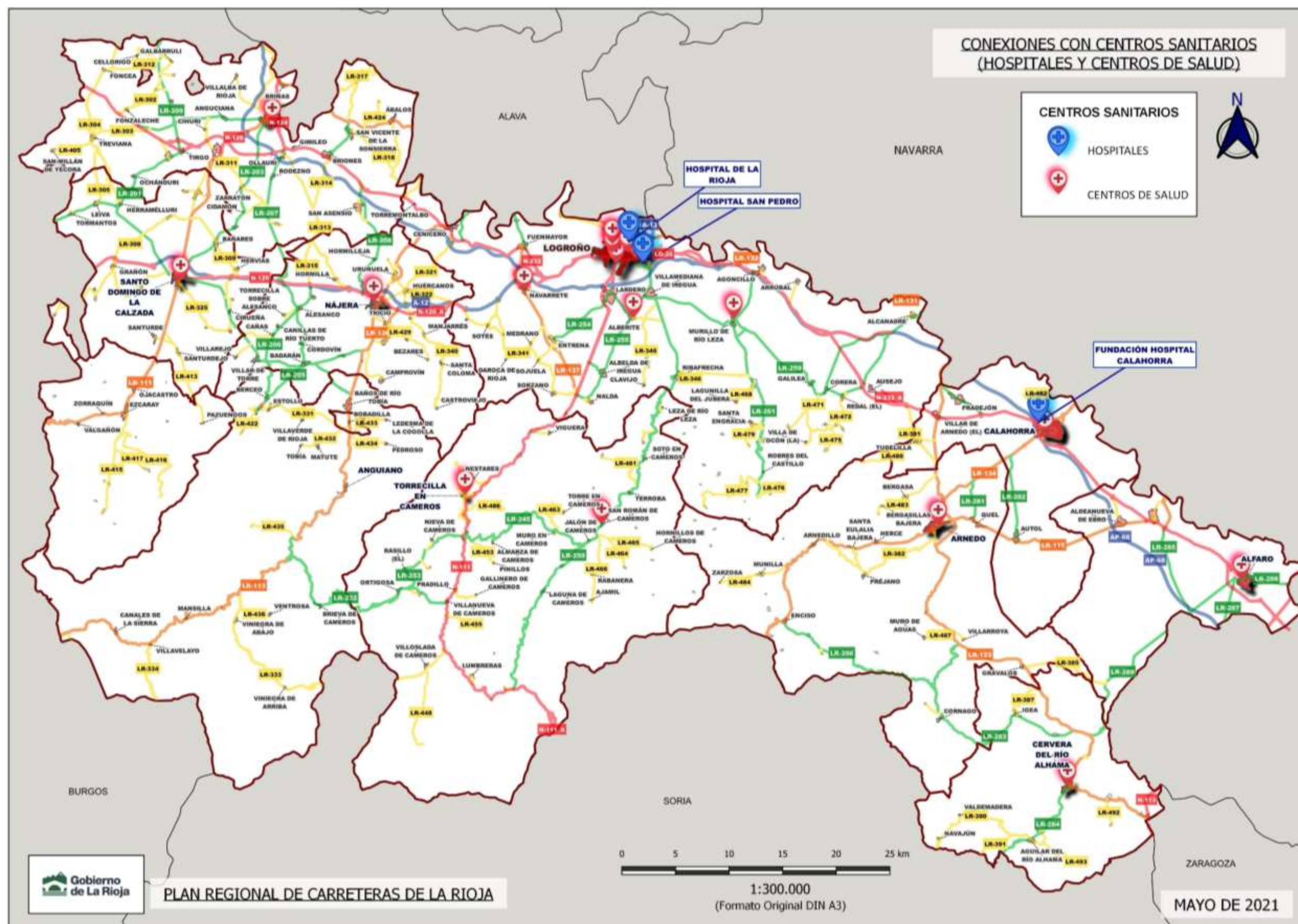
NOTA:

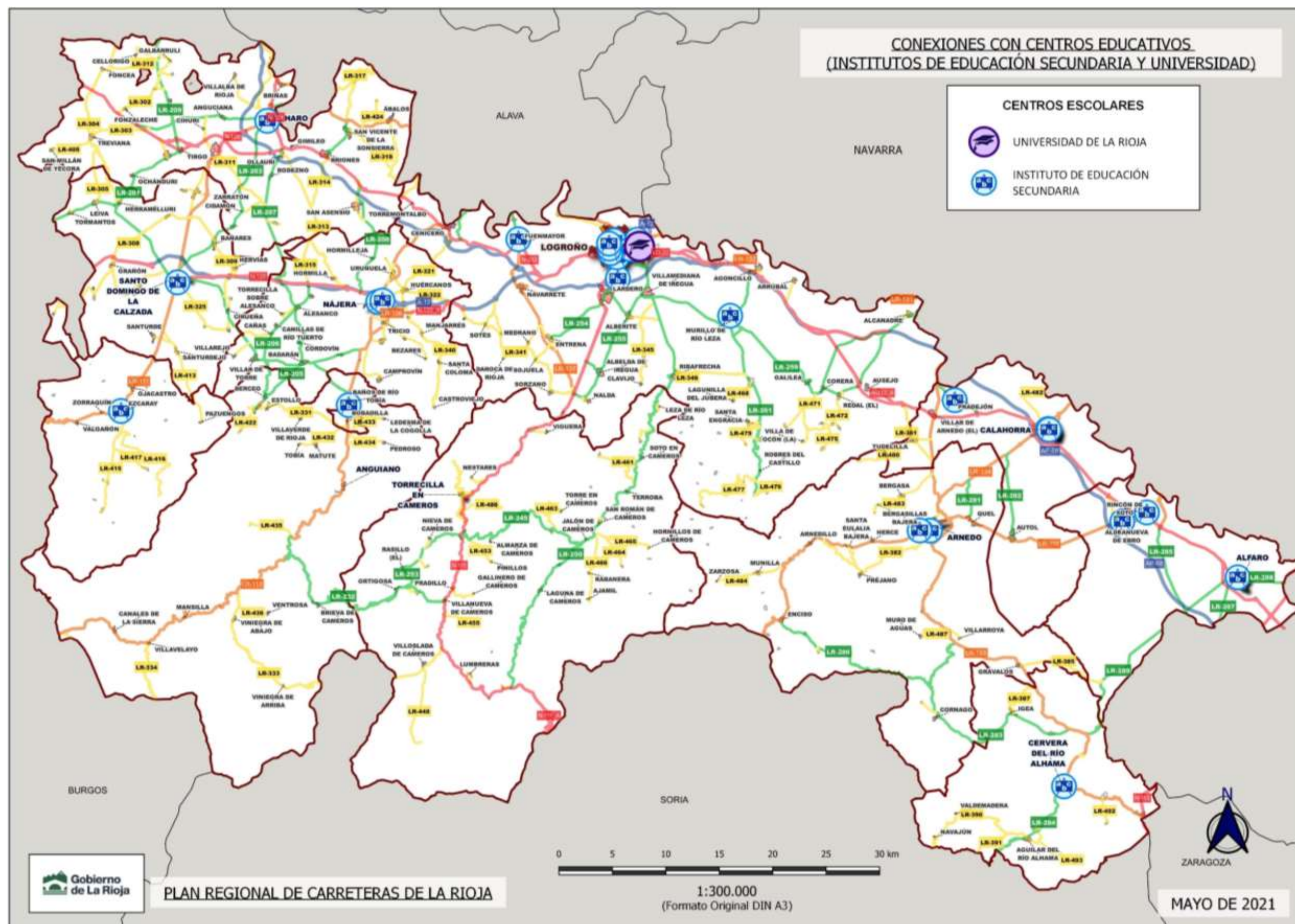
* Cifras de población correspondientes a 1 de enero de 2020 (INE)

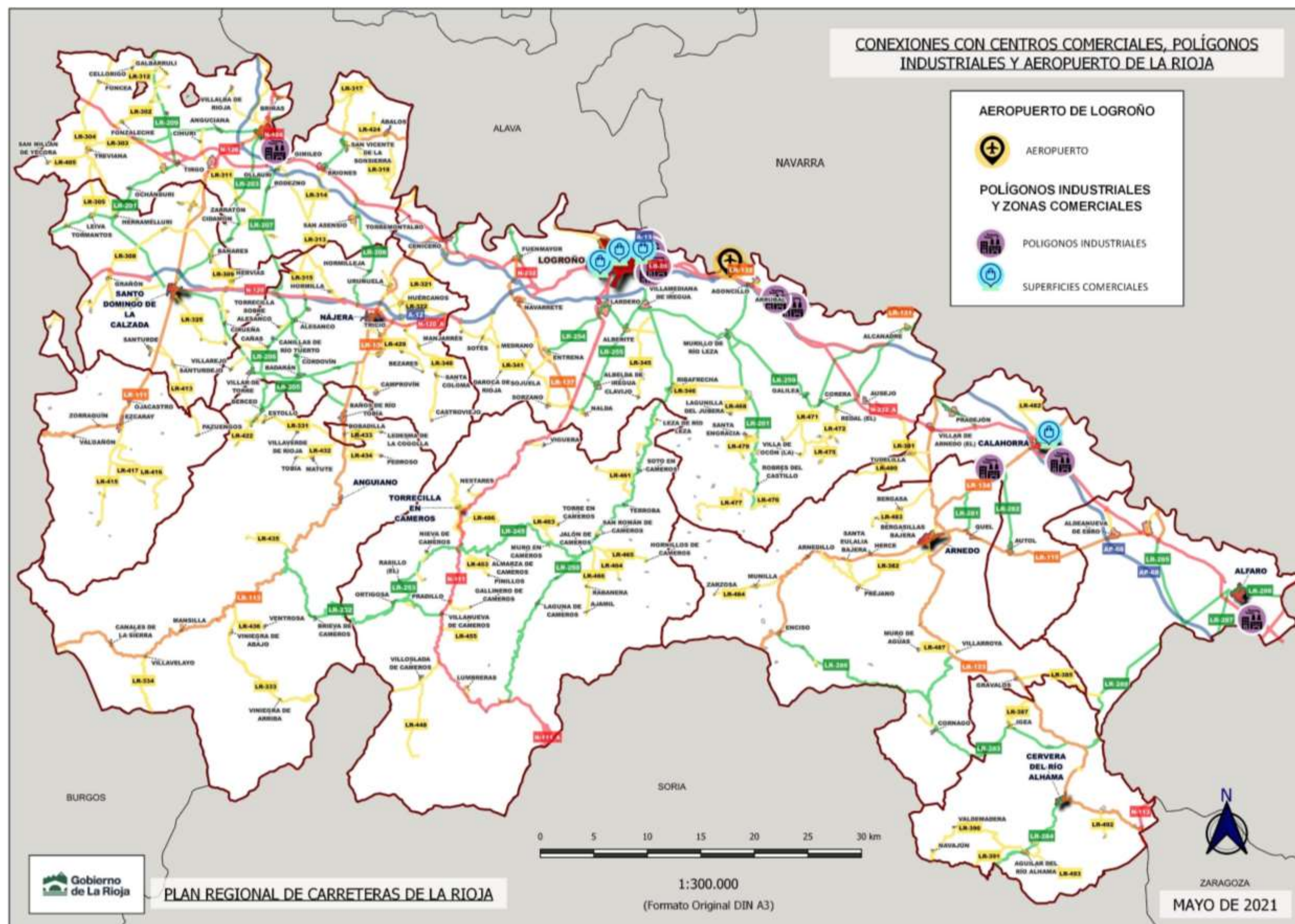
Apéndice B – Centros atractores del análisis de accesibilidad de la C.A. de la Rioja

| 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 |

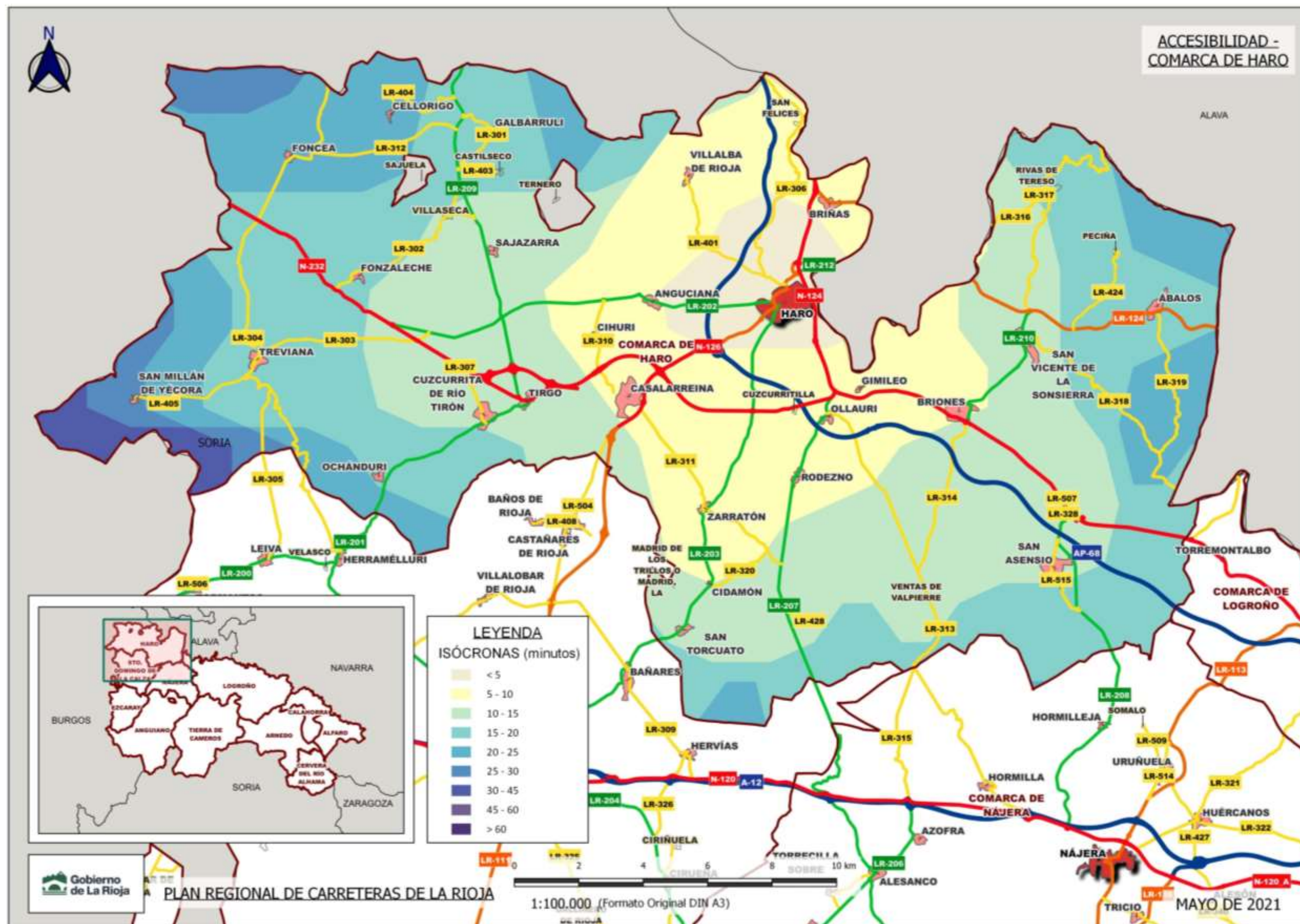
| id | Categoría | Detalle | Tipo |
|--------|--|---------------------------------|---------------------|
| CES_27 | Centros escolares | Universidad de La Rioja | Universidad Pública |
| CRM_01 | Conexiones con otras Redes y modos de transporte | Aeropuerto de Logroño-Agoncillo | Aeropuerto |
| PIE_01 | 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 |

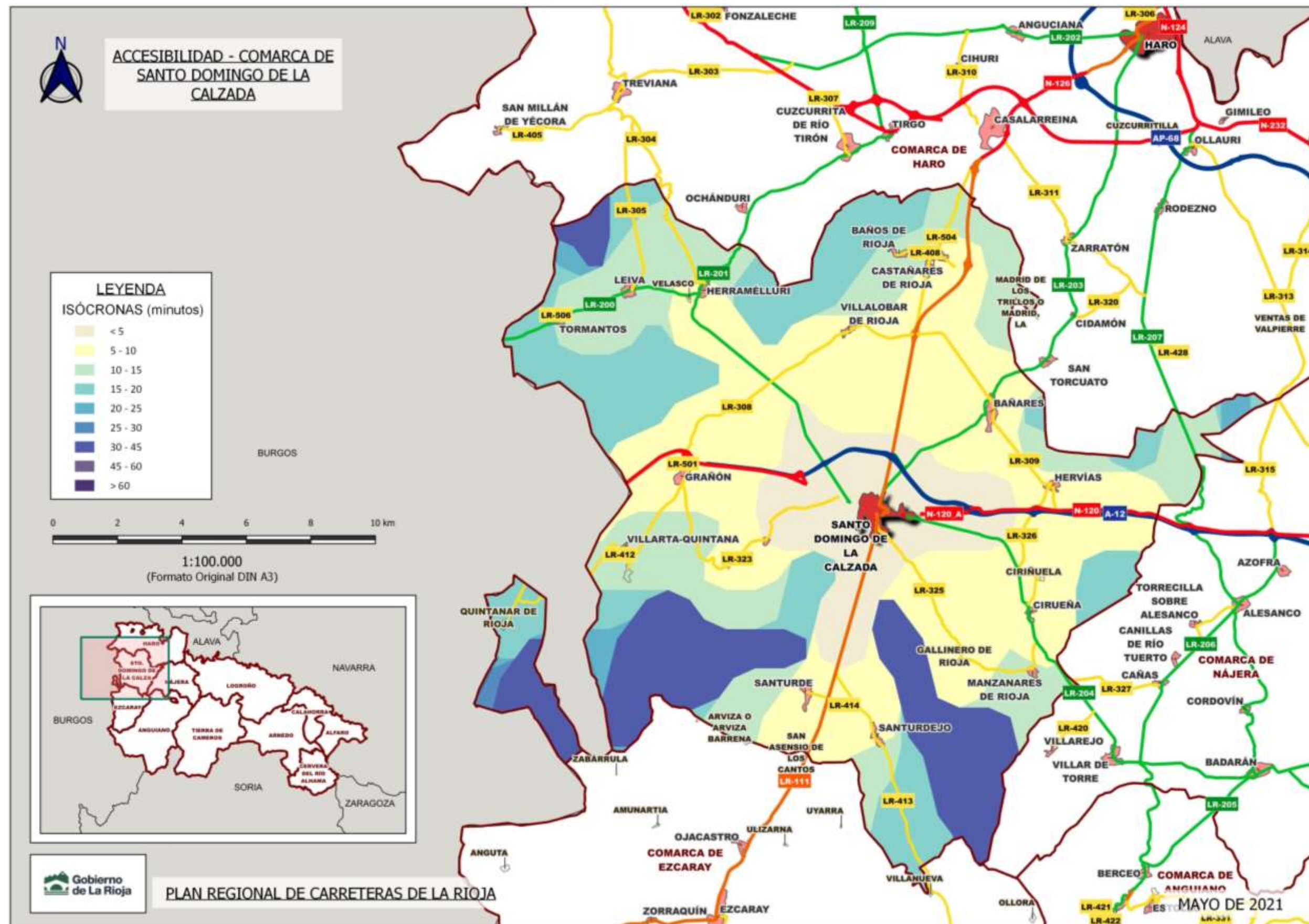


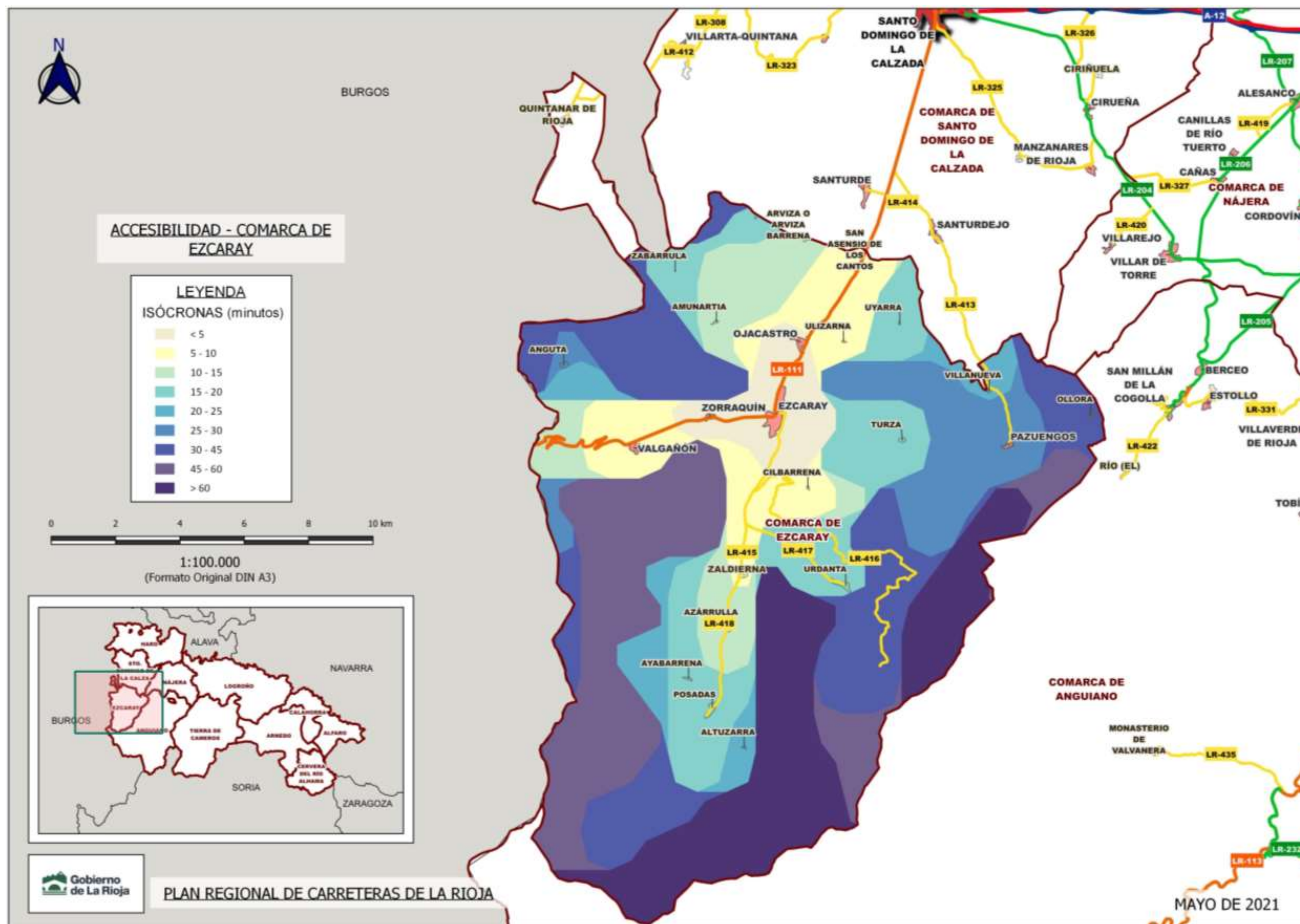


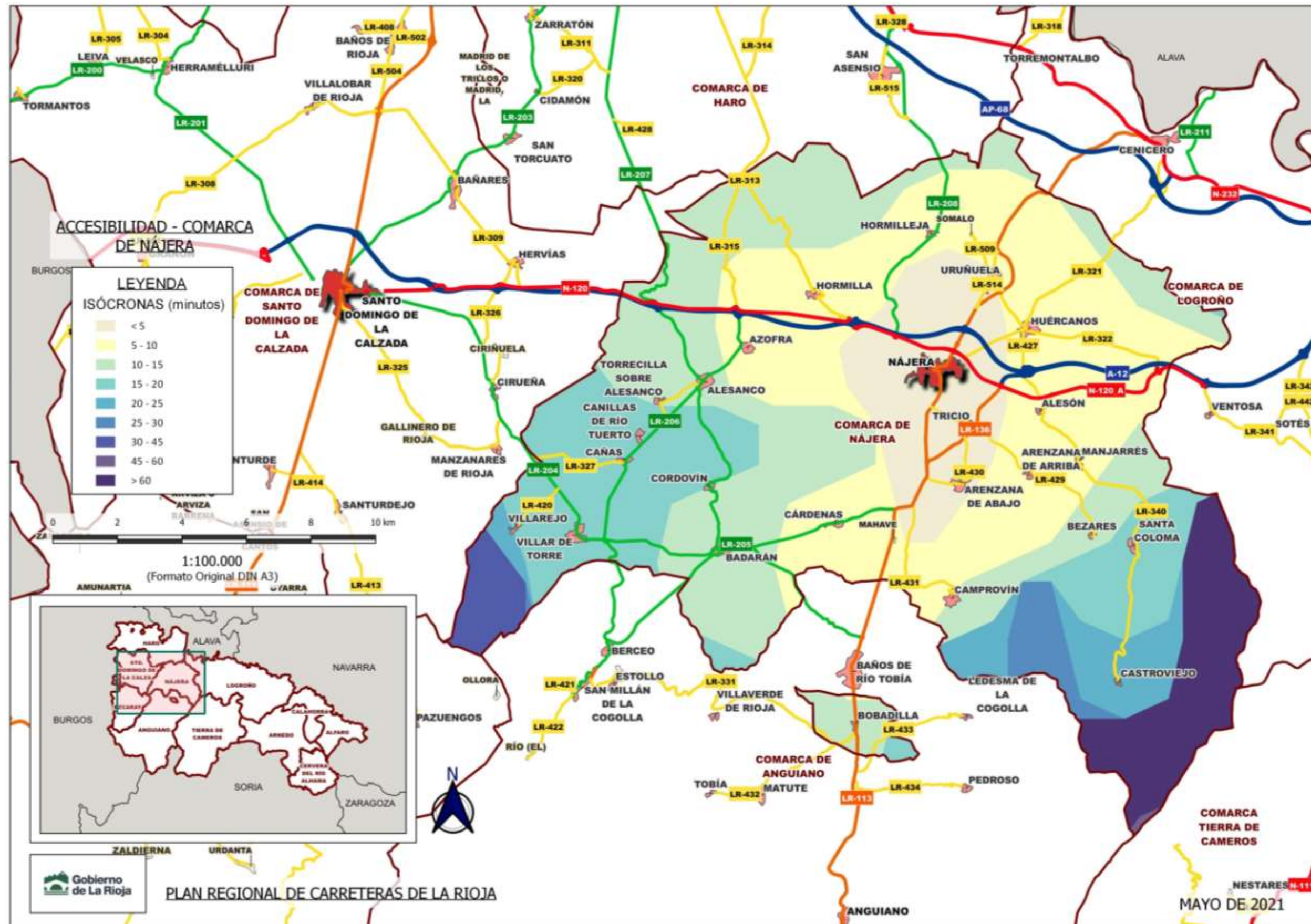


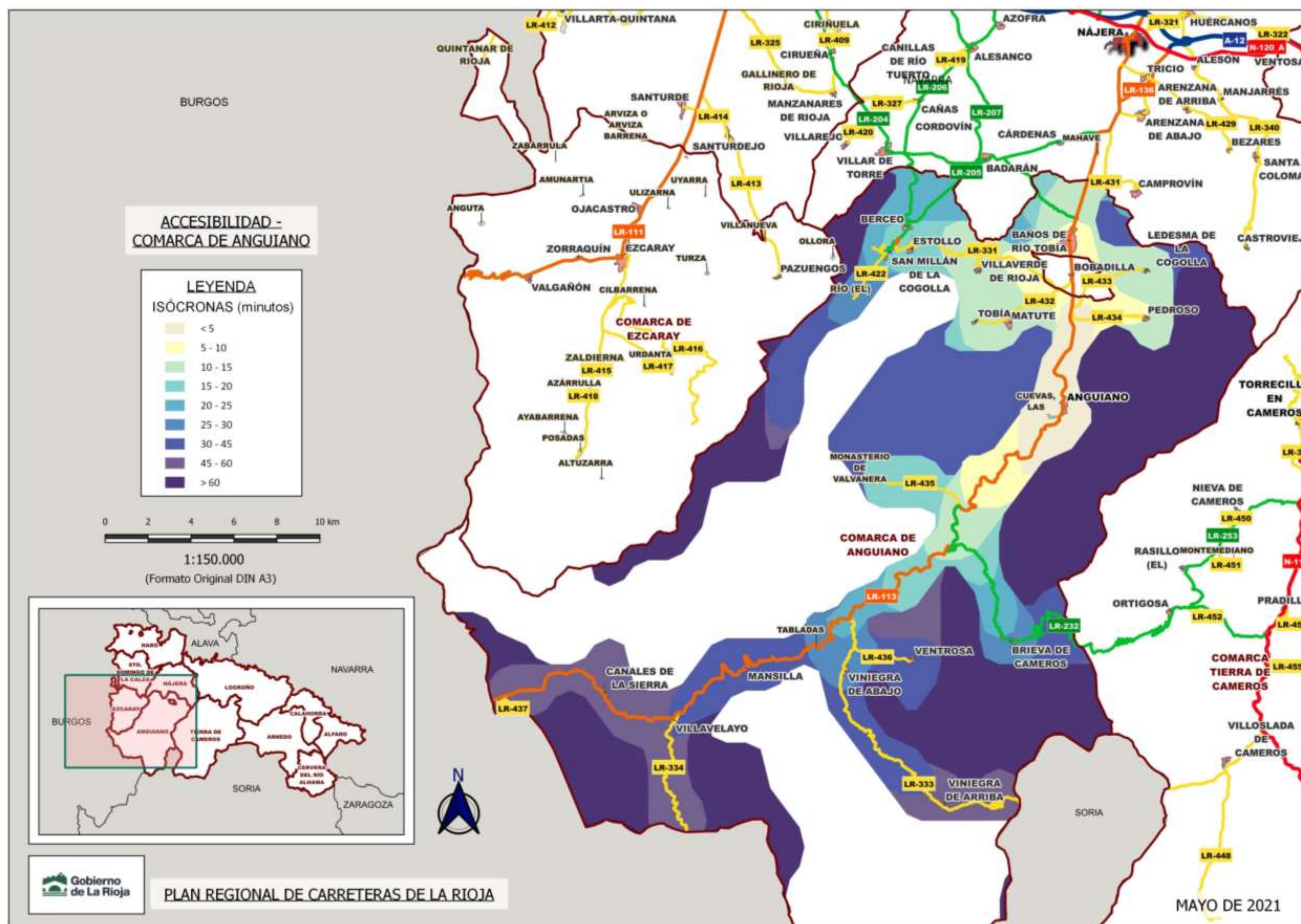
Apéndice C – Accesibilidad comarcal actual (Mapas de isócronas de tiempo)

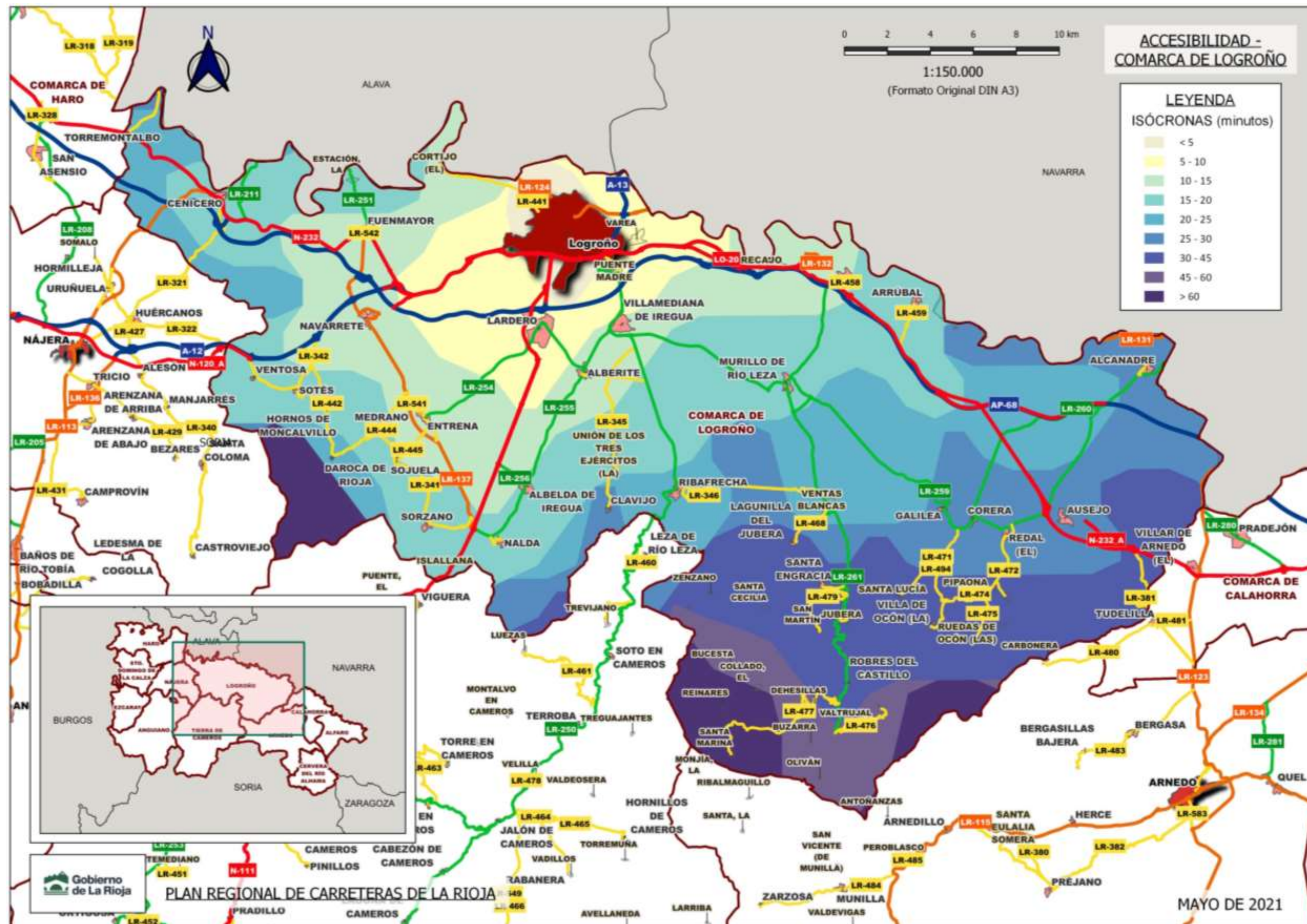


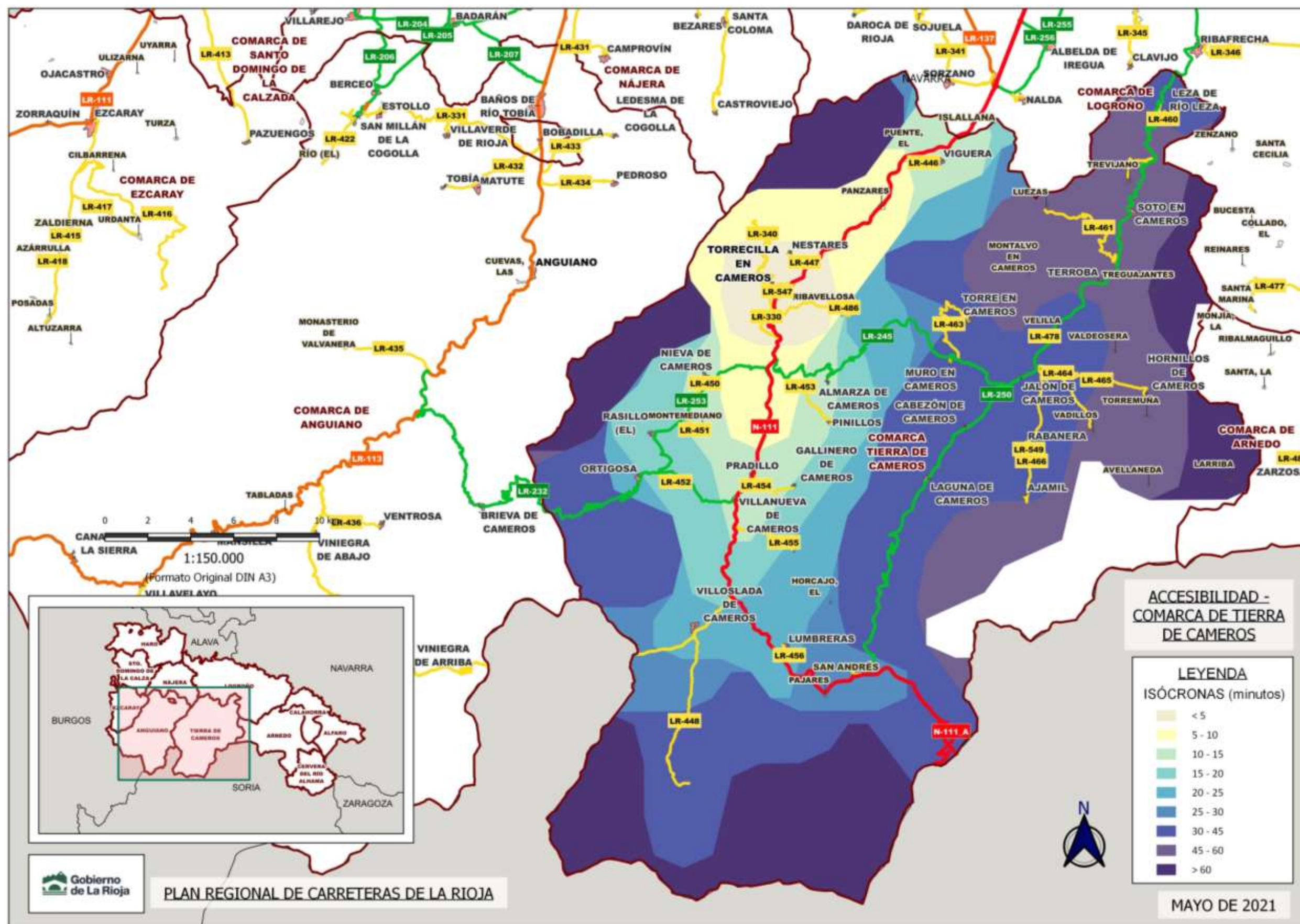


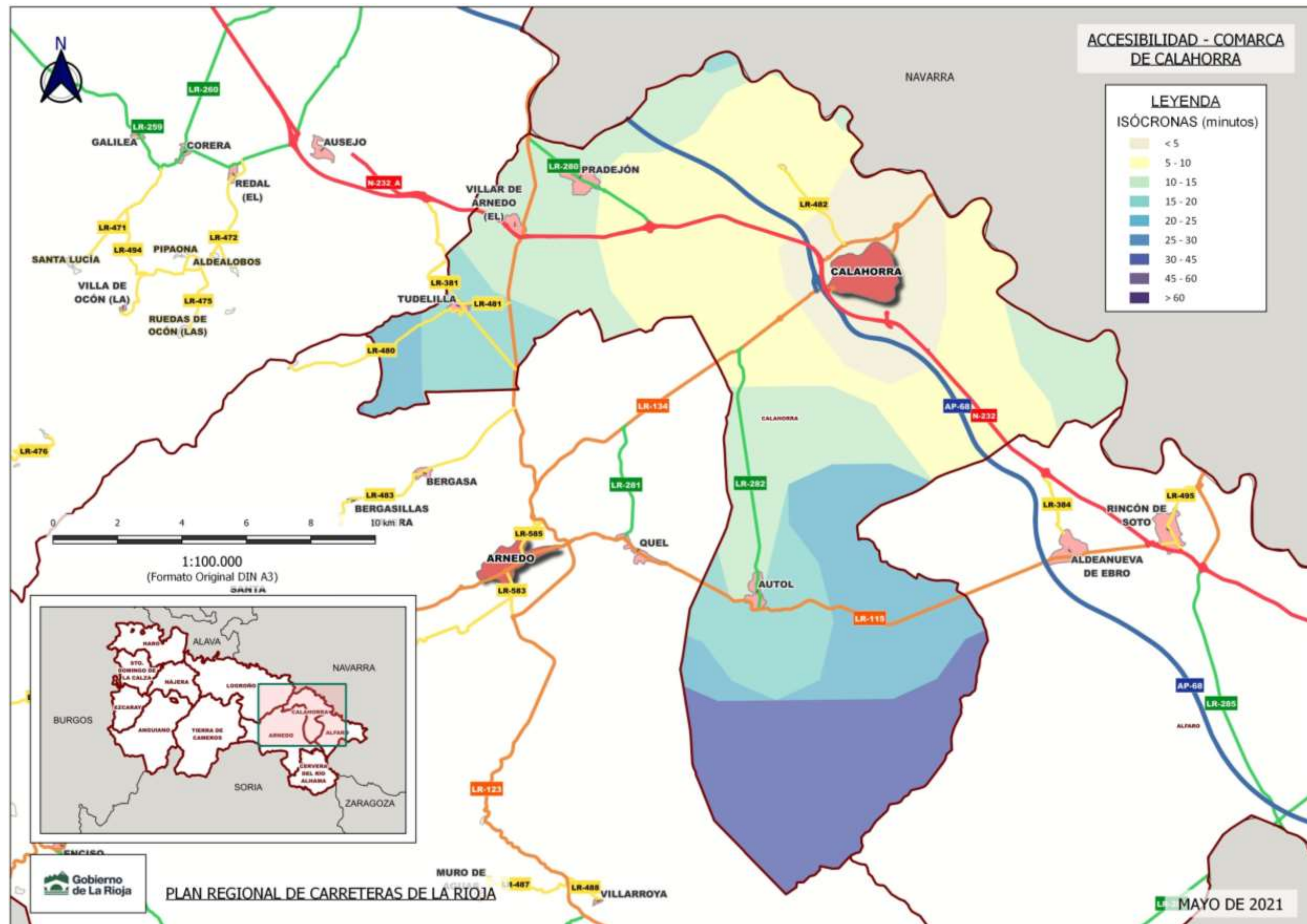


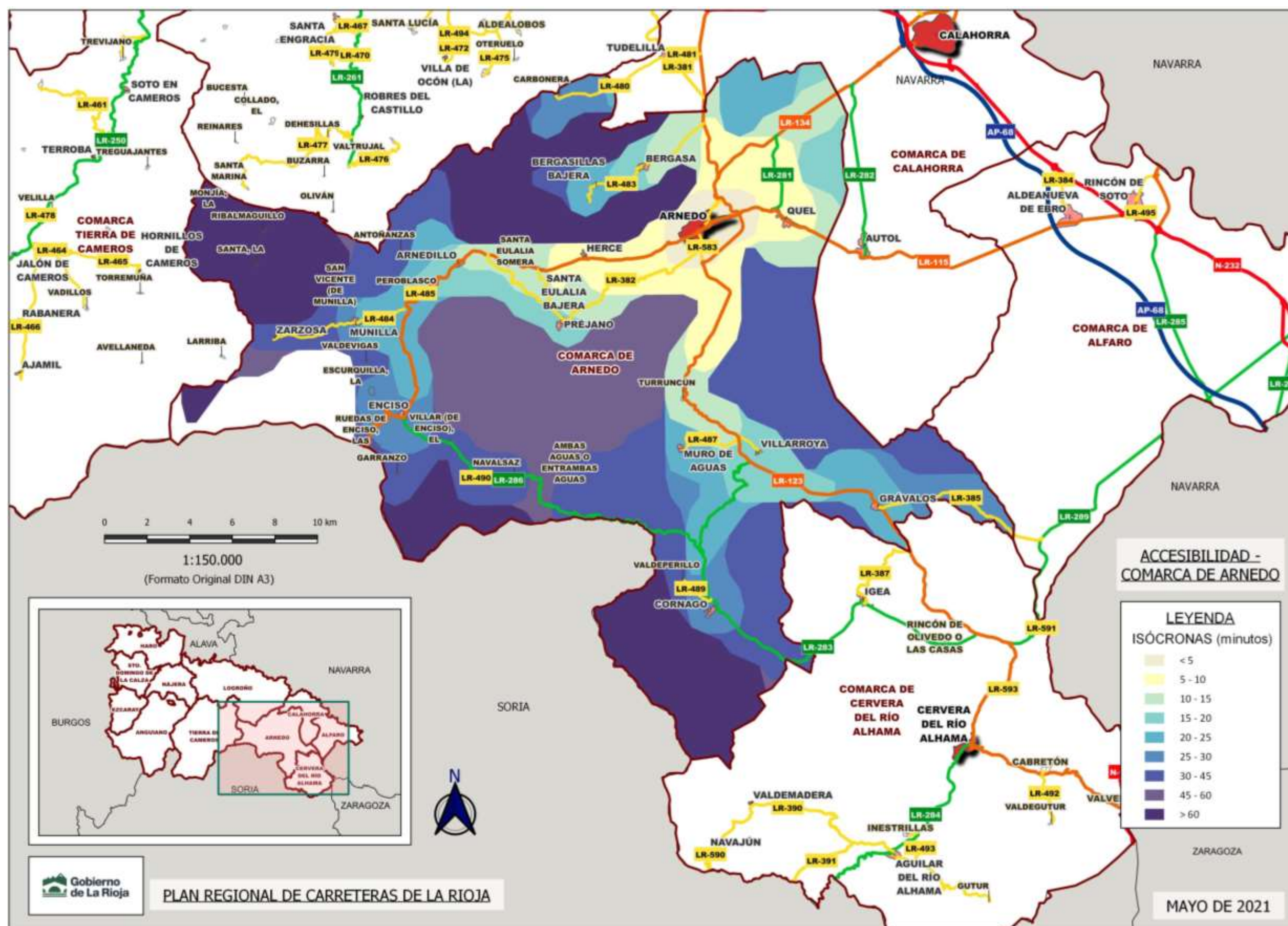


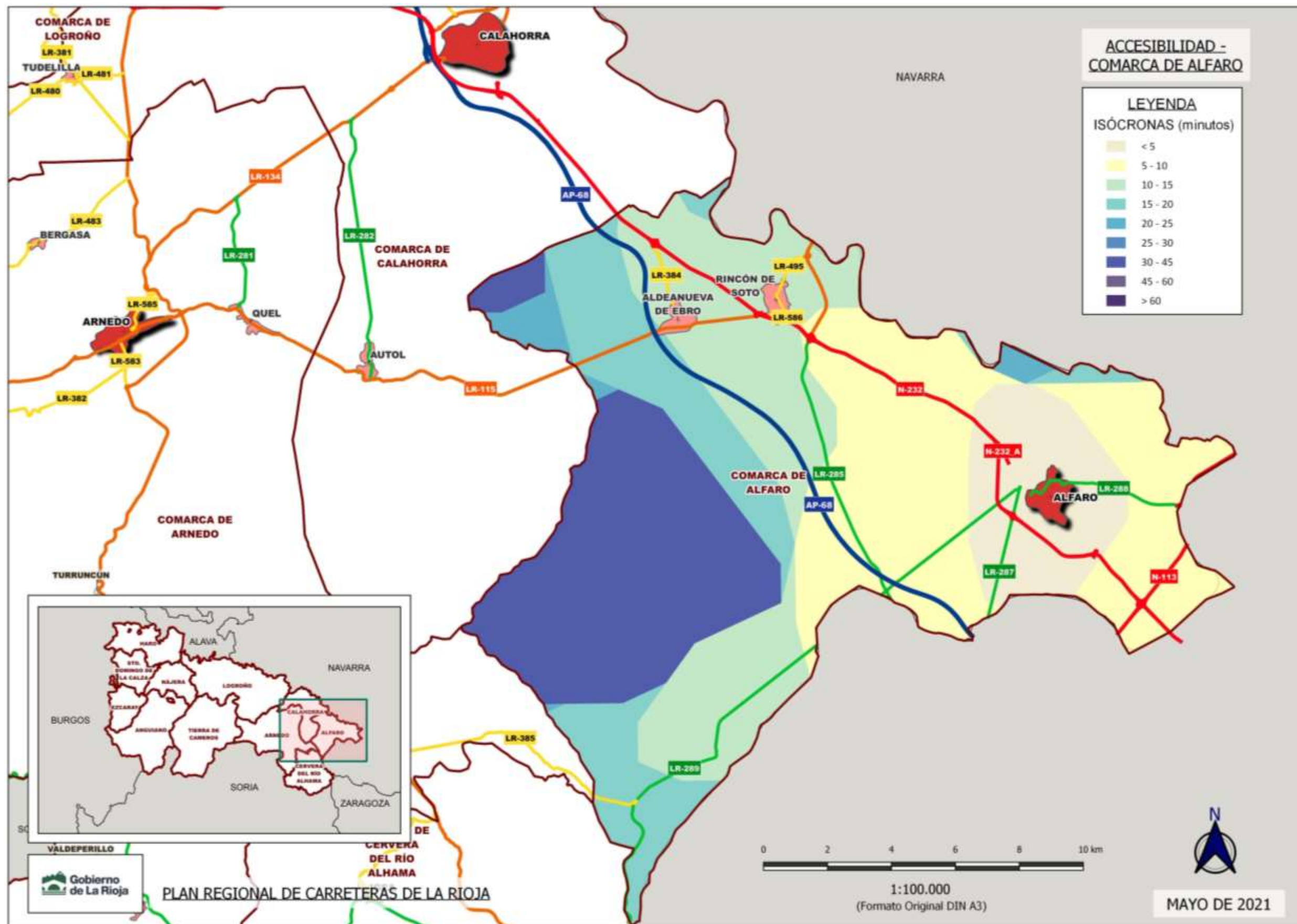


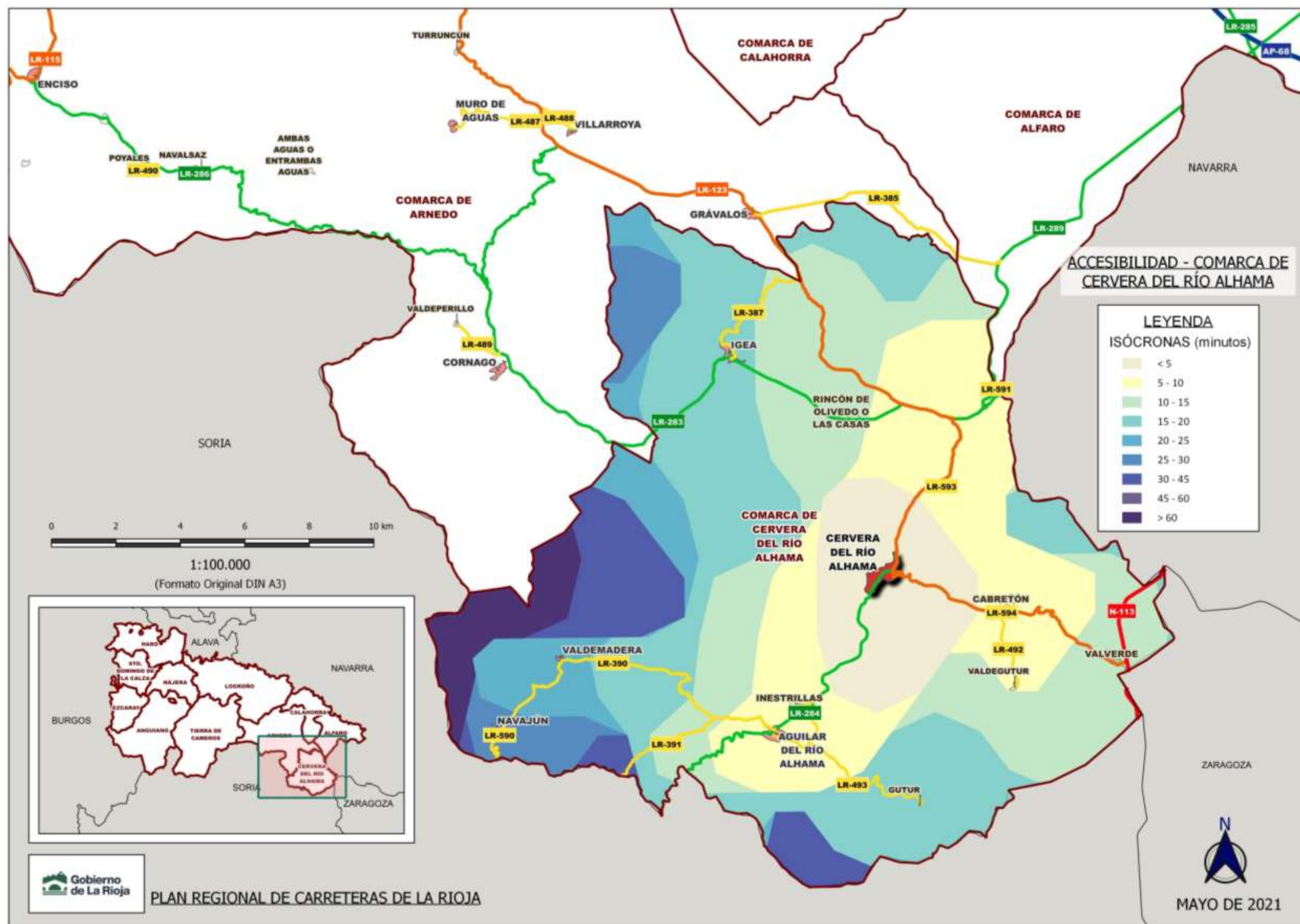




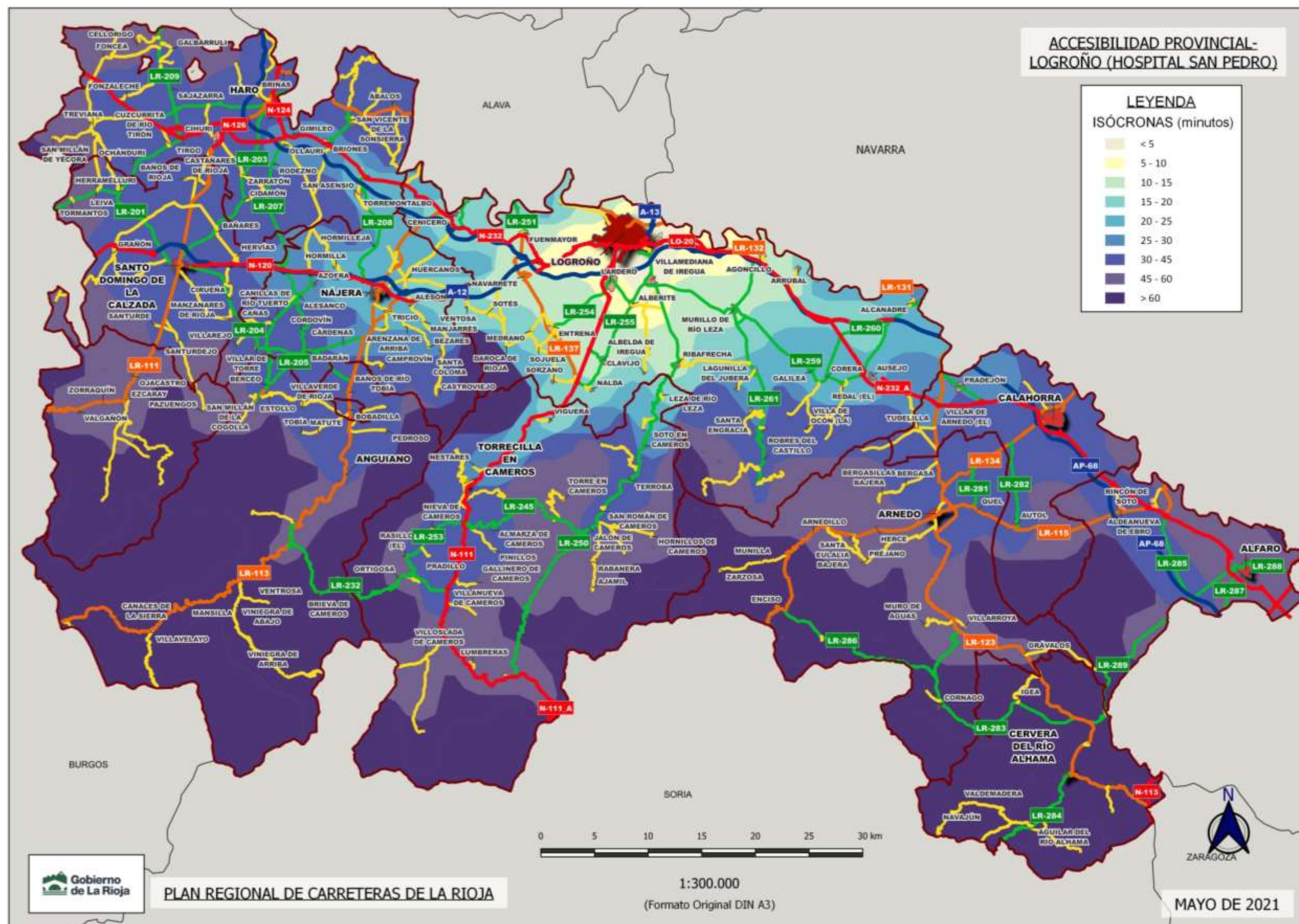


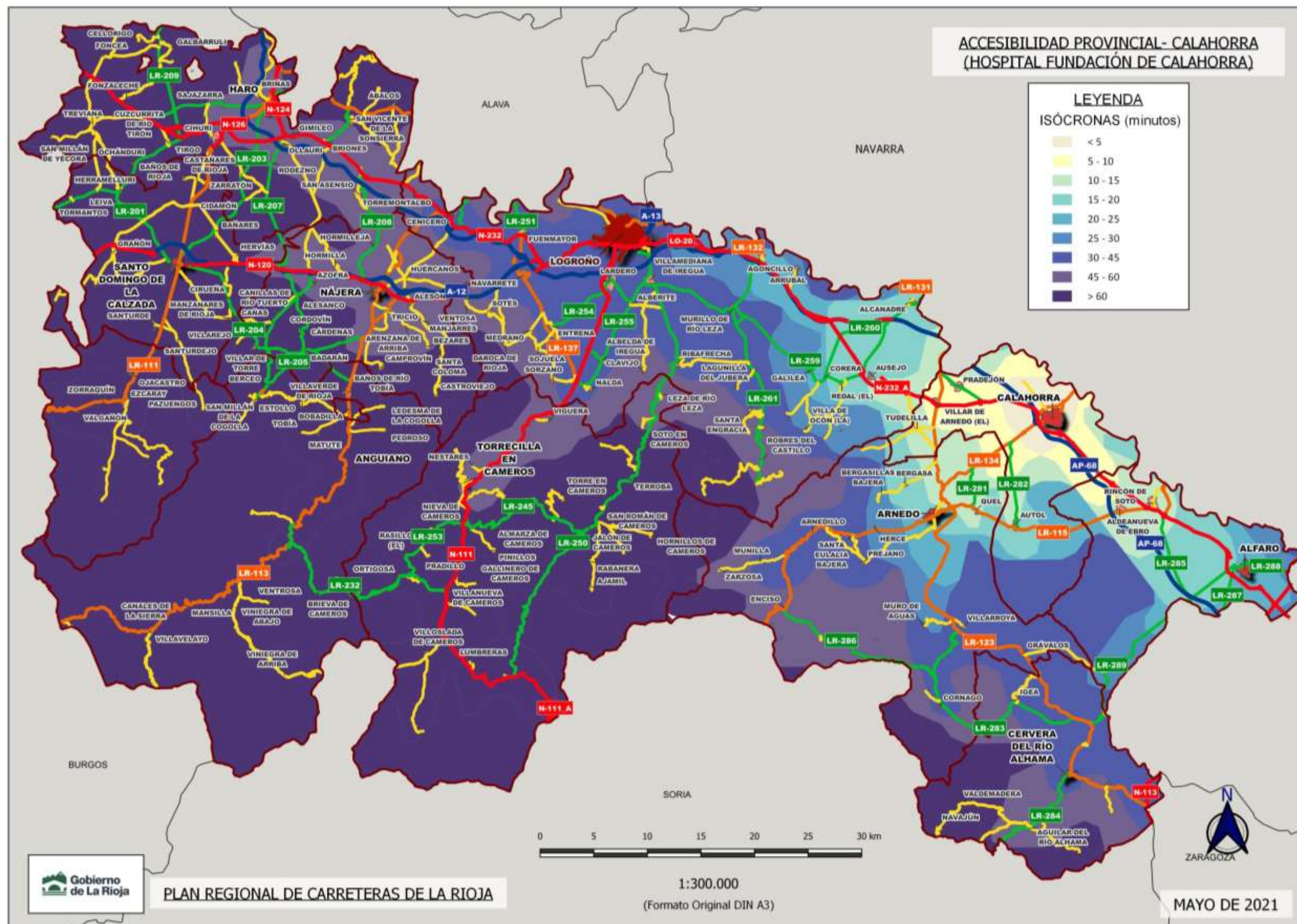




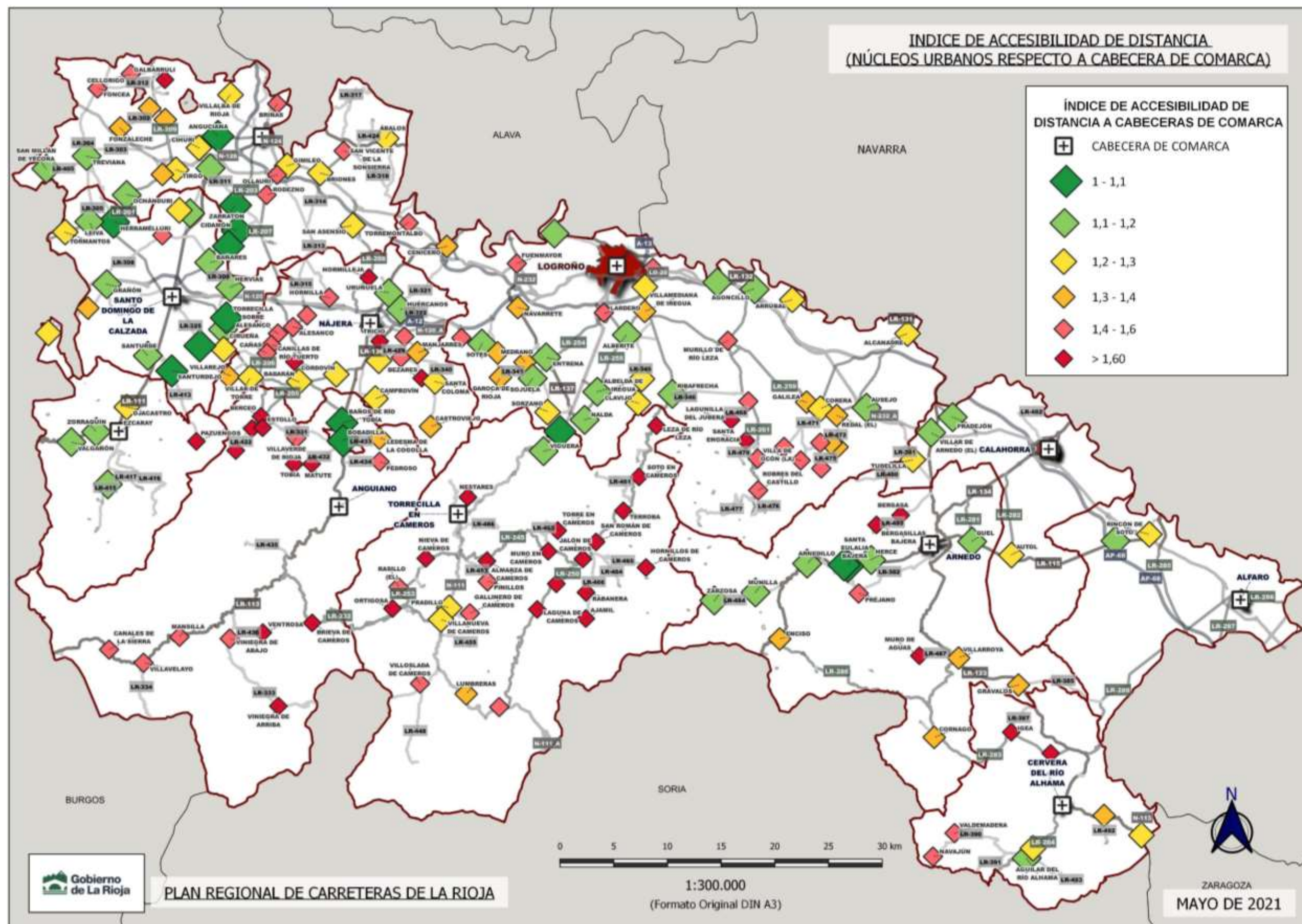


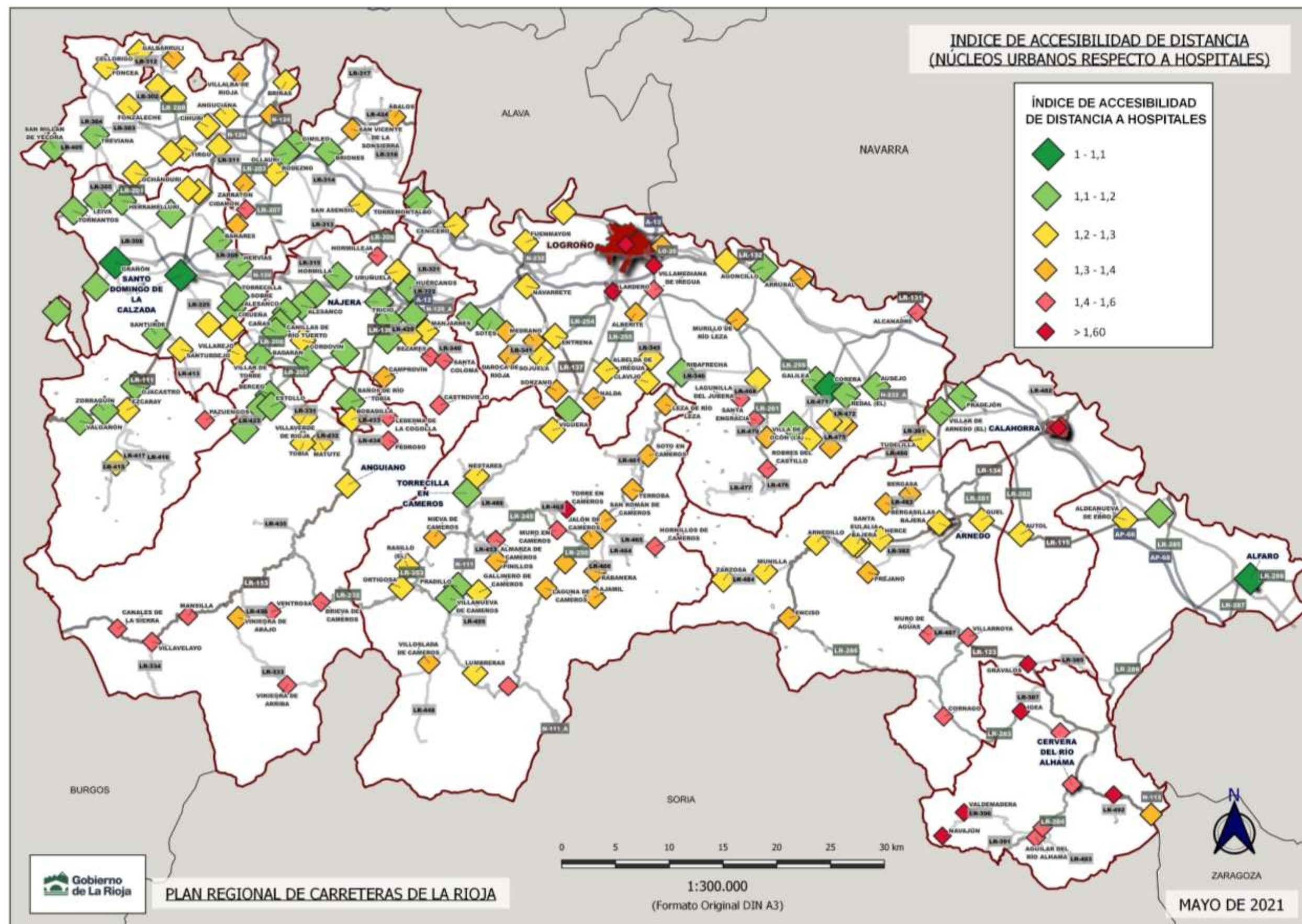
Apéndice D – Accesibilidad provincial actual (Mapas de isócronas de tiempo)





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 |
| Daroqa de Rioja | Daroqa 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:

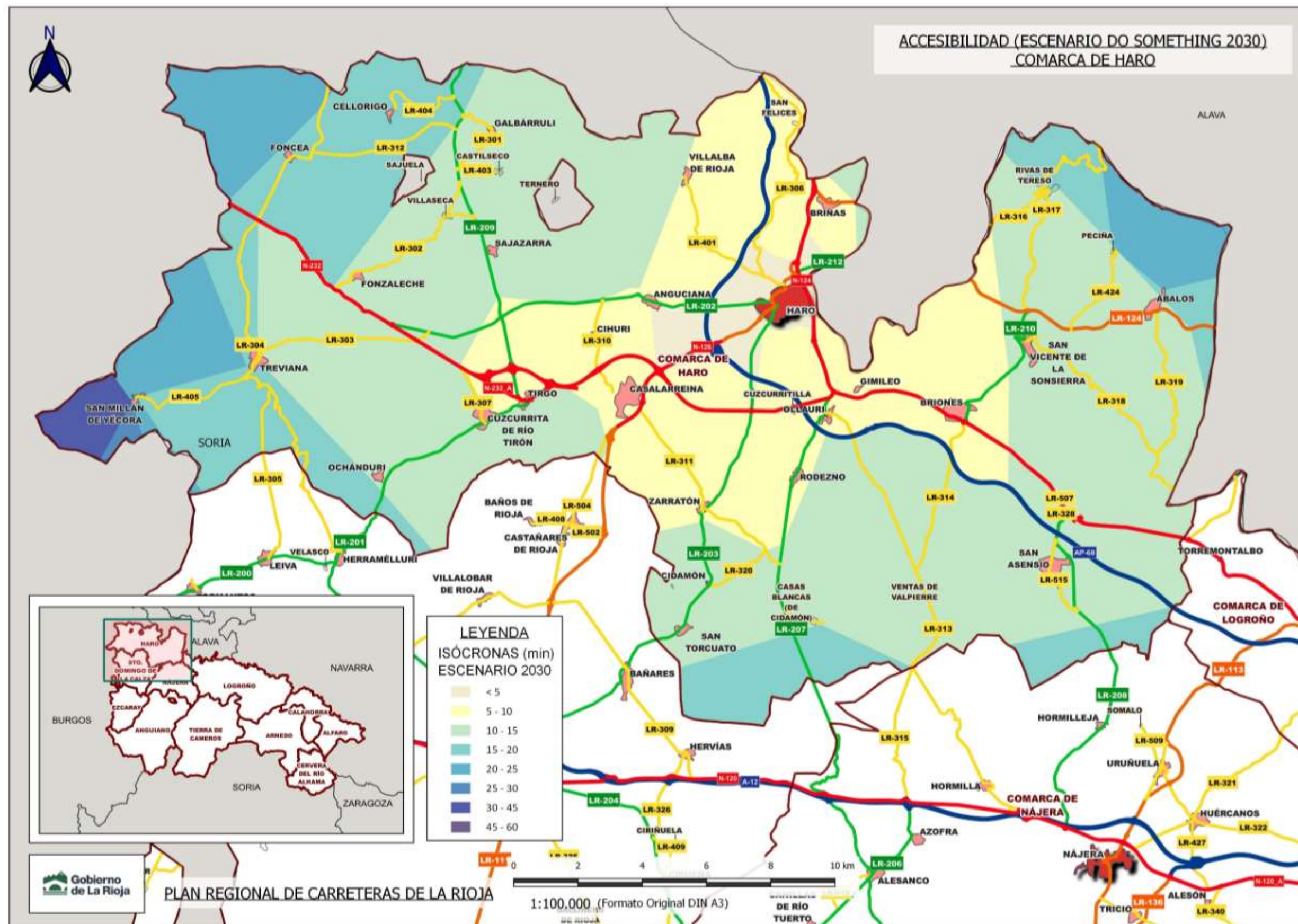
* Población a 1 de enero de 2020. Fuente: INE

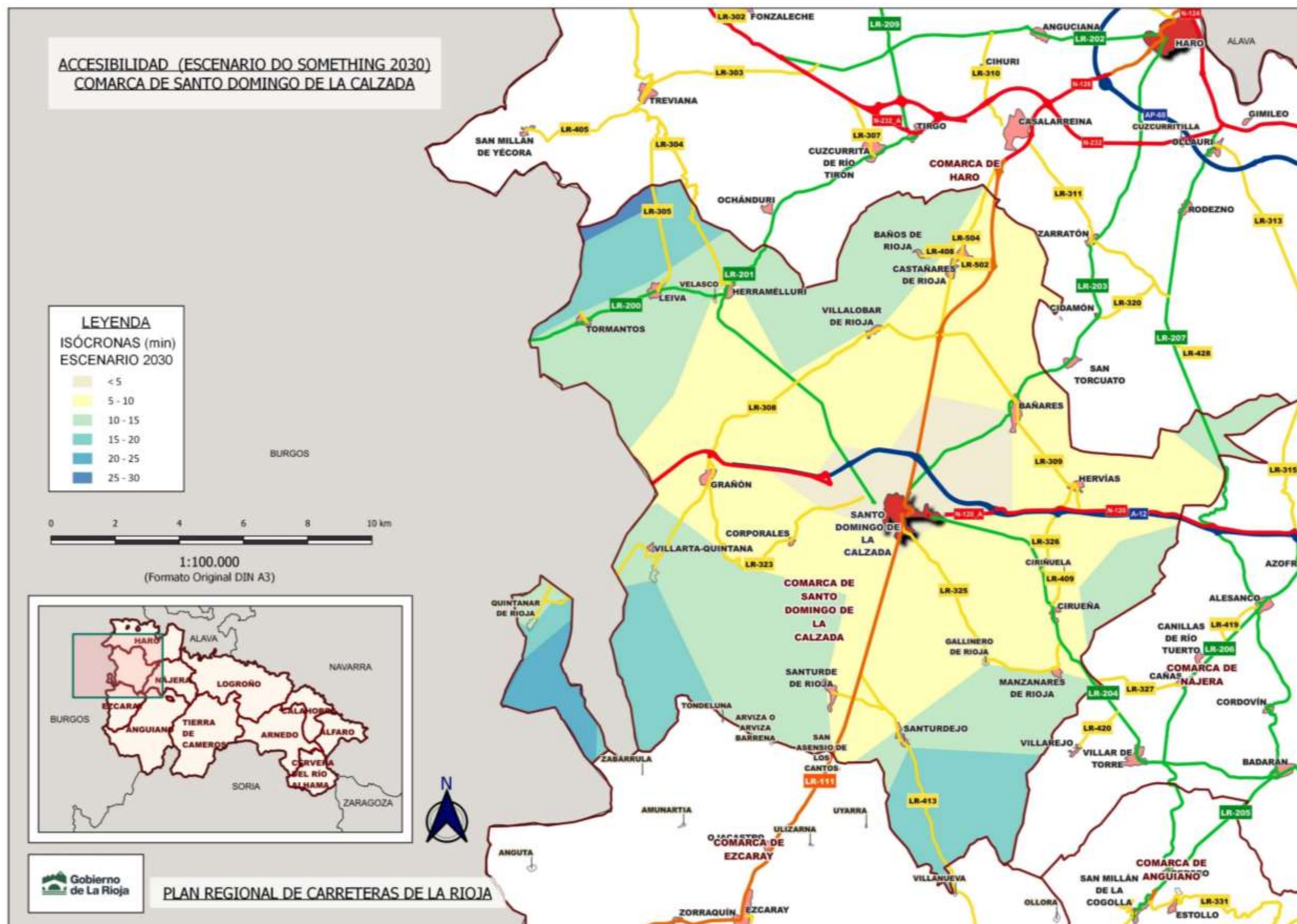
** Centro atractor más próximo según la lista (Apéndice B)

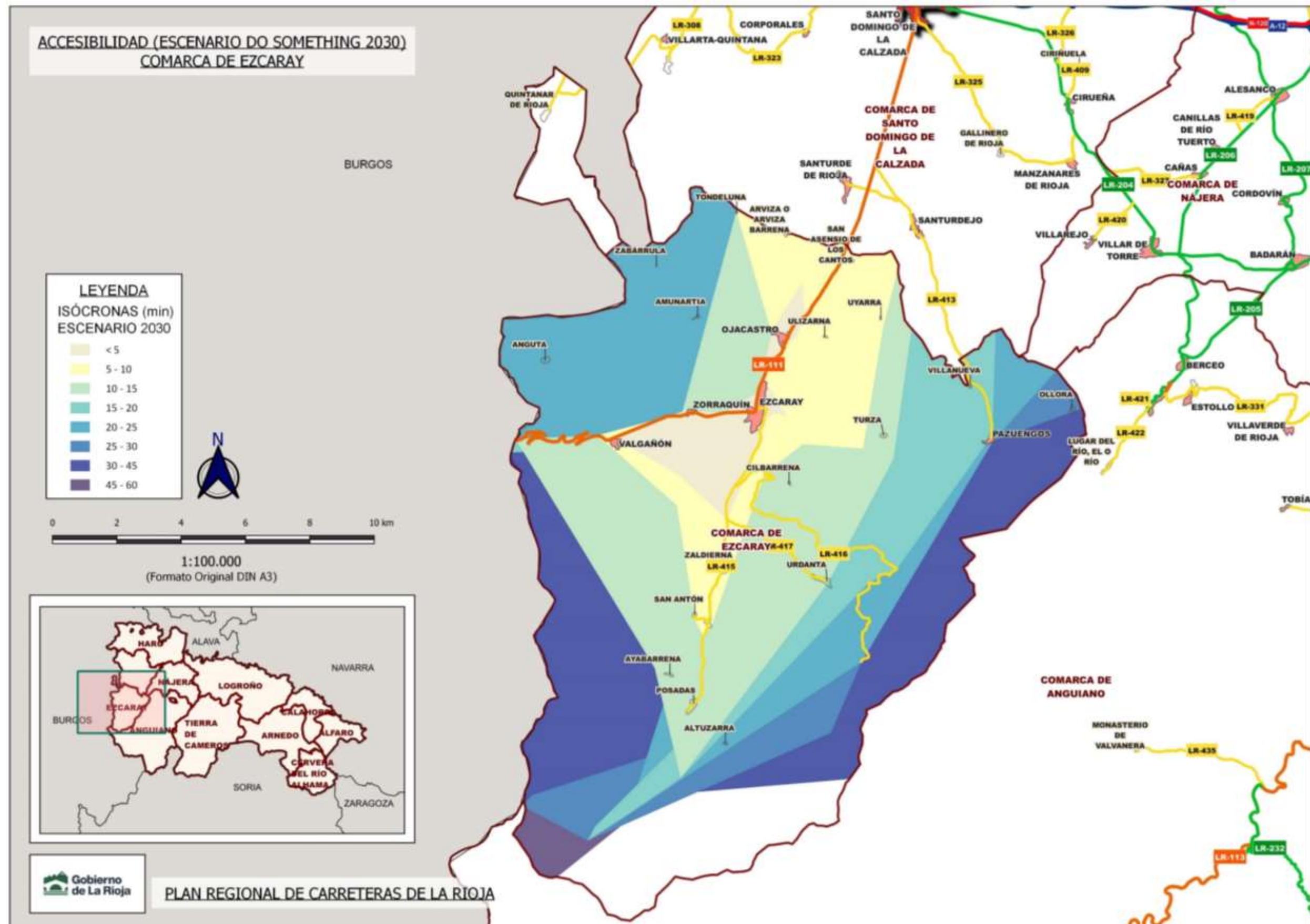
(C) Cabecera de comarca

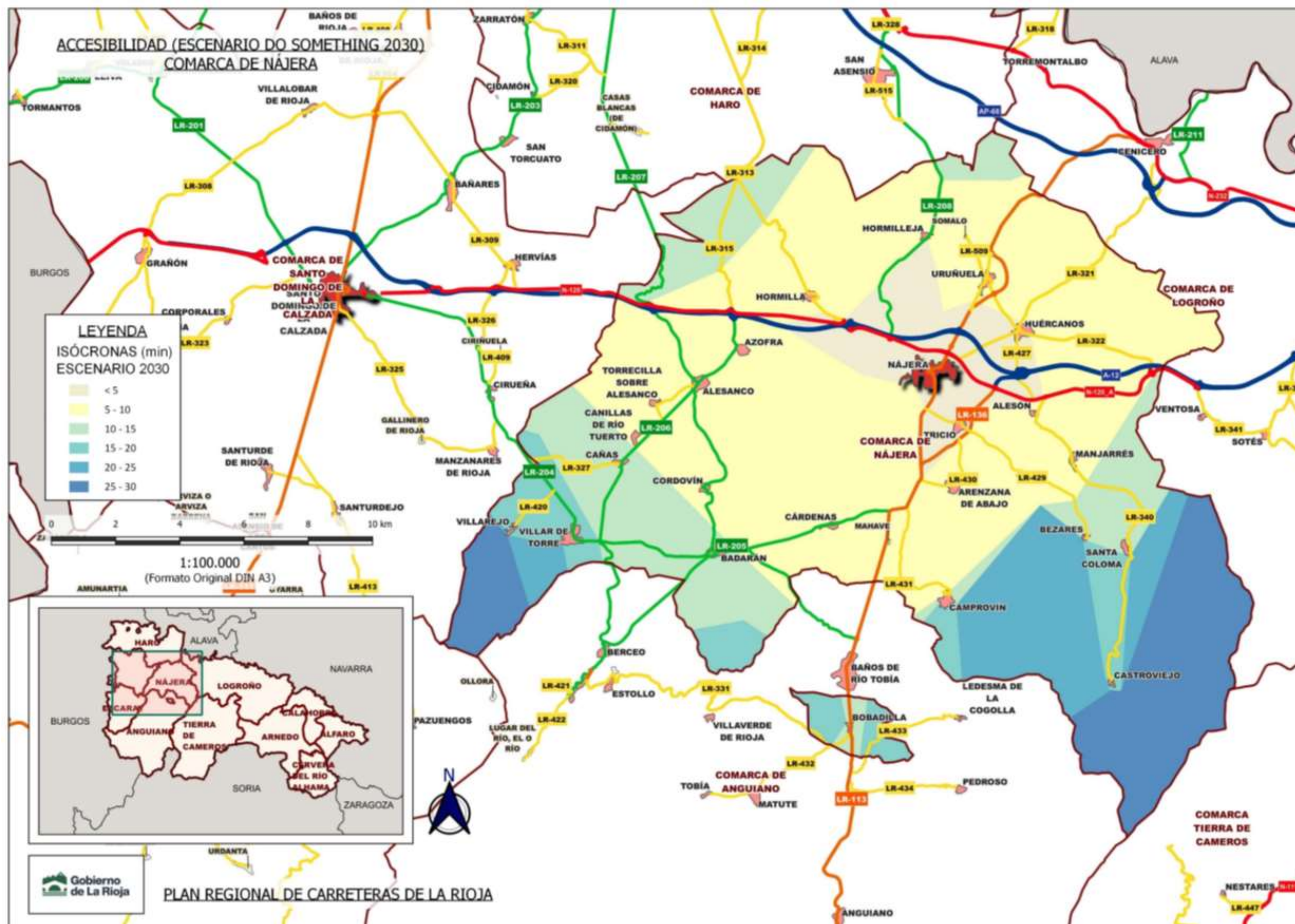
Unidades de distancia: kilómetros

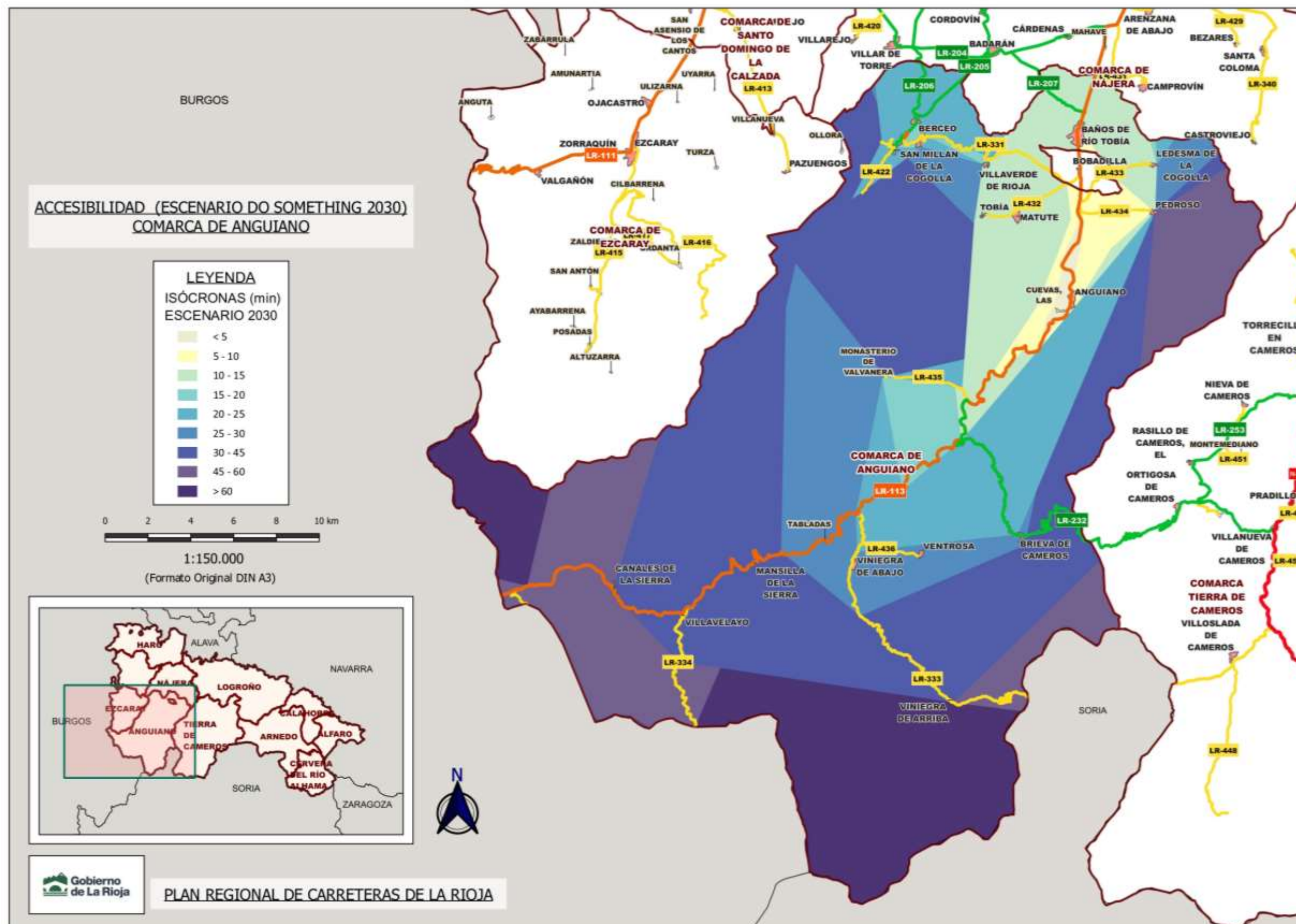
Apéndice K – Accesibilidad comarcal futura (Mapas de isócronas de tiempo)

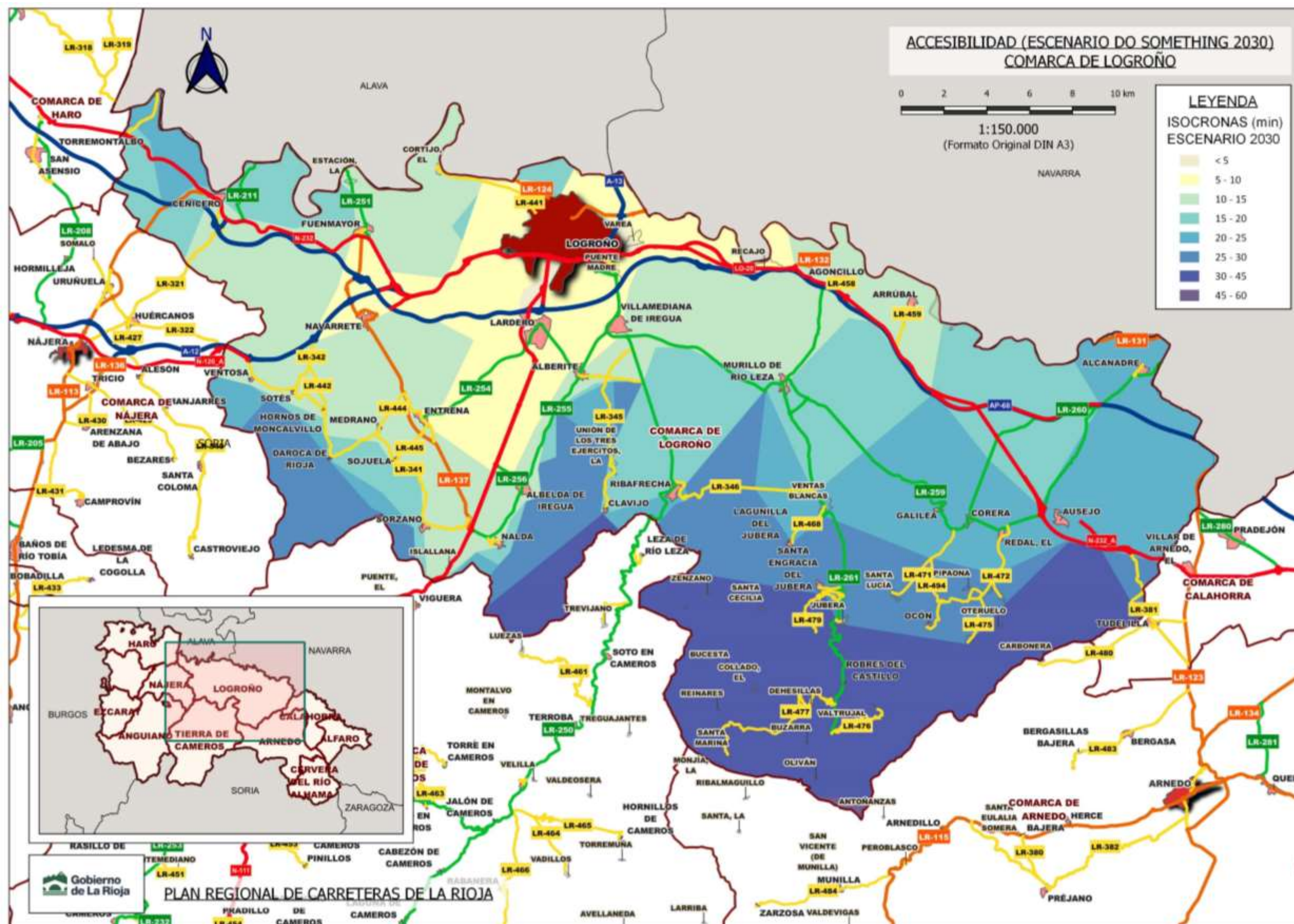


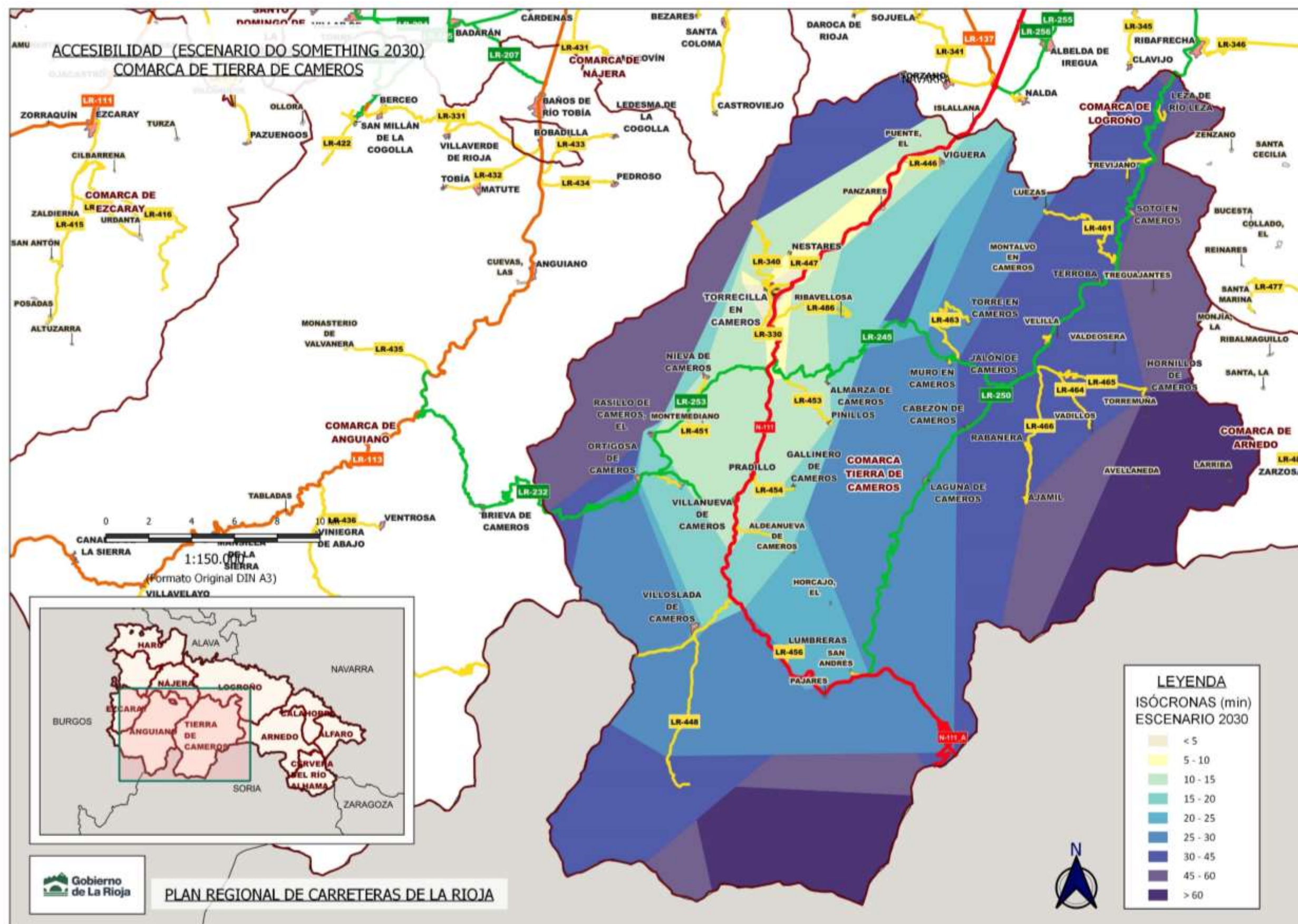


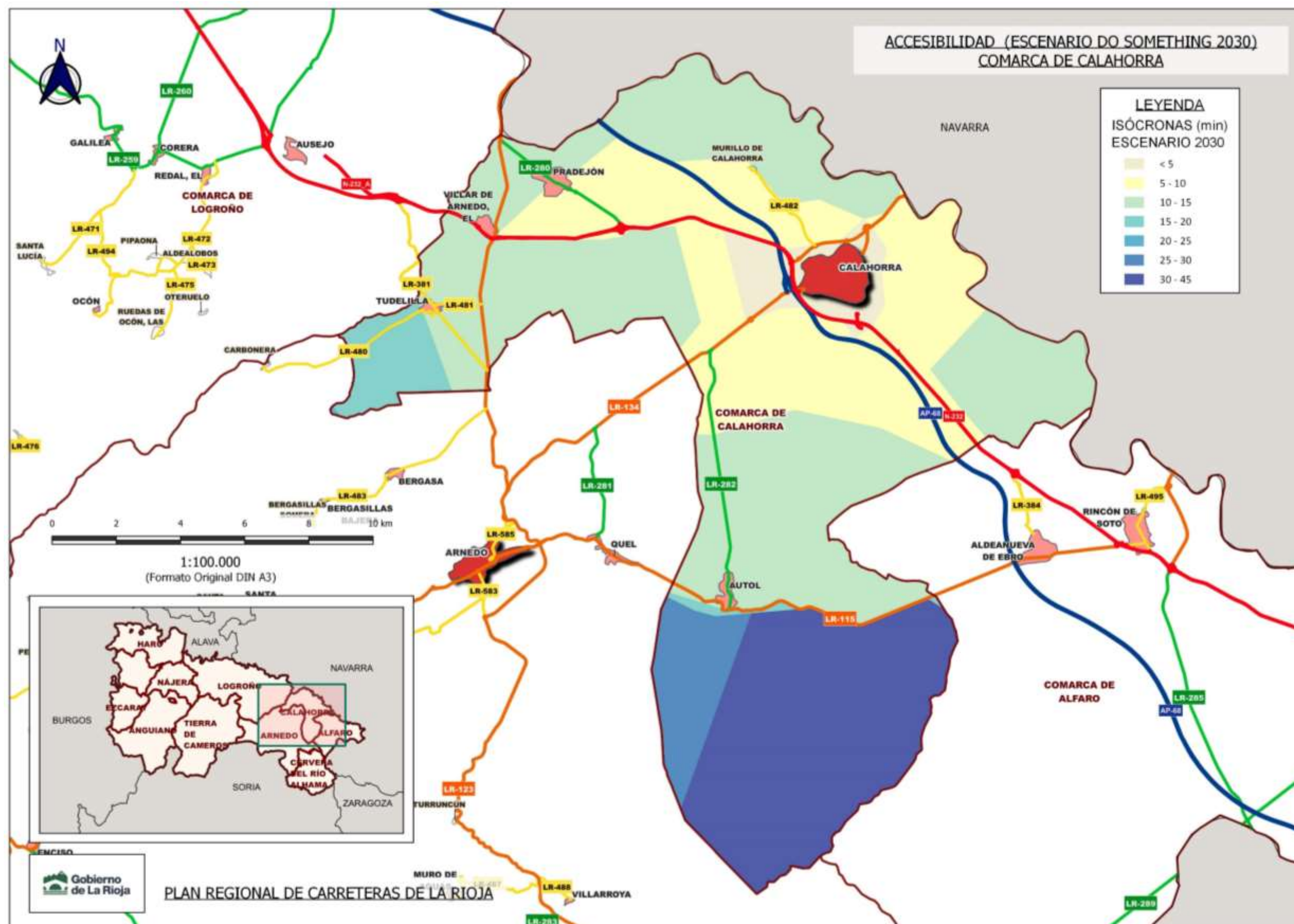


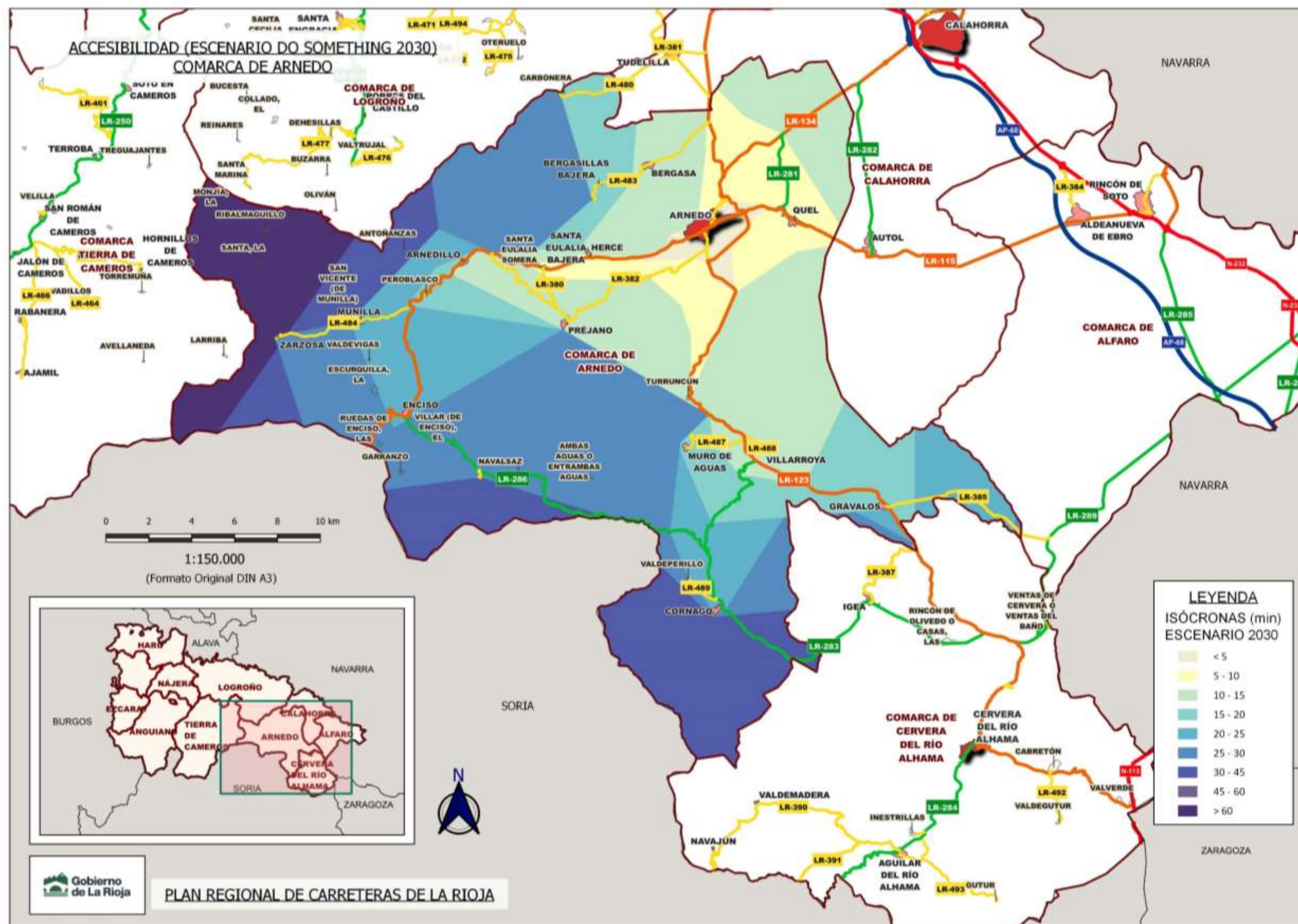


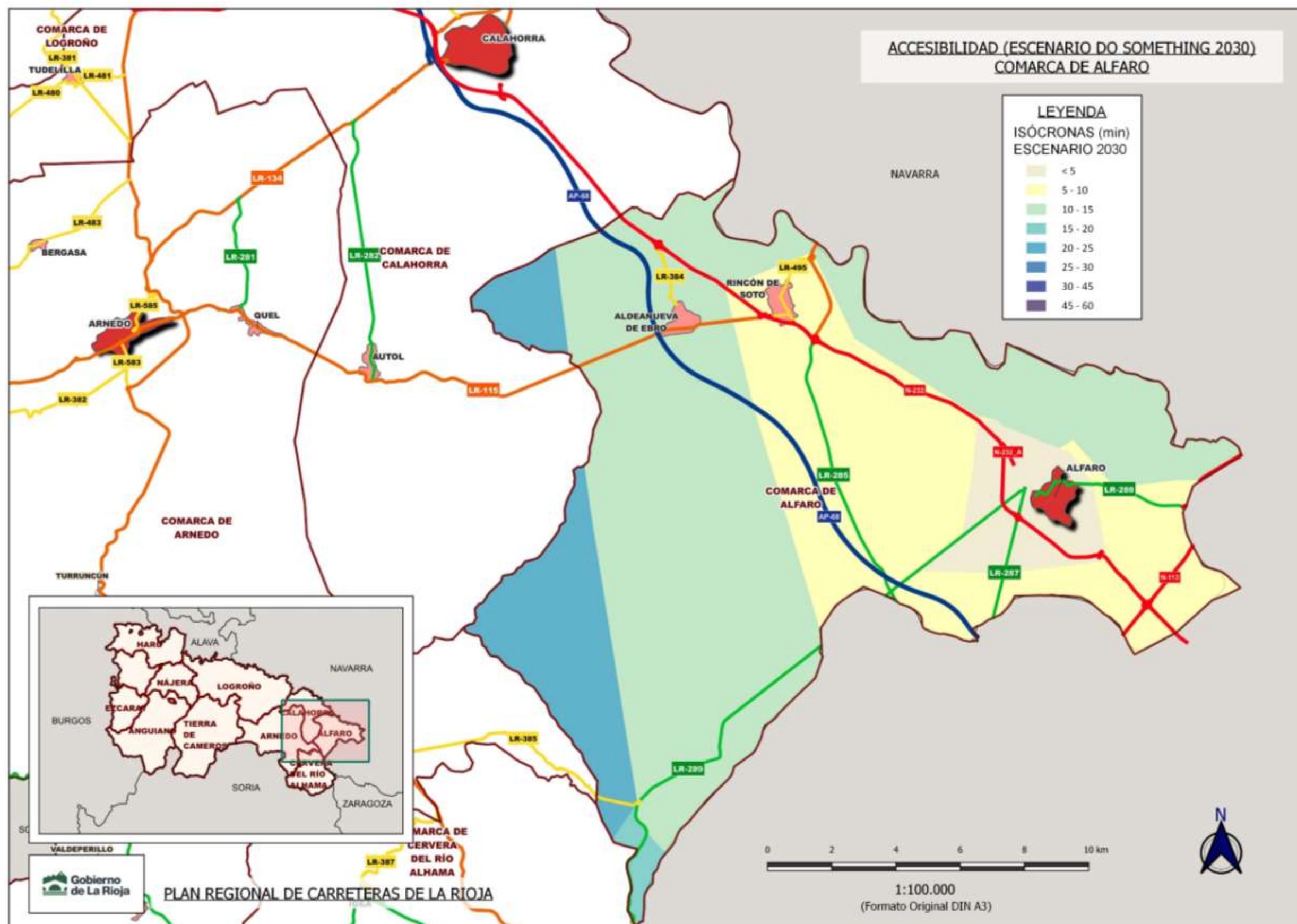


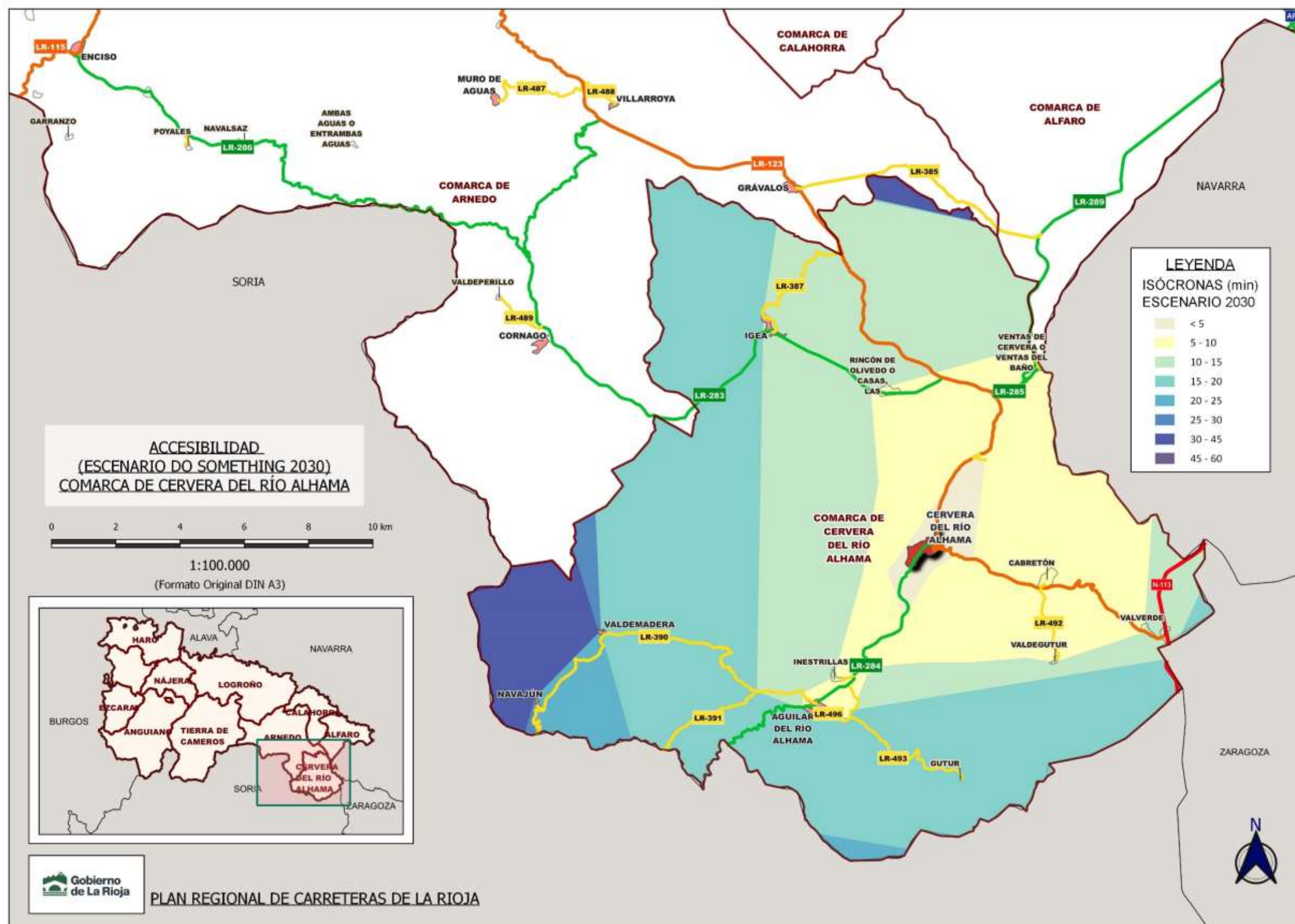




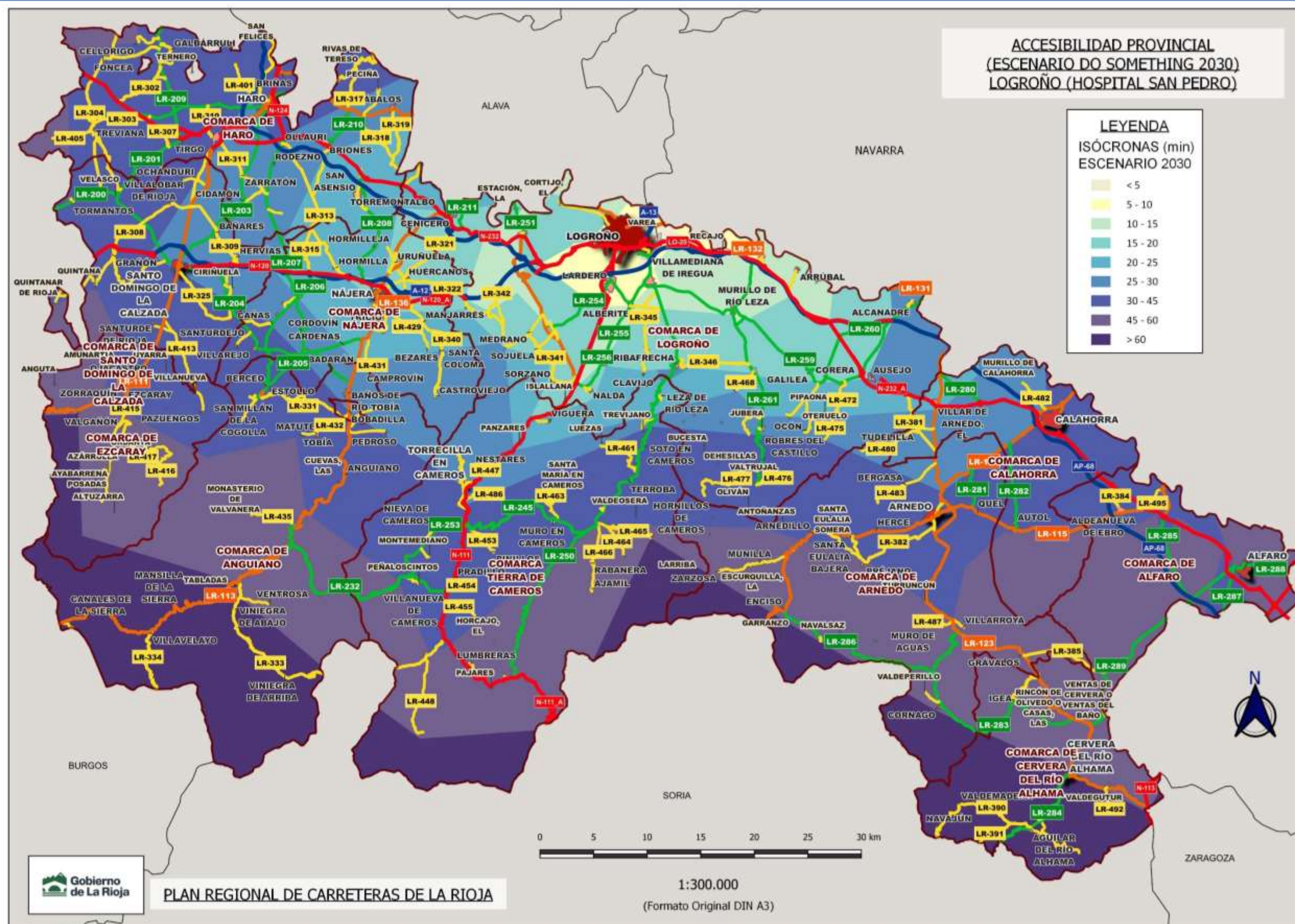


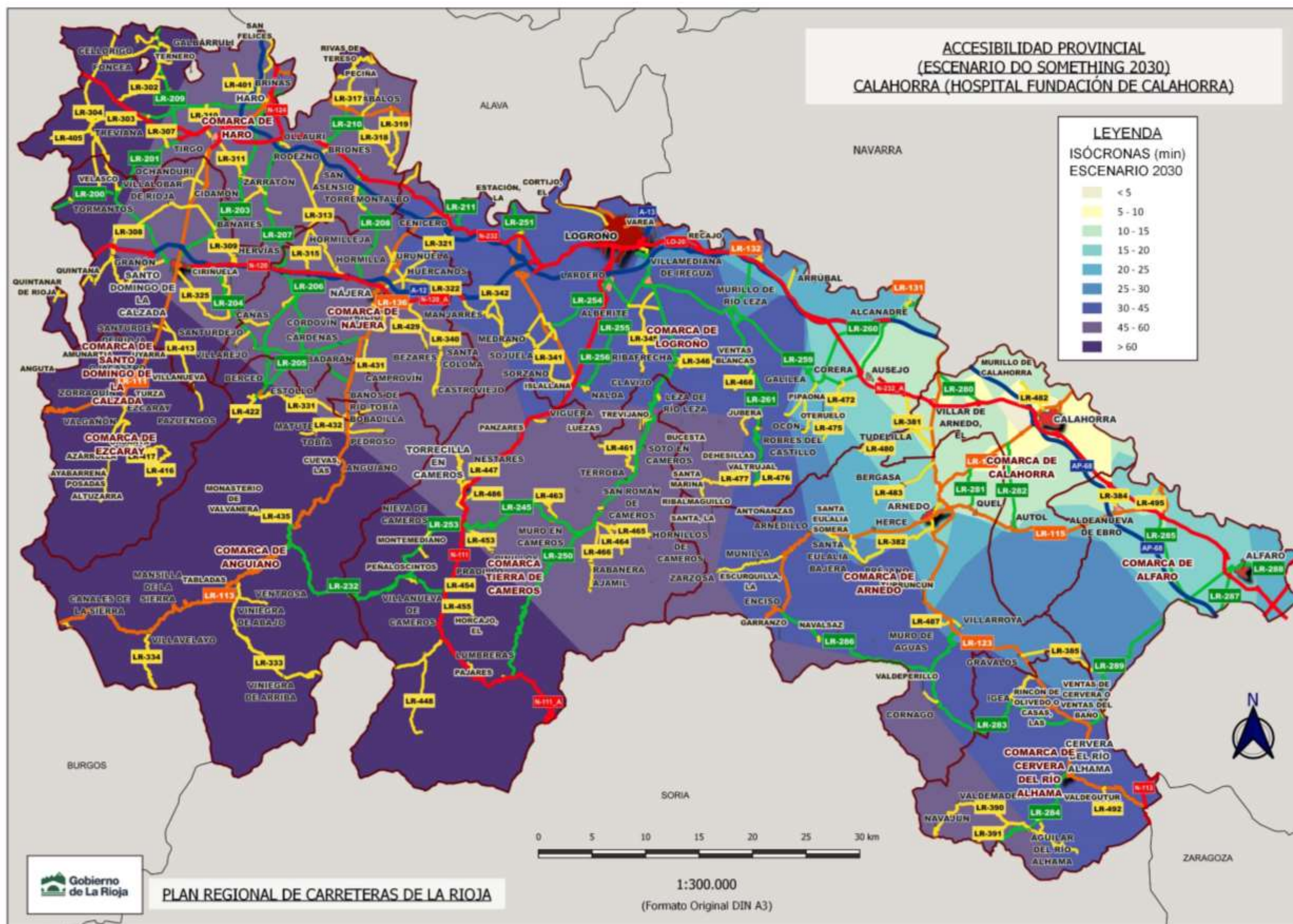






Apéndice L – Accesibilidad provincial futura (Mapas de isócronas de tiempo)





**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-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 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:

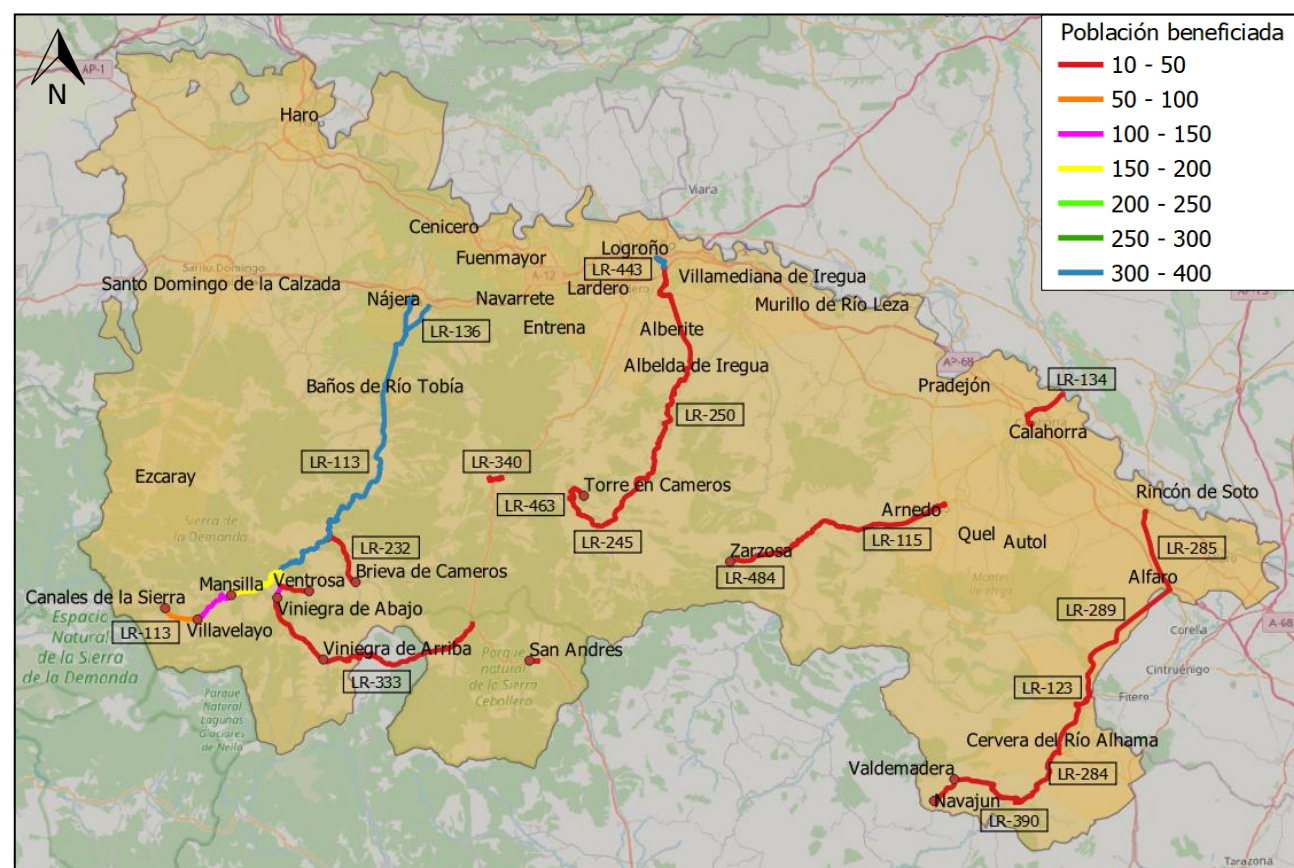


Ilustración 1– Población beneficiada con mejoras en los tramos que afectan a núcleos con deficiencias de accesibilidad a centros sanitarios (CS y hospital más cercano)

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.

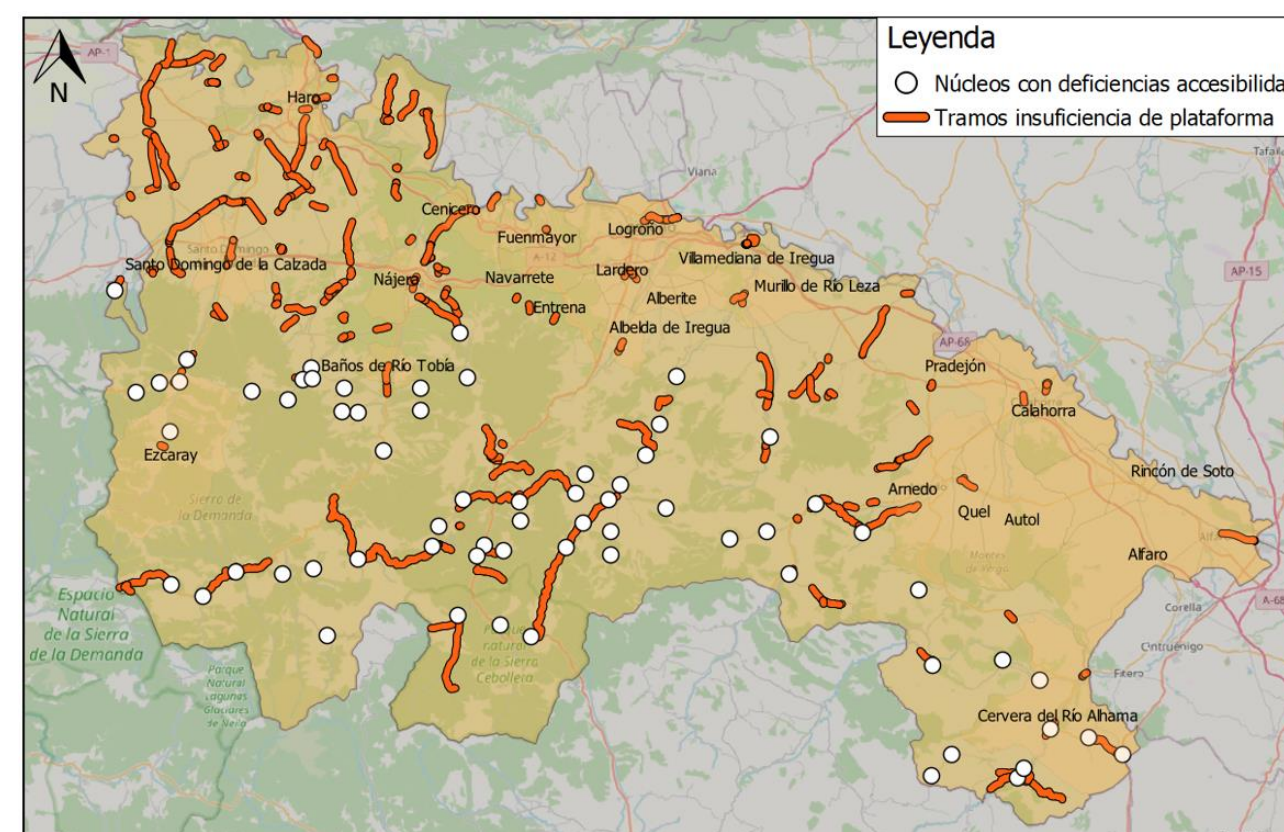


Ilustración 2 – Tramos con insuficiencia de plataforma y núcleos con deficiencias de accesibilidad

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 | |
| 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, EI | 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, EI | 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 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) |
| CLASIFICACION | 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.

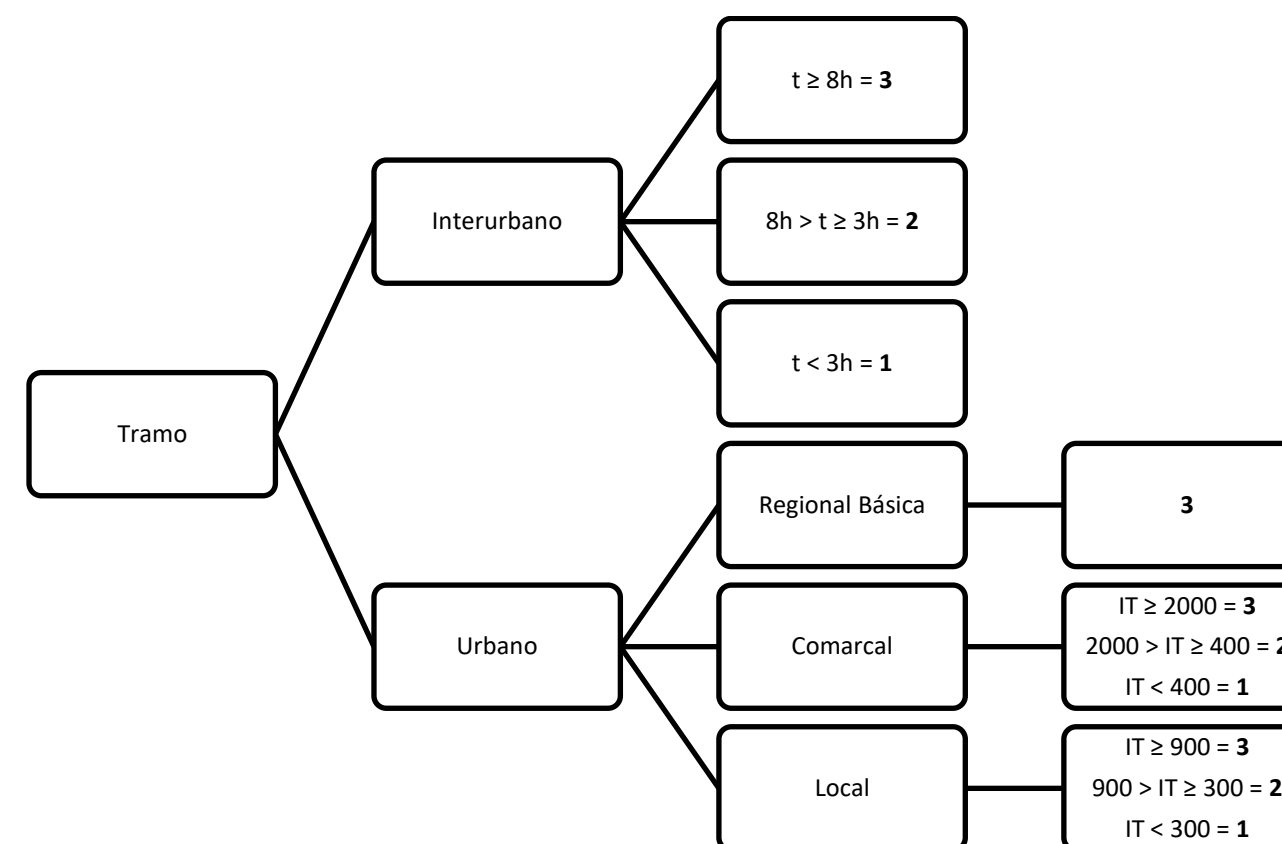


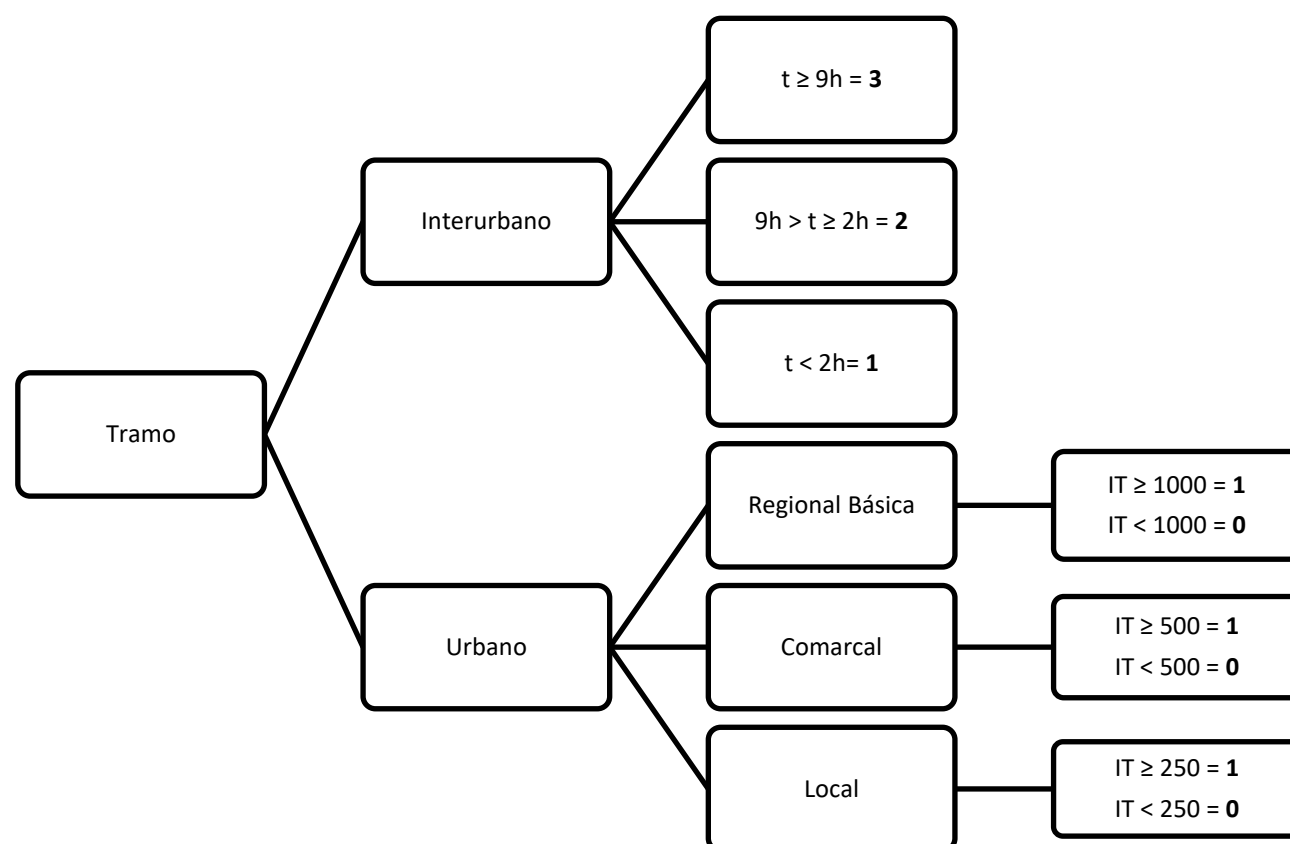
Tabla 12 - Valoración multicriterio por estado

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% |

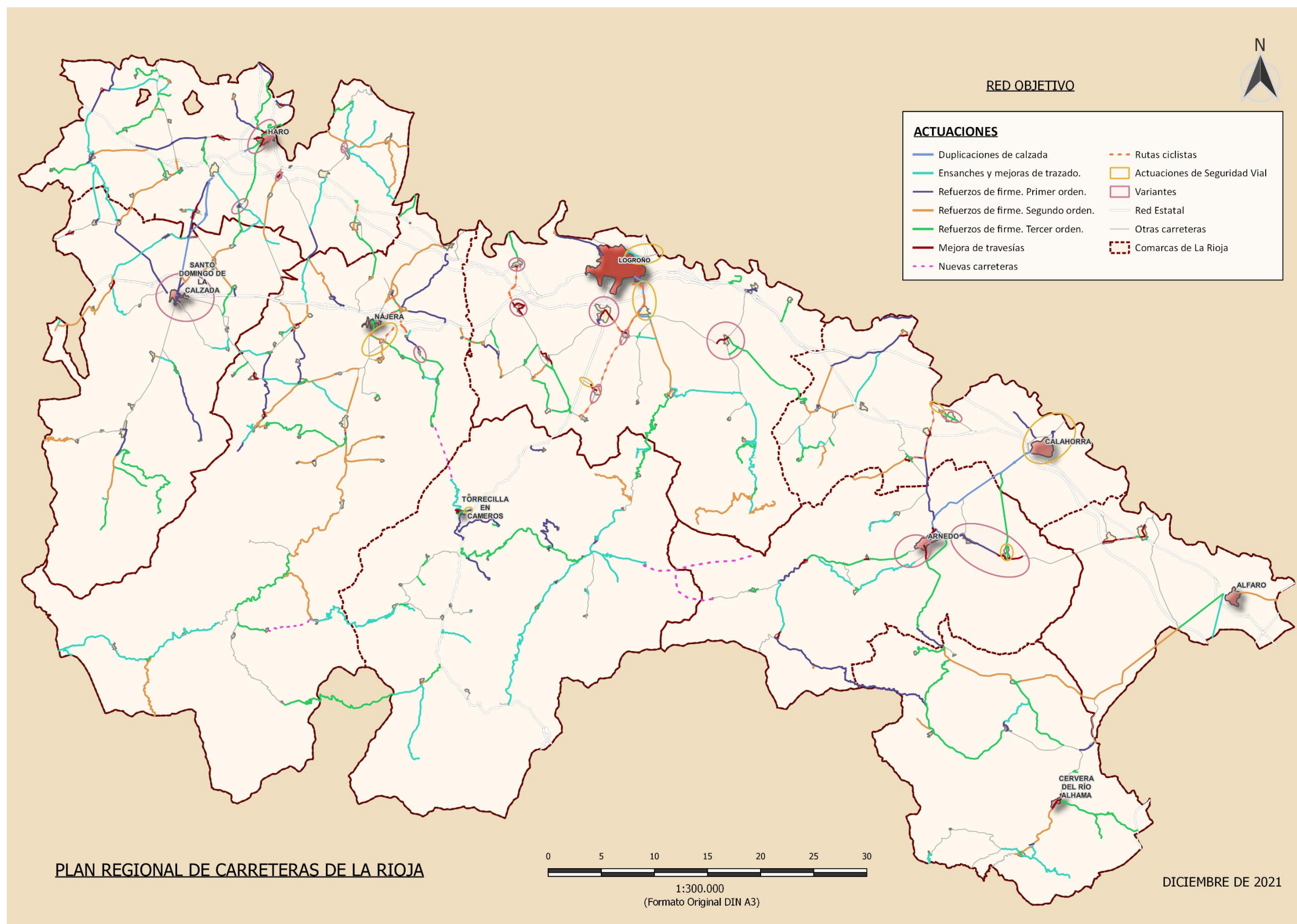
Tabla 19 - Valoración de las actuaciones

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 HORNOS 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 VILLASVERDE DE RIOJA | IMD<250 | T42 | ACCIDENTADO | 5/5 | 3960 | 247.931,98 € | ANGUIANO | LOCAL |
| LR-331 | LR-331_03 | VILLASVERDE DE RIOJA | IMD<250 | T42 | LLANO | - | 190 | 14.274,87 € | ANGUIANO | LOCAL |
| LR-331 | LR-331_04 | VILLASVERDE 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 |
| LR-256 | 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

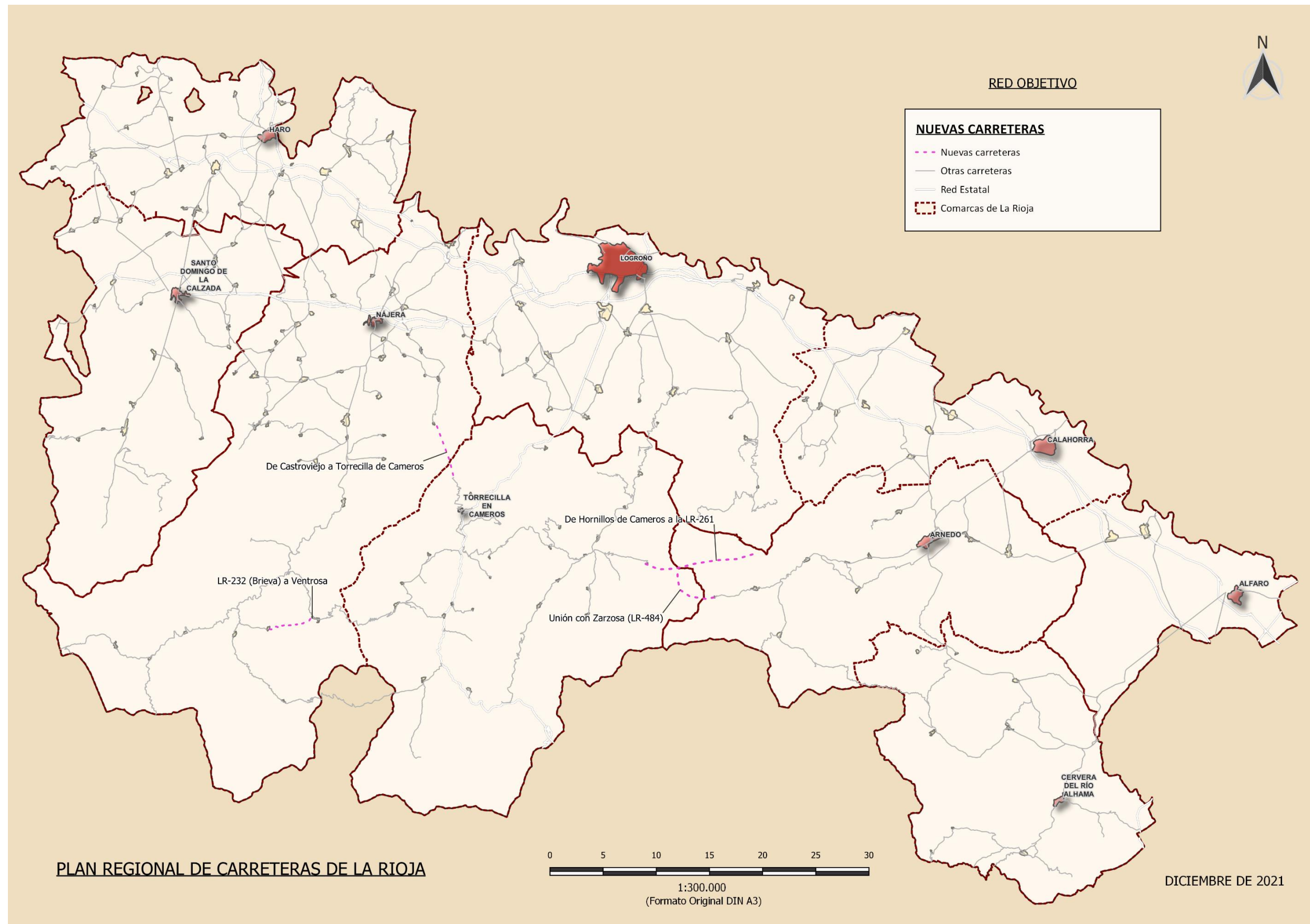
| Carretera | Tramo Inventario | Tramo | I.M.D. | Categoría Firme | Tipo de terreno | Sección | Longitud (km) | Coste (€) | Comarca | Categoría |
|-----------|------------------|---|---------------|-----------------|-----------------|---------|---------------|--------------|-----------------------|-----------------|
| 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 |

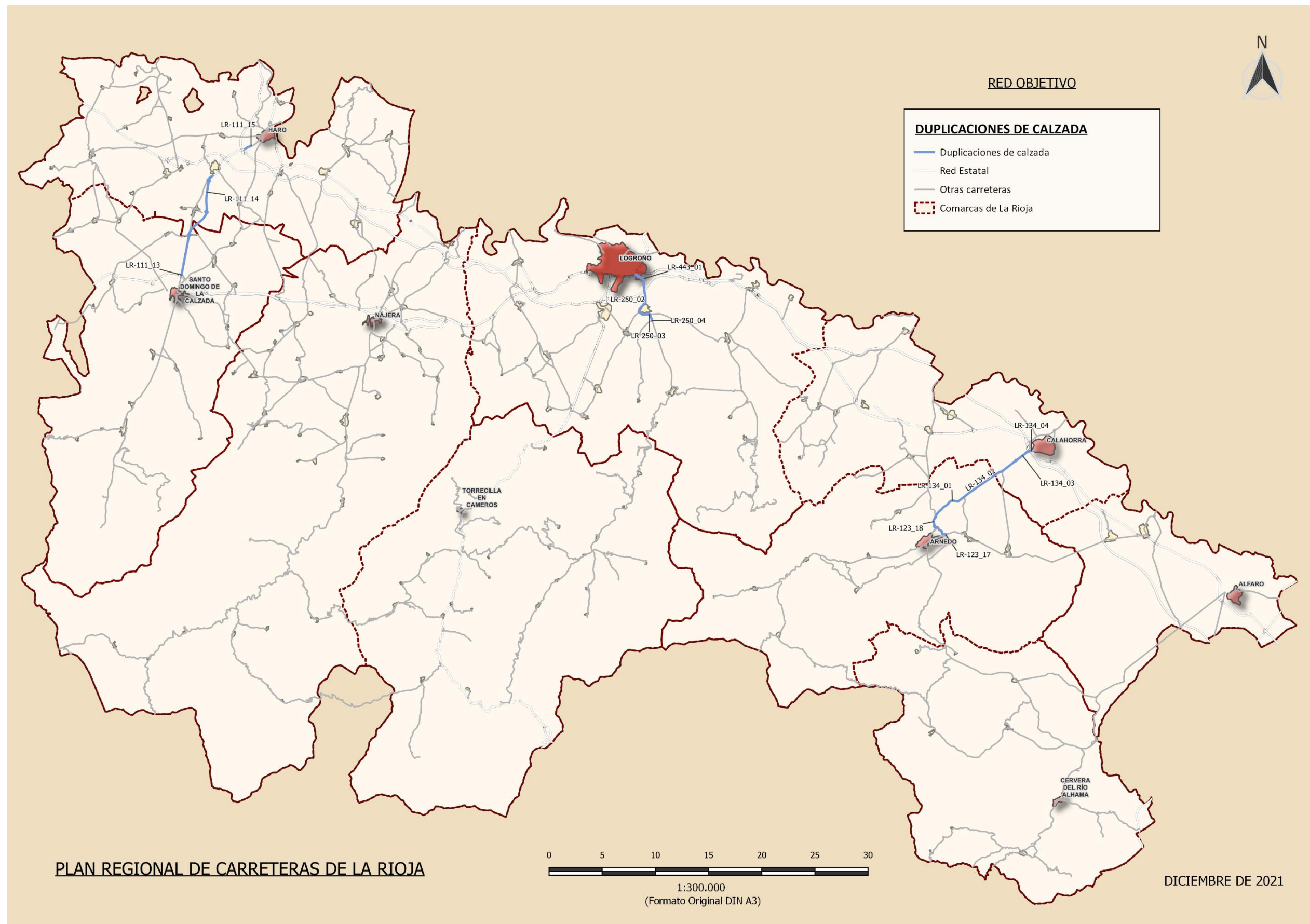
Valoración Rutas Ciclistas

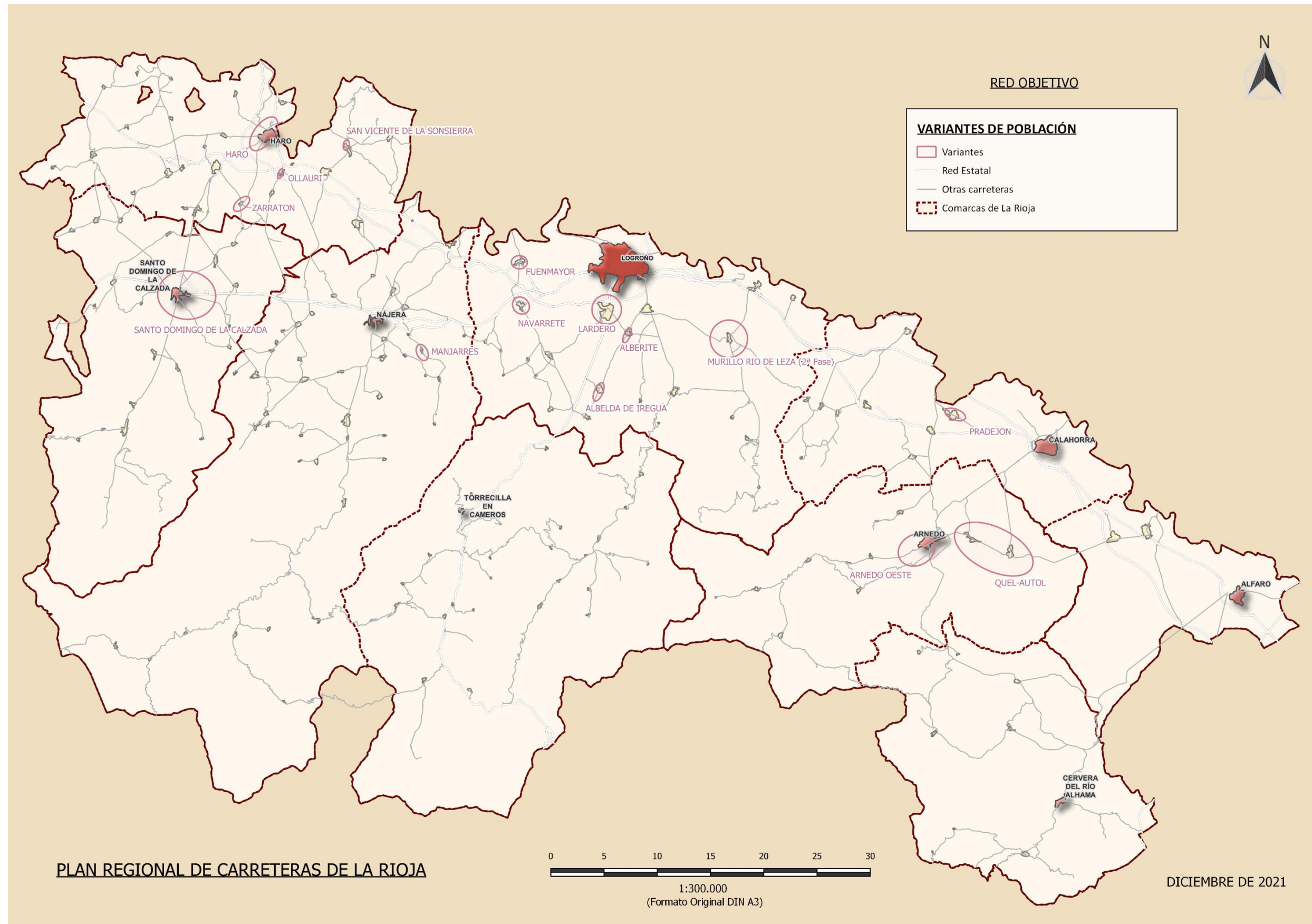
| Tramo | Comarca | Demanda | Longitud (km) | Carretera | Tramo Inventario | I.M.D. | Comentario |
|-----------------------------------|----------------|----------|---------------|-----------|------------------|--------|---|
| ALBELDA DE IREGUA-ALBERITE | LOGROÑO | 865,97 | 6,5 | LR-255 | LR-255_03 | 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

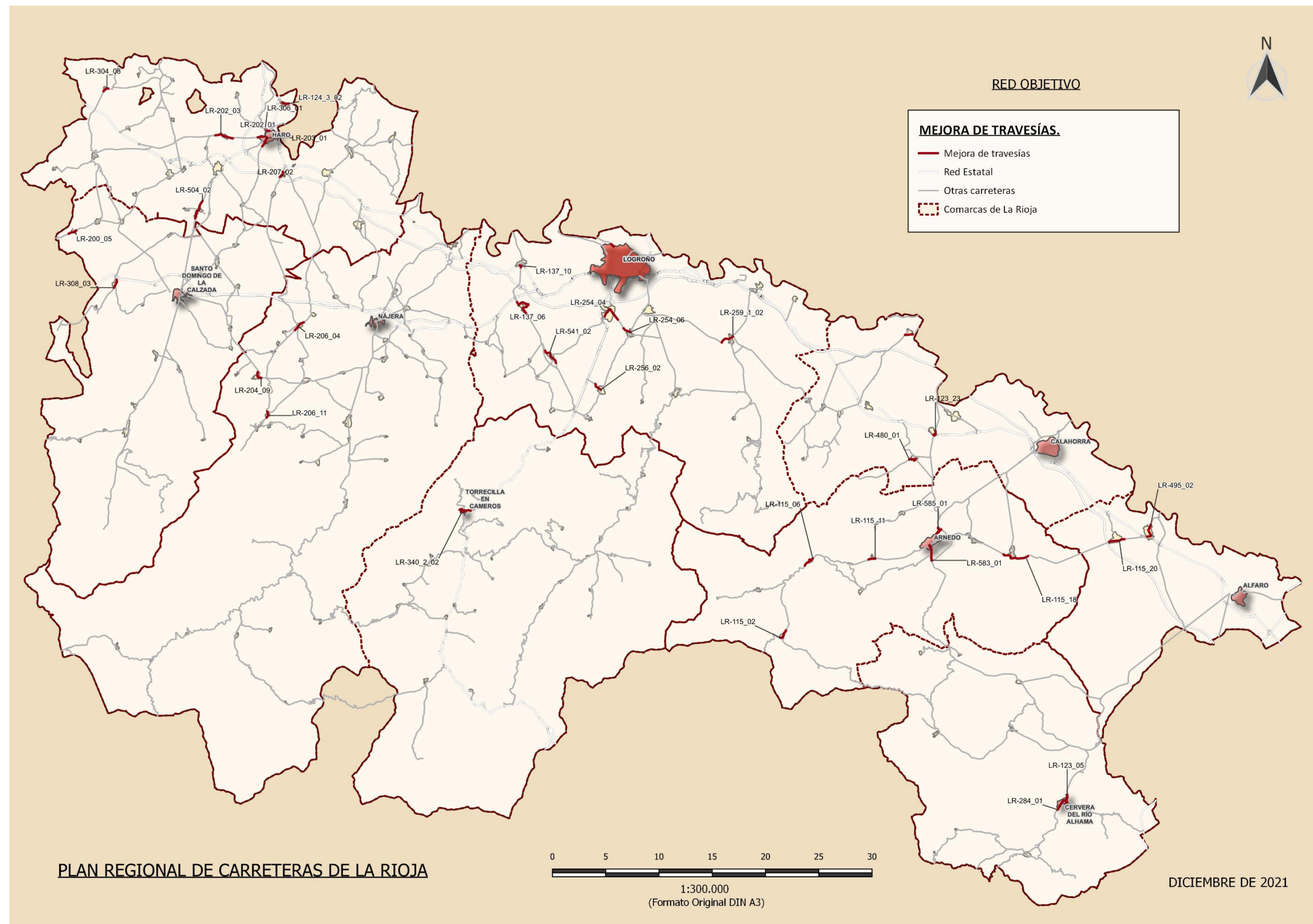
1. Nuevas carreteras
2. Duplicaciones de calzada
3. Variantes de población
4. Ensanches y mejoras de trazado
5. Mejora de travesías
6. Refuerzo de firmes (primer, segundo y tercer orden)
7. Actuaciones de seguridad vial
8. Actuaciones para la movilidad sostenible
9. Resumen de actuaciones para conseguir la Red Objetivo

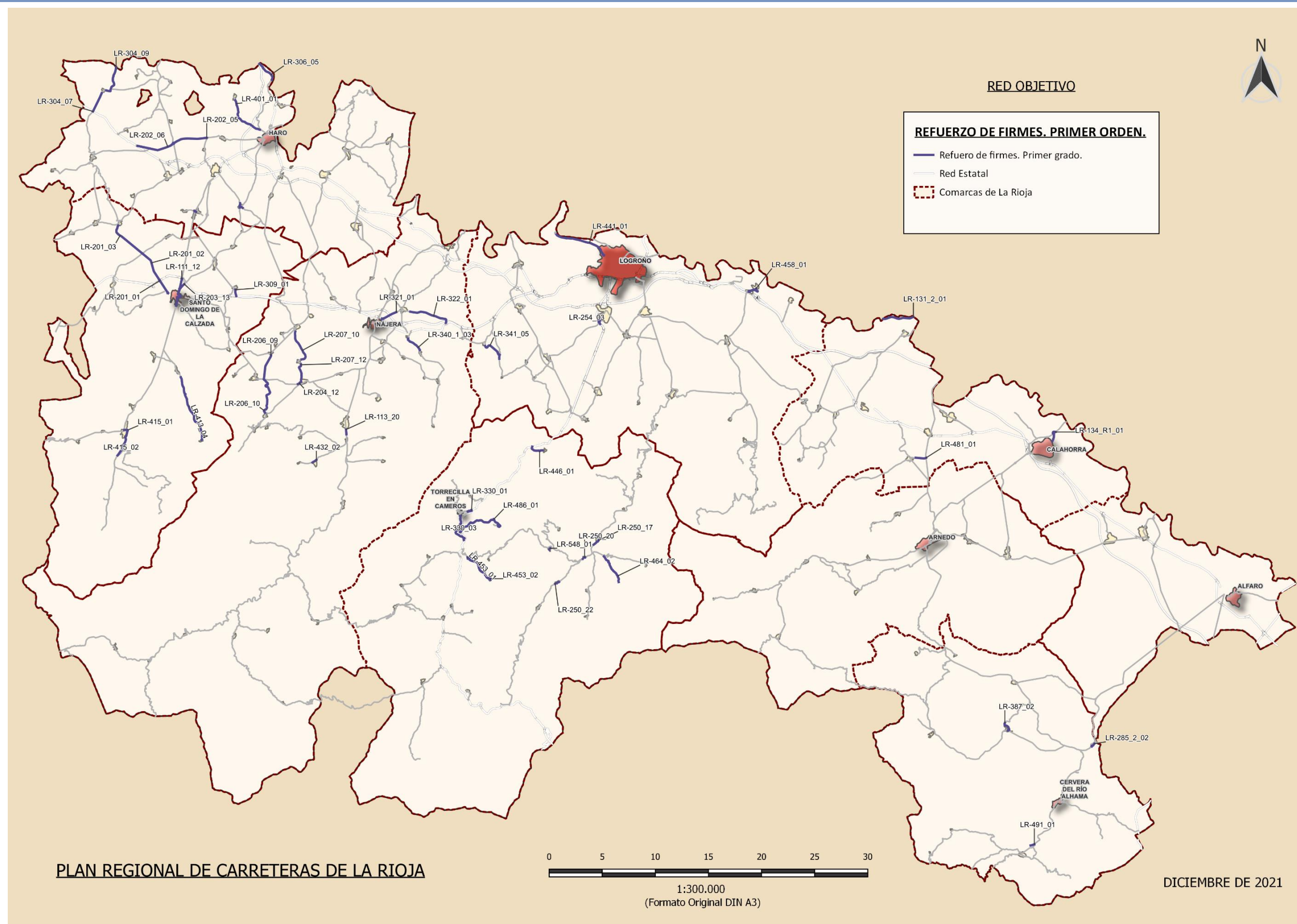




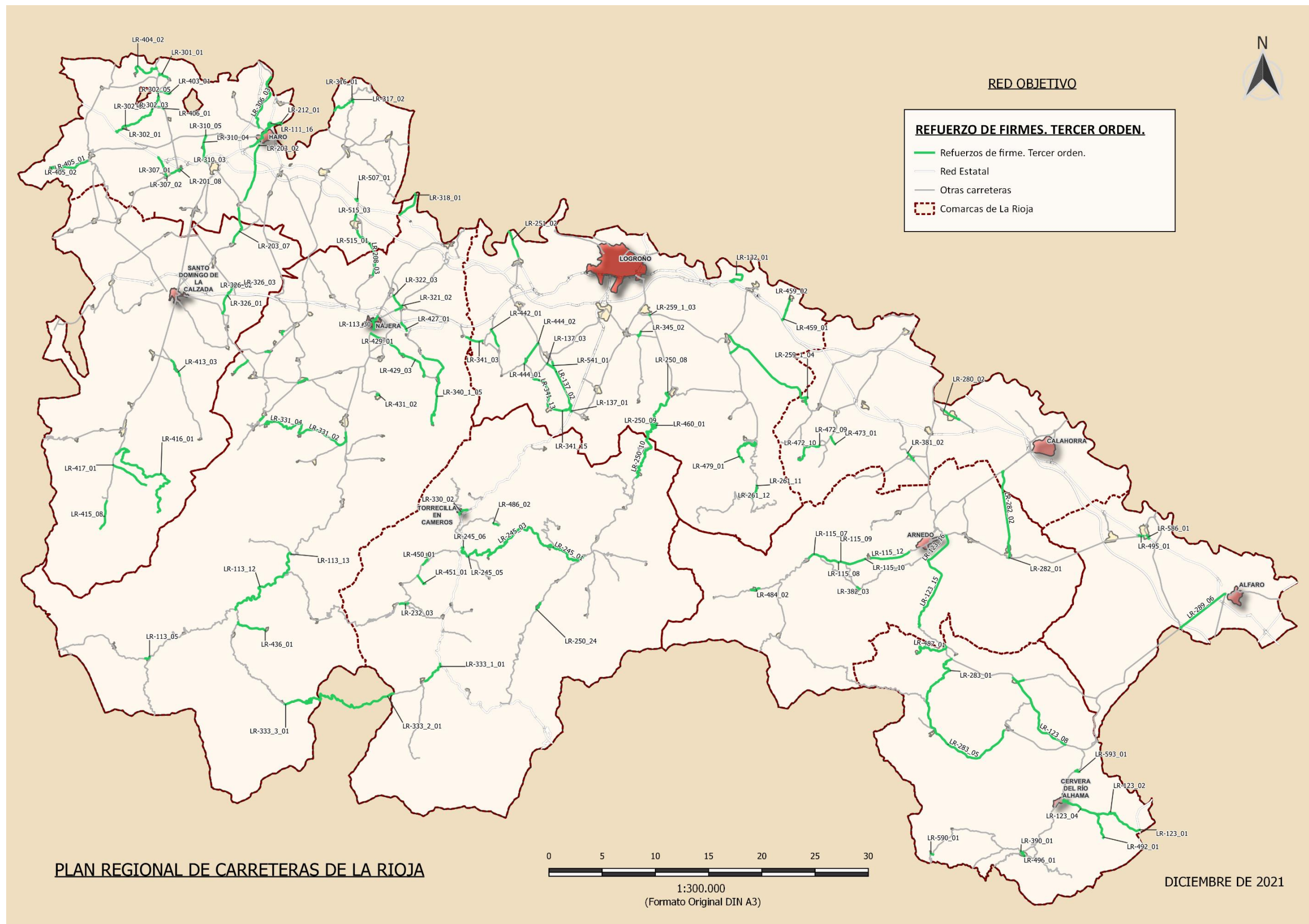


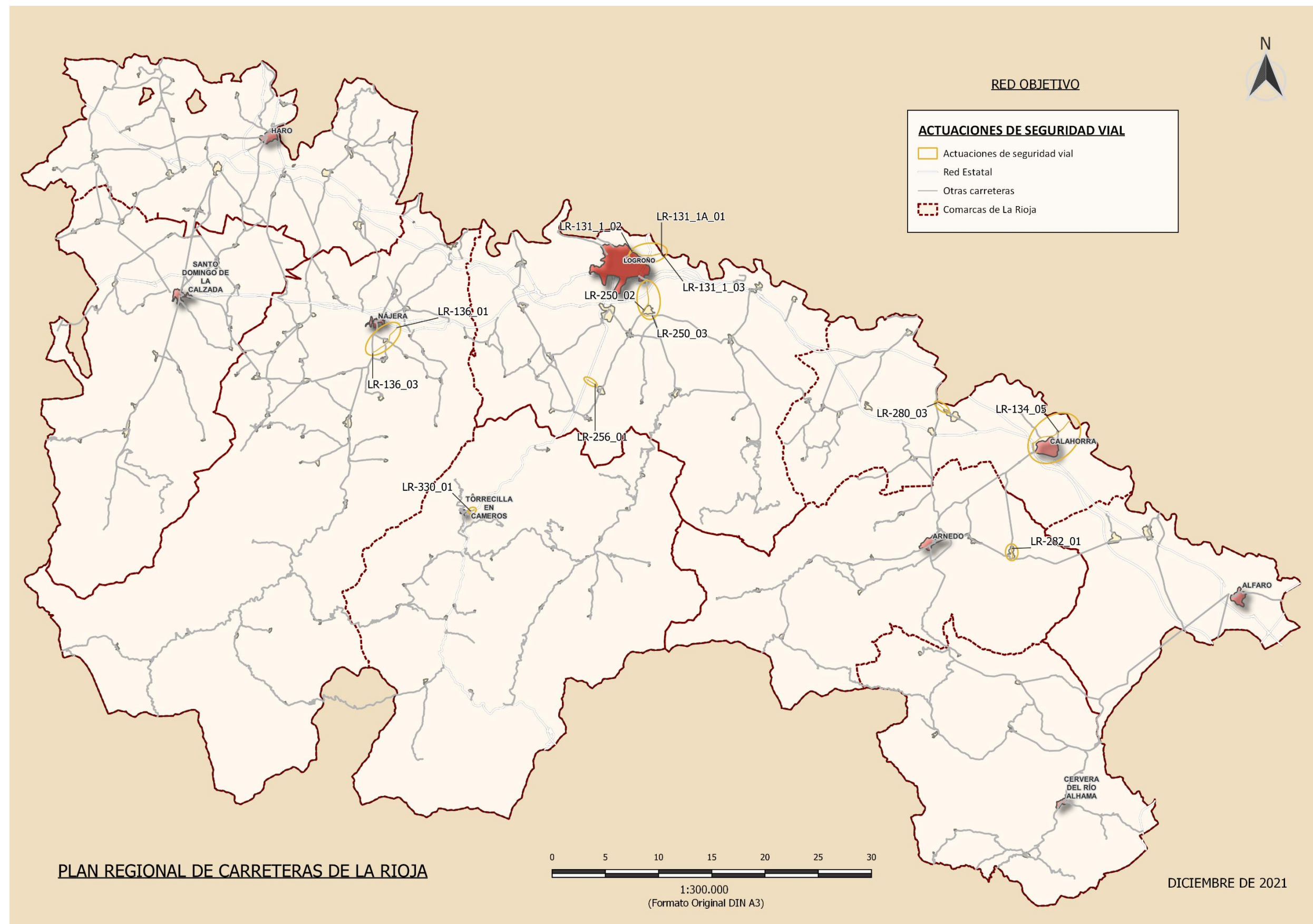


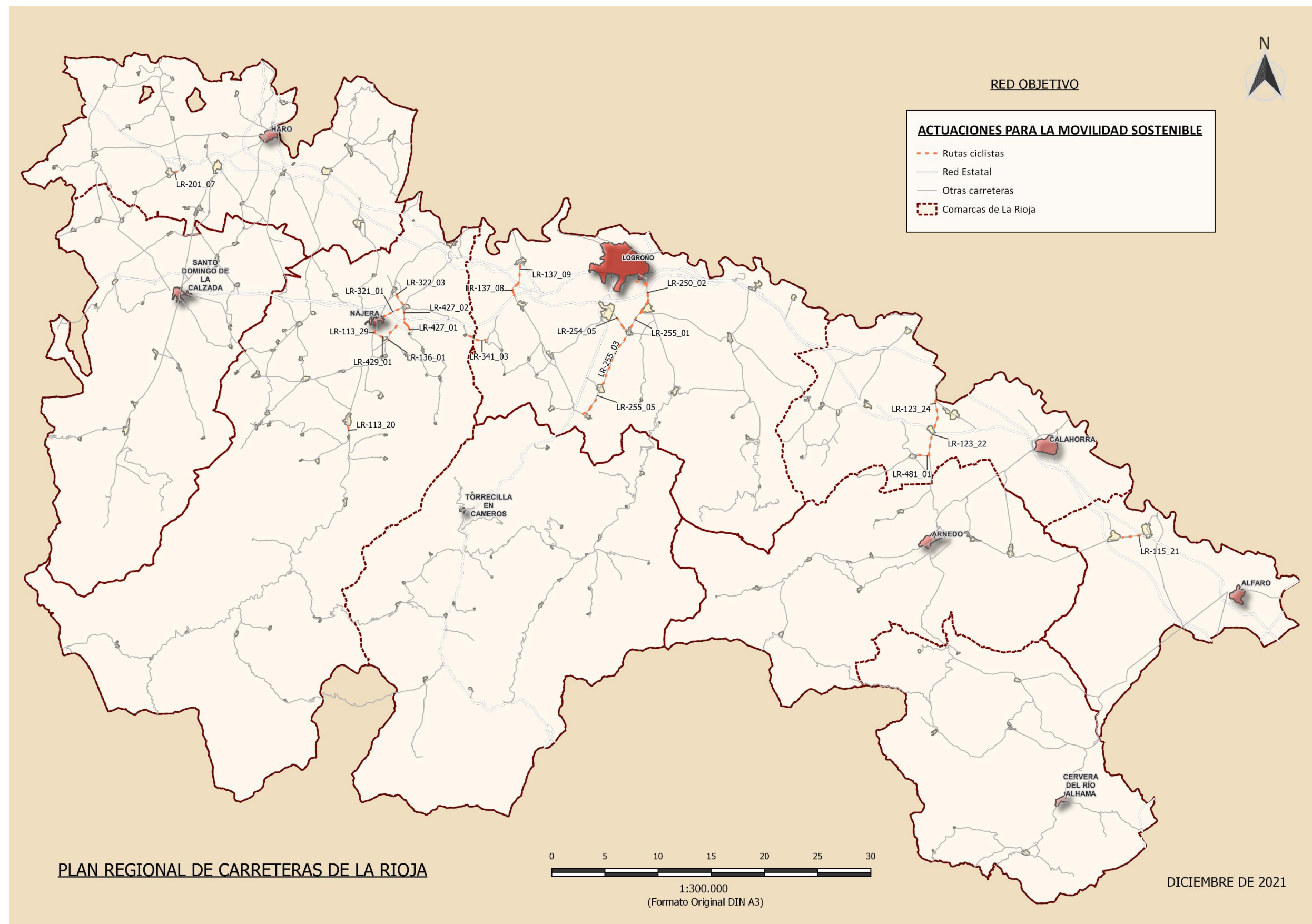


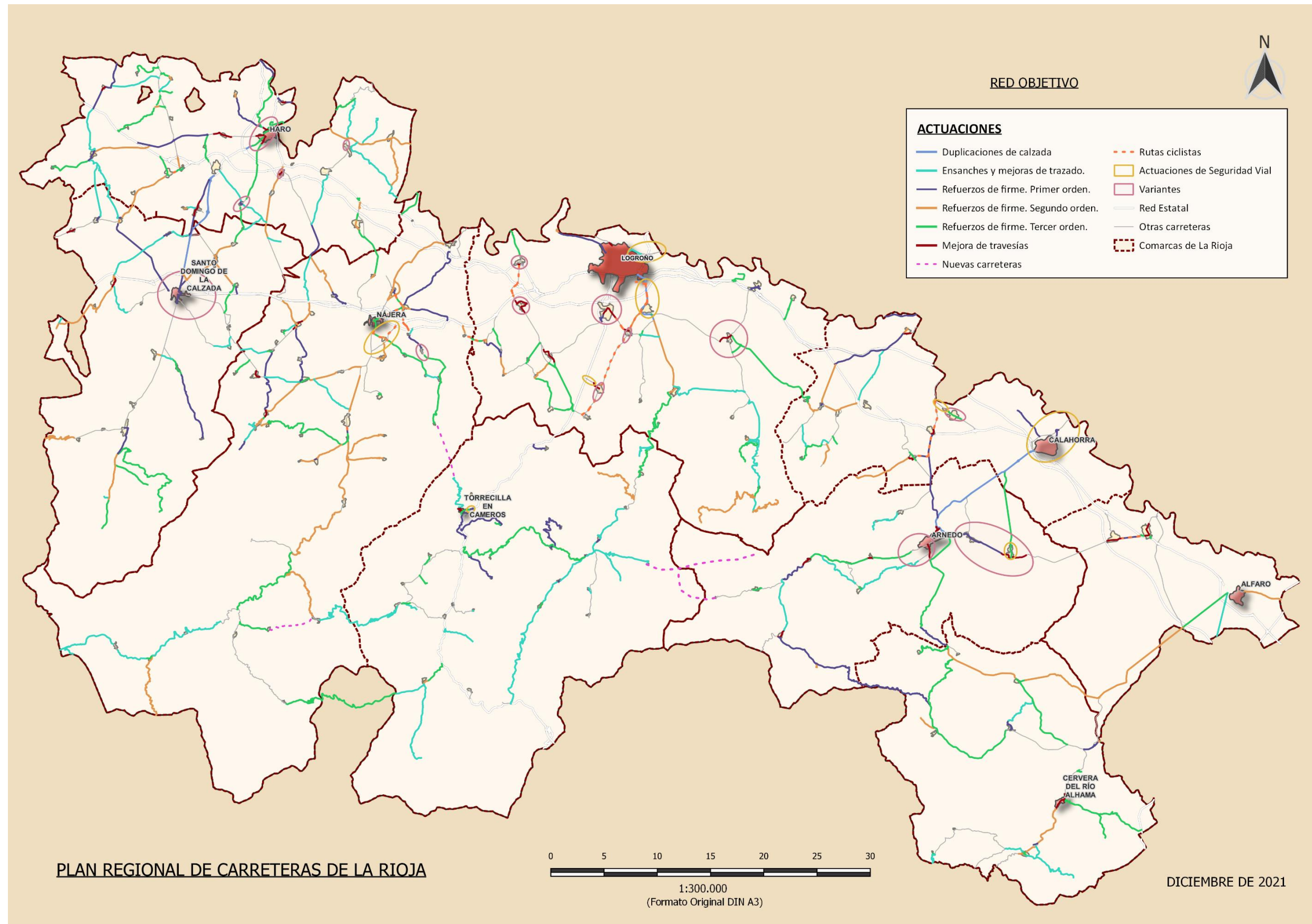












**PLAN REGIONAL DE CARRETERAS
DE LA RIOJA 2022-2030**

ANEJO 14. PROGRAMACIÓN DE LAS INVERSIONES



La Rioja



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.

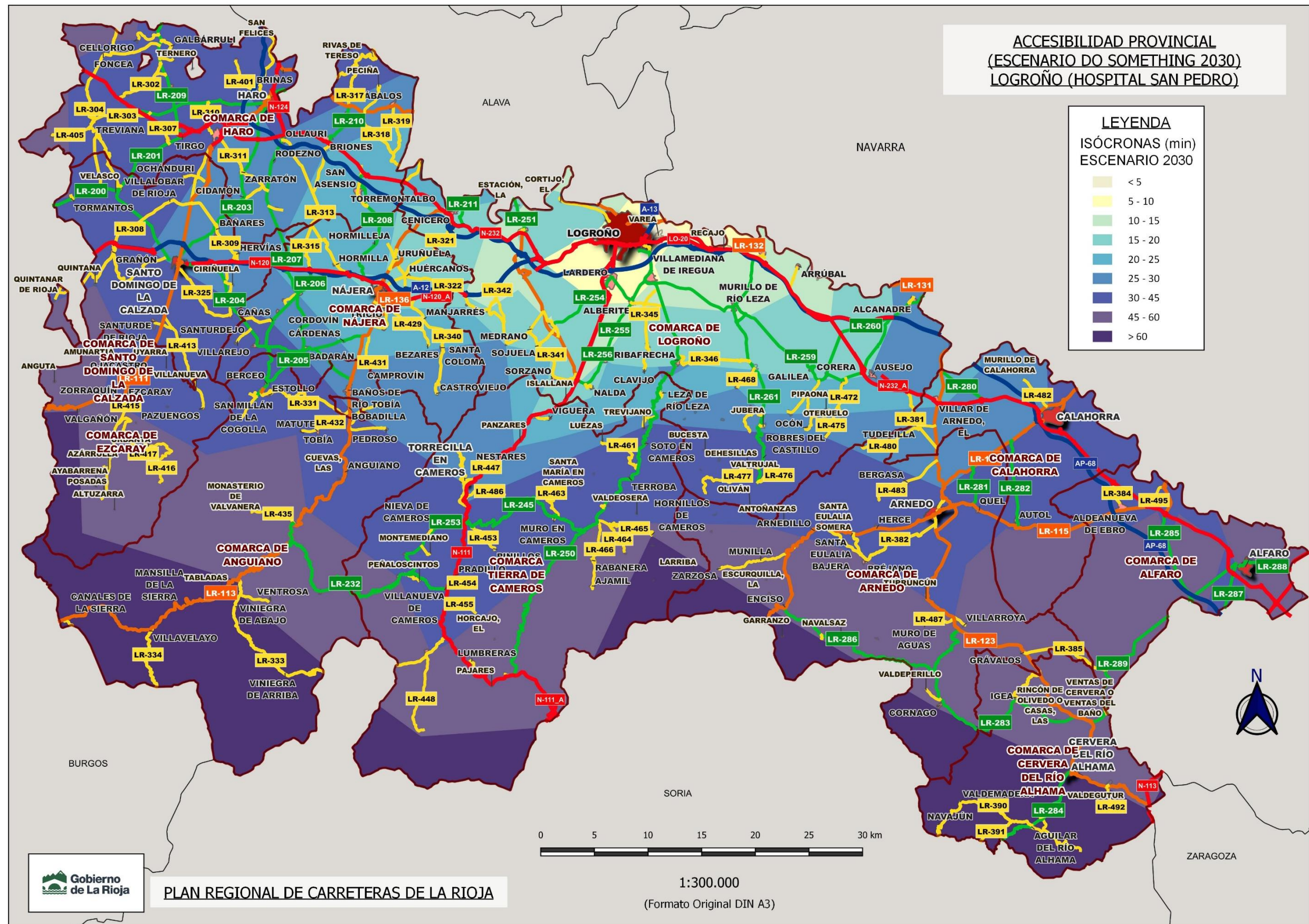
Para ello, por una parte, se calculan los minutos ahorrados anualmente para ambos escenarios (minutos ahorrados en un día x 365 días). Por otro, se consultan los datos obtenidos en el apartado 7.2 *Valoración de las distintas alternativas y criterios del Estudio Ambiental Estratégico*, donde se estima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

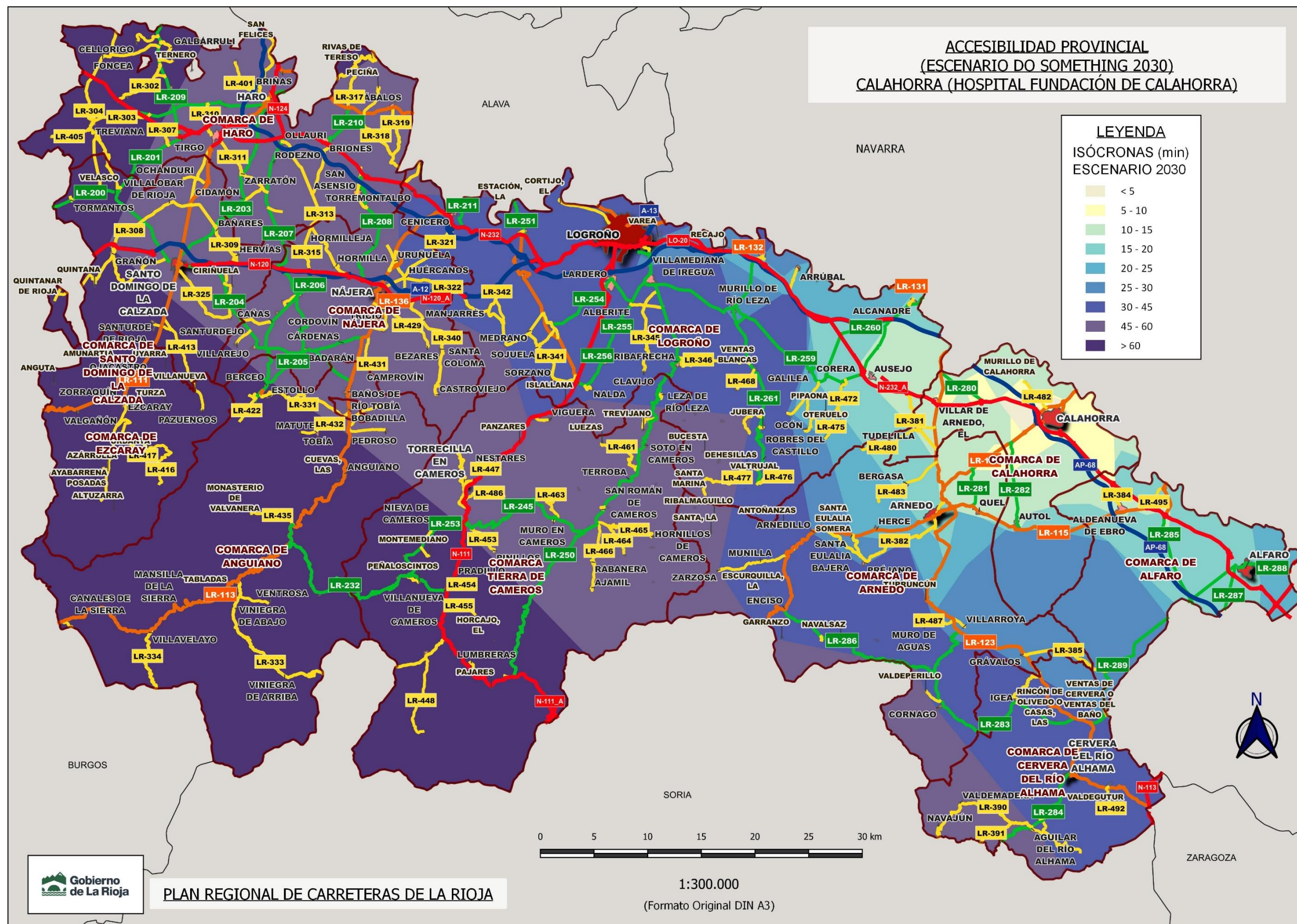
| | Do Nothing 2030 | Do Something 2030 | Ahorro anual |
|--|--------------------|----------------------|------------------------------------|
| Tiempo de recorrido anual (min) | 18.258.030 | 18.033.190 | 224.840 min |
| Emisiones anuales (Tn Co2/año) | 1.877,75 | 1.866,28 | 11,47 Tn CO₂/año |
| Consumo 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 invernada, 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 |

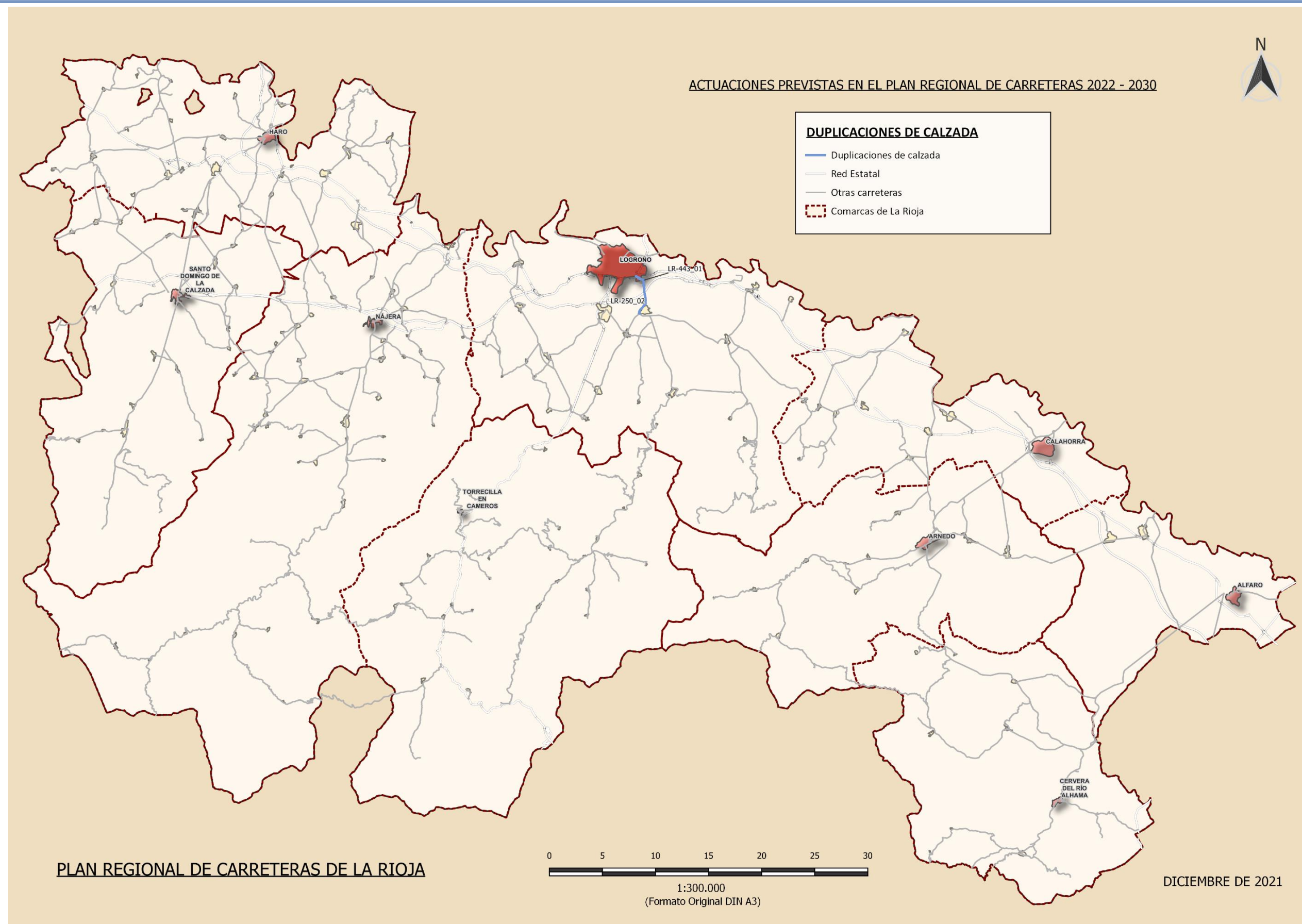
| | | | | | | | | | | | |
|--------|-------------|--------------------------------|---------------|-----|-----------------|-----|-------|----------------|----------------------------|----------|-----------|
| LR-285 | LR-285_2_03 | LR-289 LR-123 | 5000>IMD>1000 | T32 | ONDULADO | 6/8 | 1,2 | 268.319,23 € | 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 |

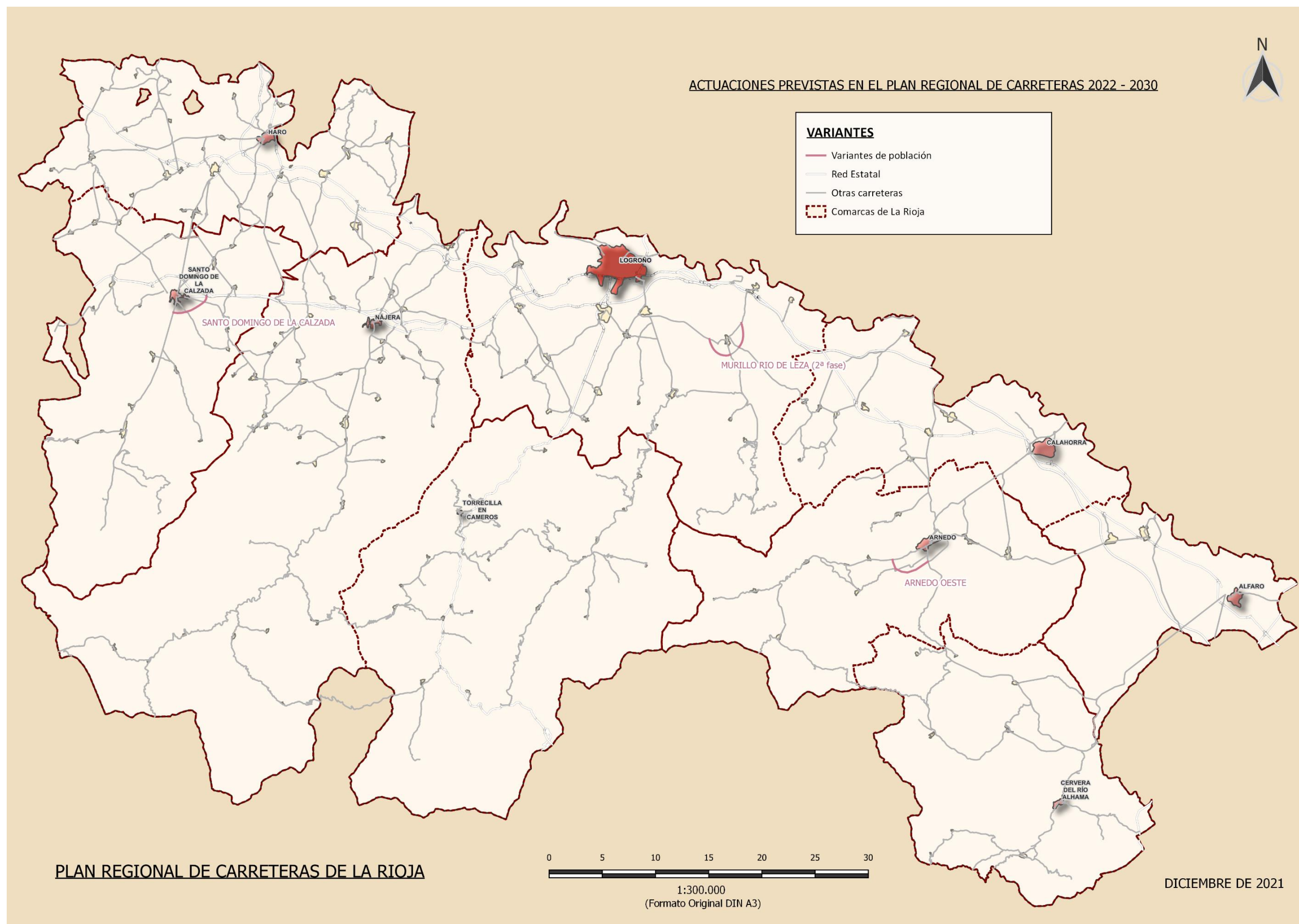
Valoración Actuaciones en medio urbano. Mejoras de Travesía.

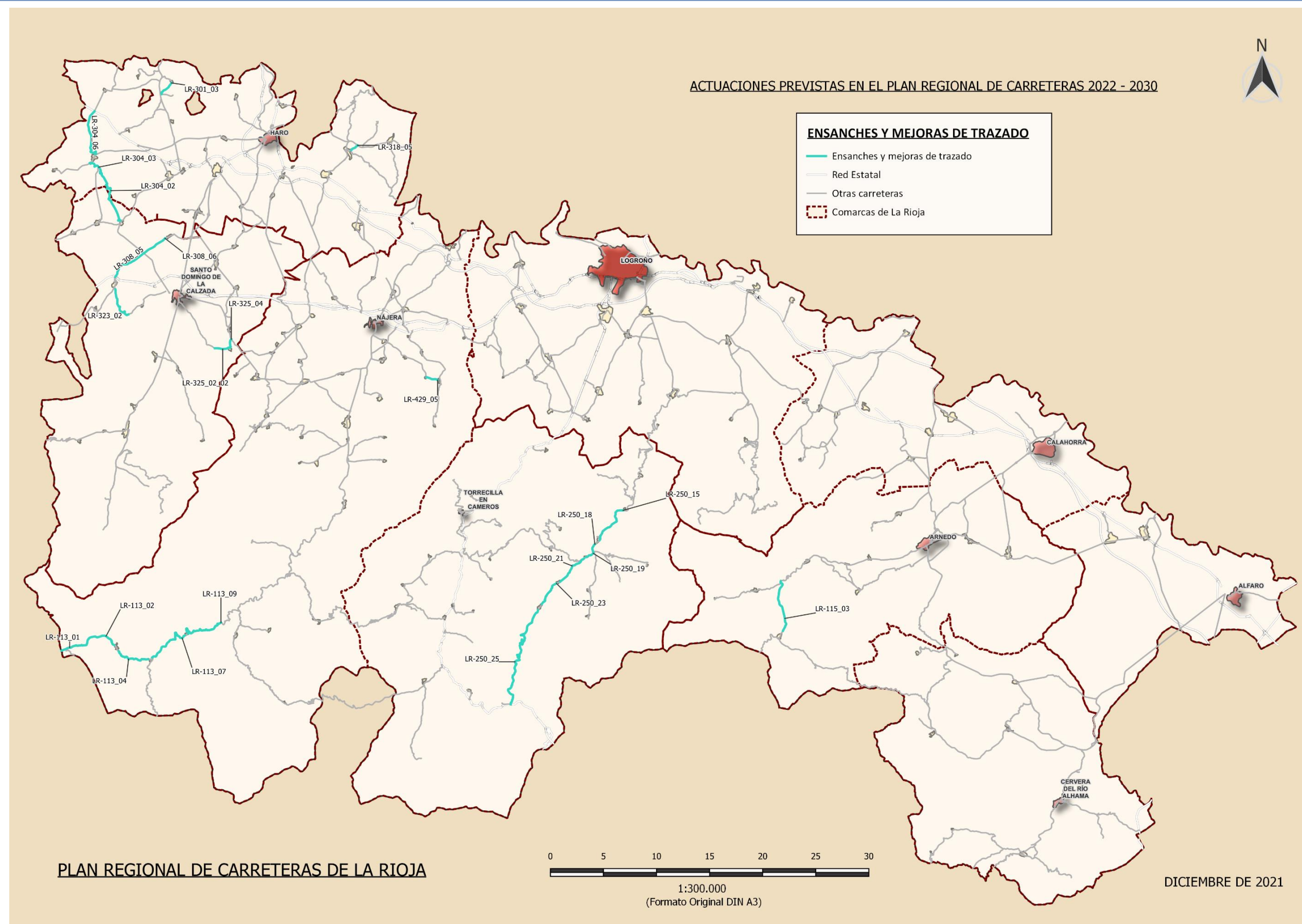
| CARRETERA | TRAMO INVENTARIO | TRAMO | I.M.D. | CATEGORÍA DE FIRME | TIPO DE TERRENO | SECCIÓN | LONGITUD (Km) | COSTE (€) | COMARCA | CATEGORÍA |
|-----------|------------------|------------------------|---------------|--------------------|-----------------|---------|---------------|----------------|----------------------------|-----------------|
| 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 |

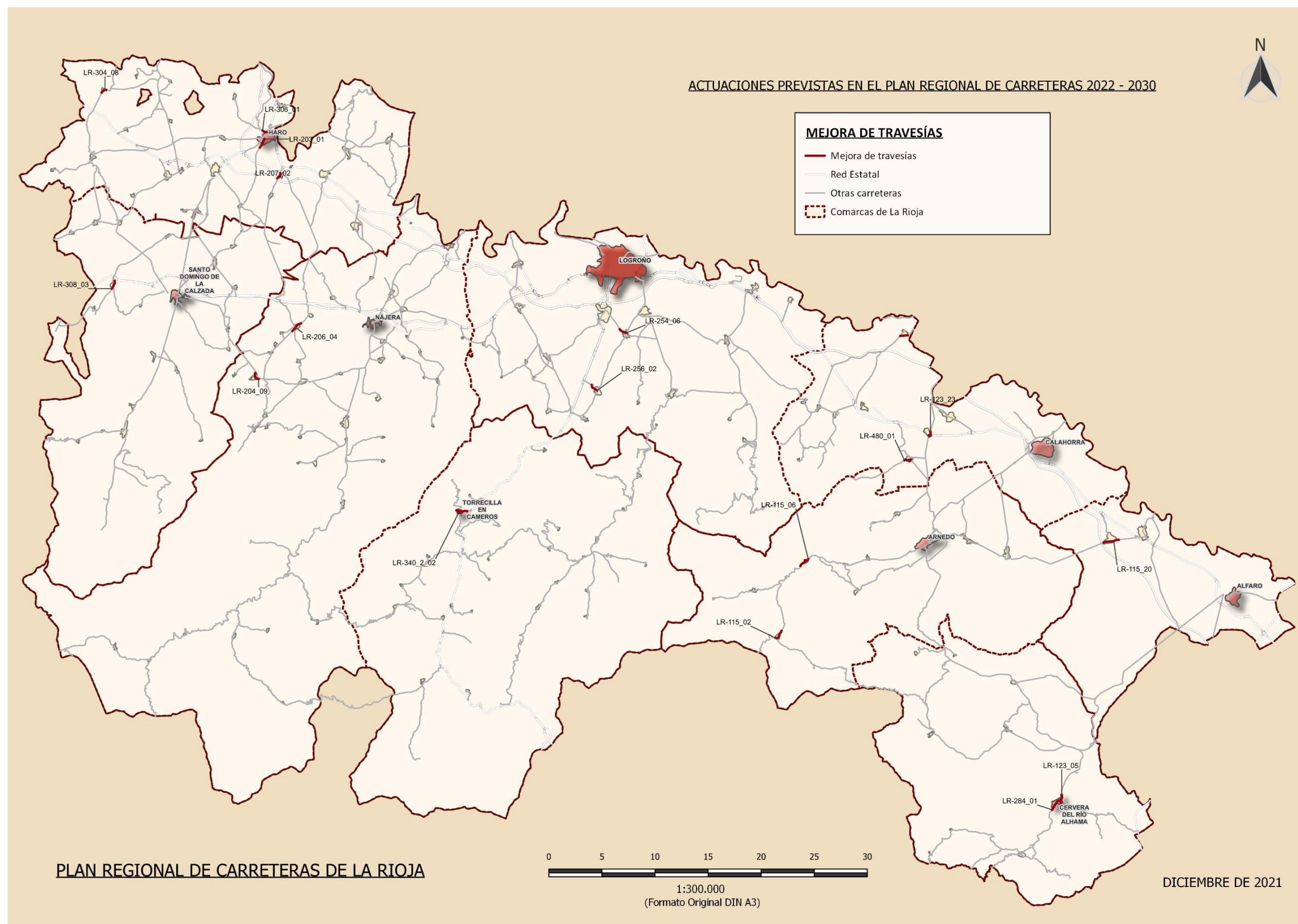
APÉNDICE D – PLANOS: ACTUACIONES PREVISTAS PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030

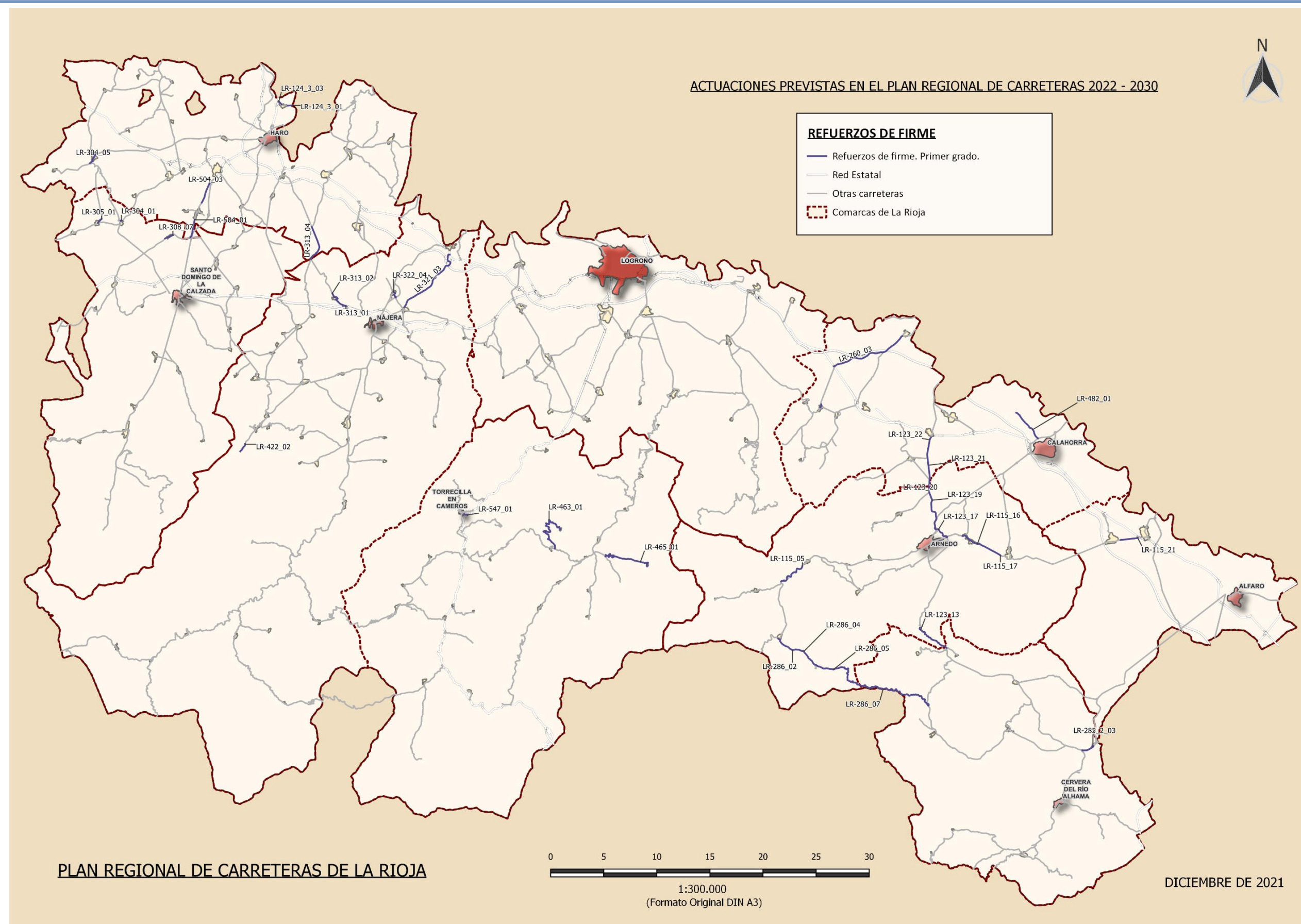
1. Duplicaciones de calzada
2. Variantes de población
3. Ensanches y mejoras de trazado
4. Mejora de travesías
5. Refuerzo de firmes
6. Resumen de actuaciones del Plan Regional de carreteras de La Rioja 2022-2030

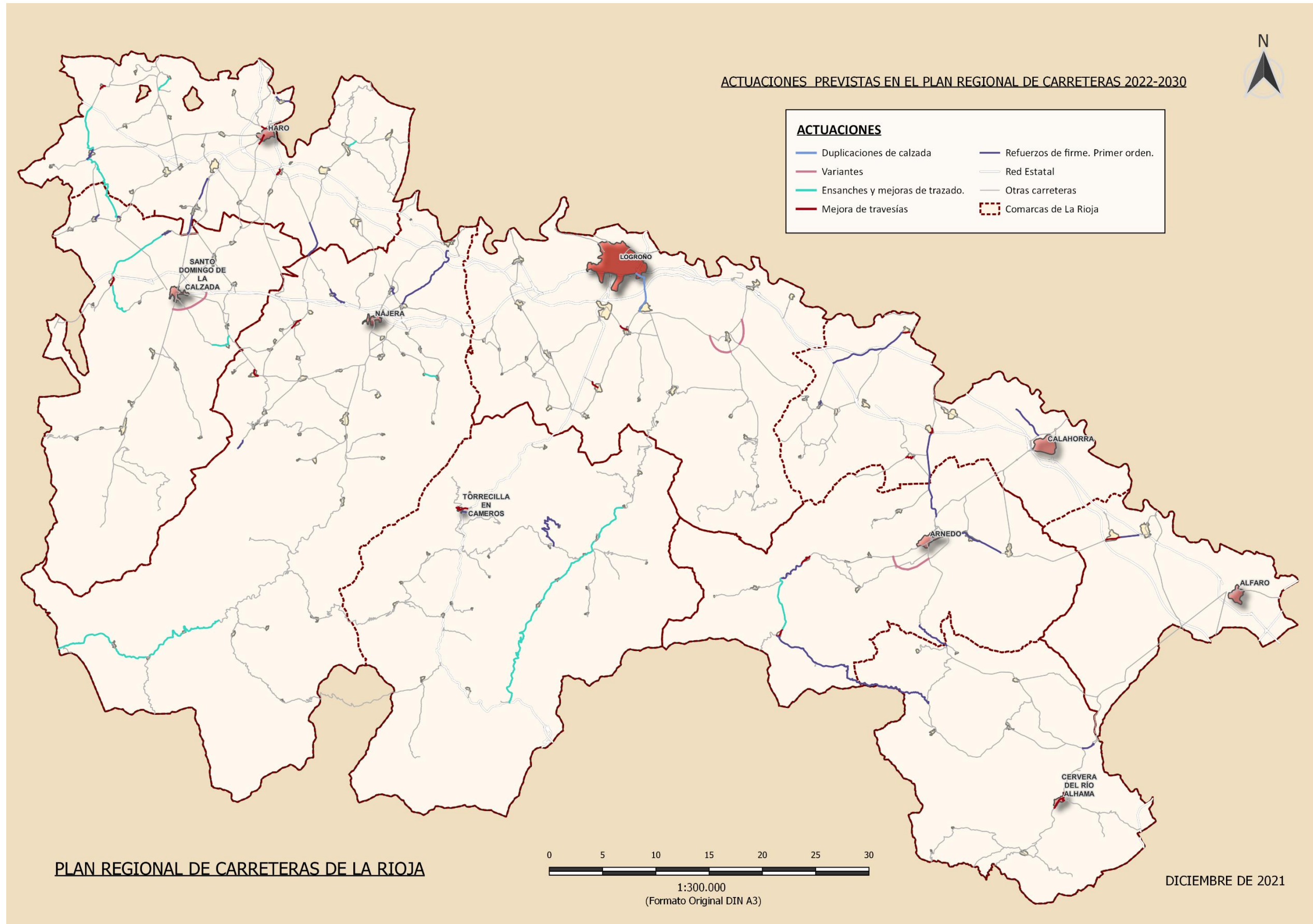












**PLAN REGIONAL DE CARRETERAS
DE LA RIOJA 2022-2030**

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.

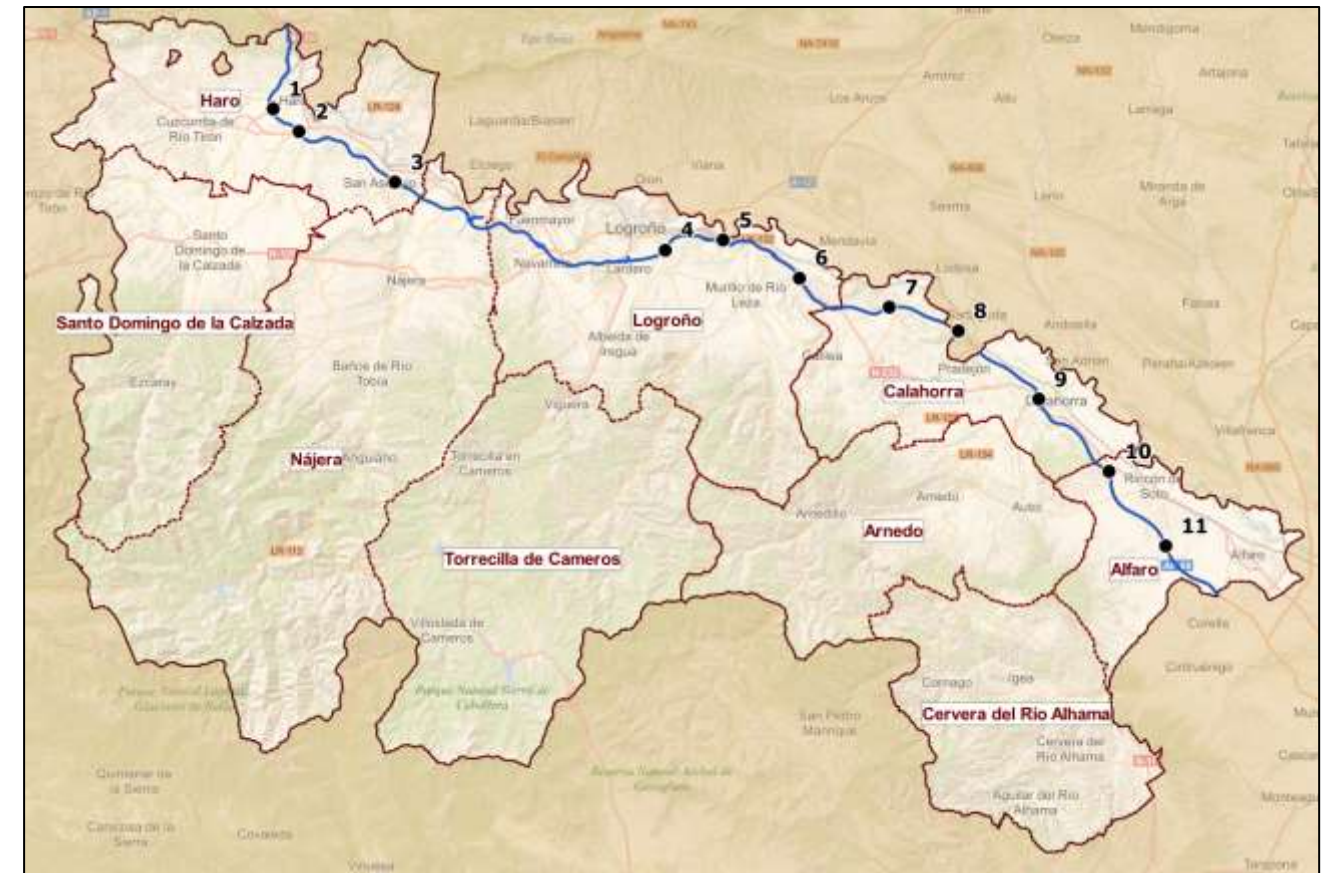


Ilustración 1 – Localización de los nuevos enlaces en la autopista AP-68 – Alternativa 1

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 al 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:

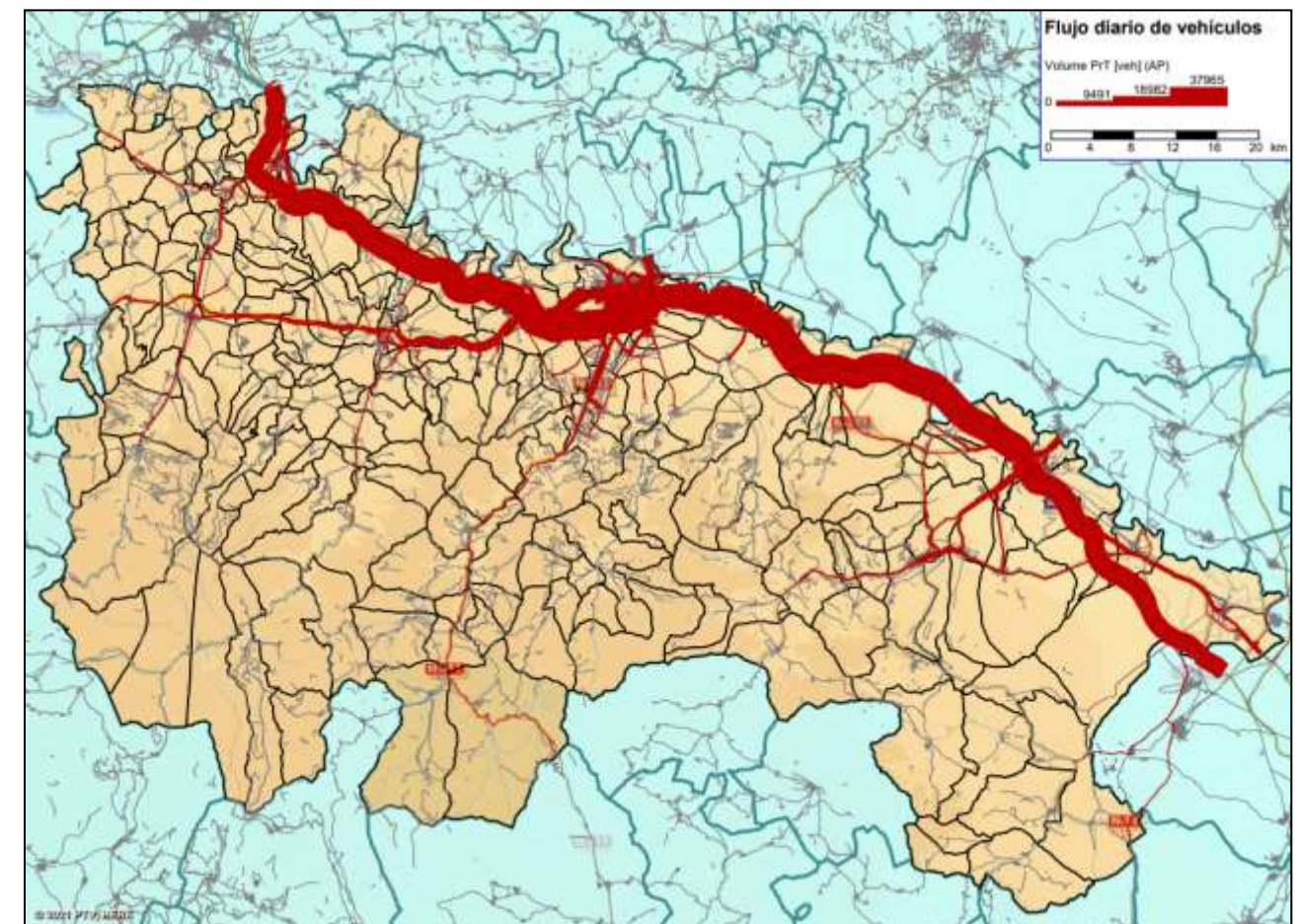


Ilustración 3 – Flujo diario vehicular – Alternativa 1

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):

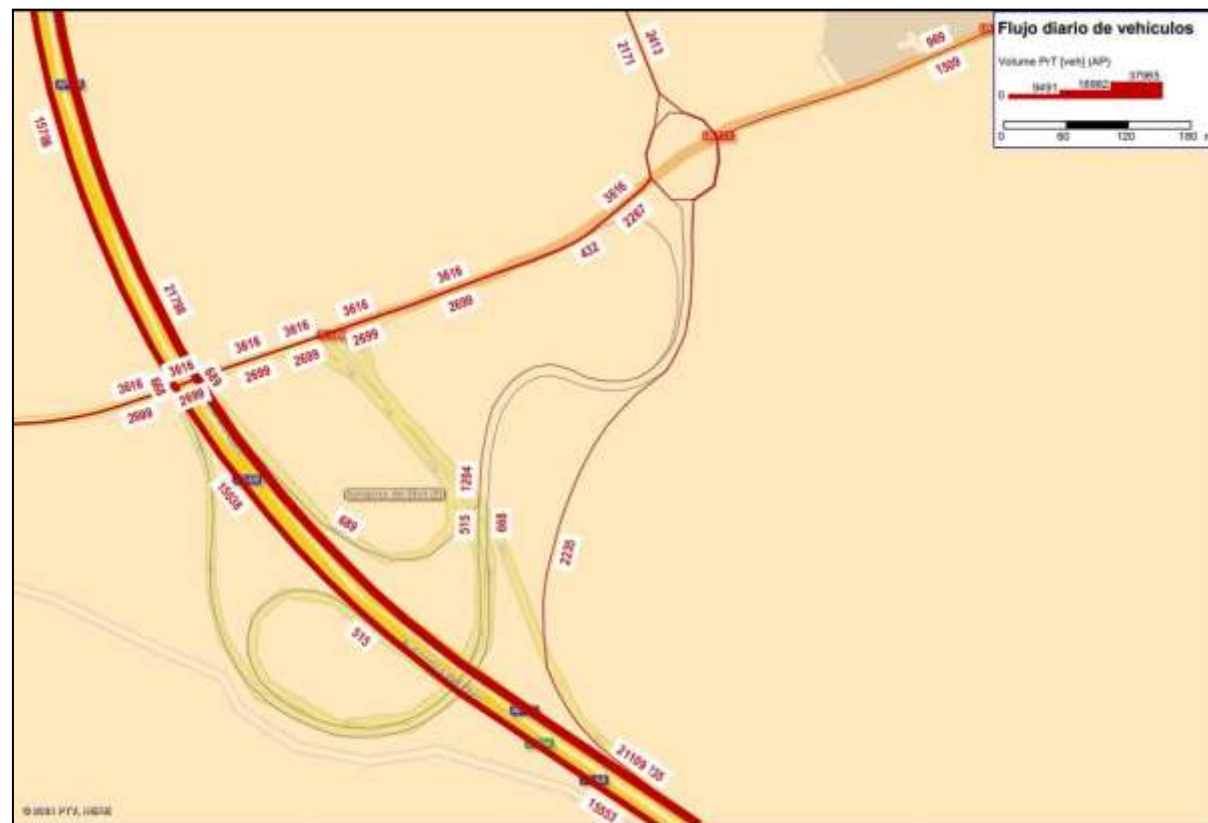


Ilustración 4 – Flujo diario vehicular – Alternativa 1: Enlace de Haro (P.K. 87,00) (1)

Fuente: Elaboración propia

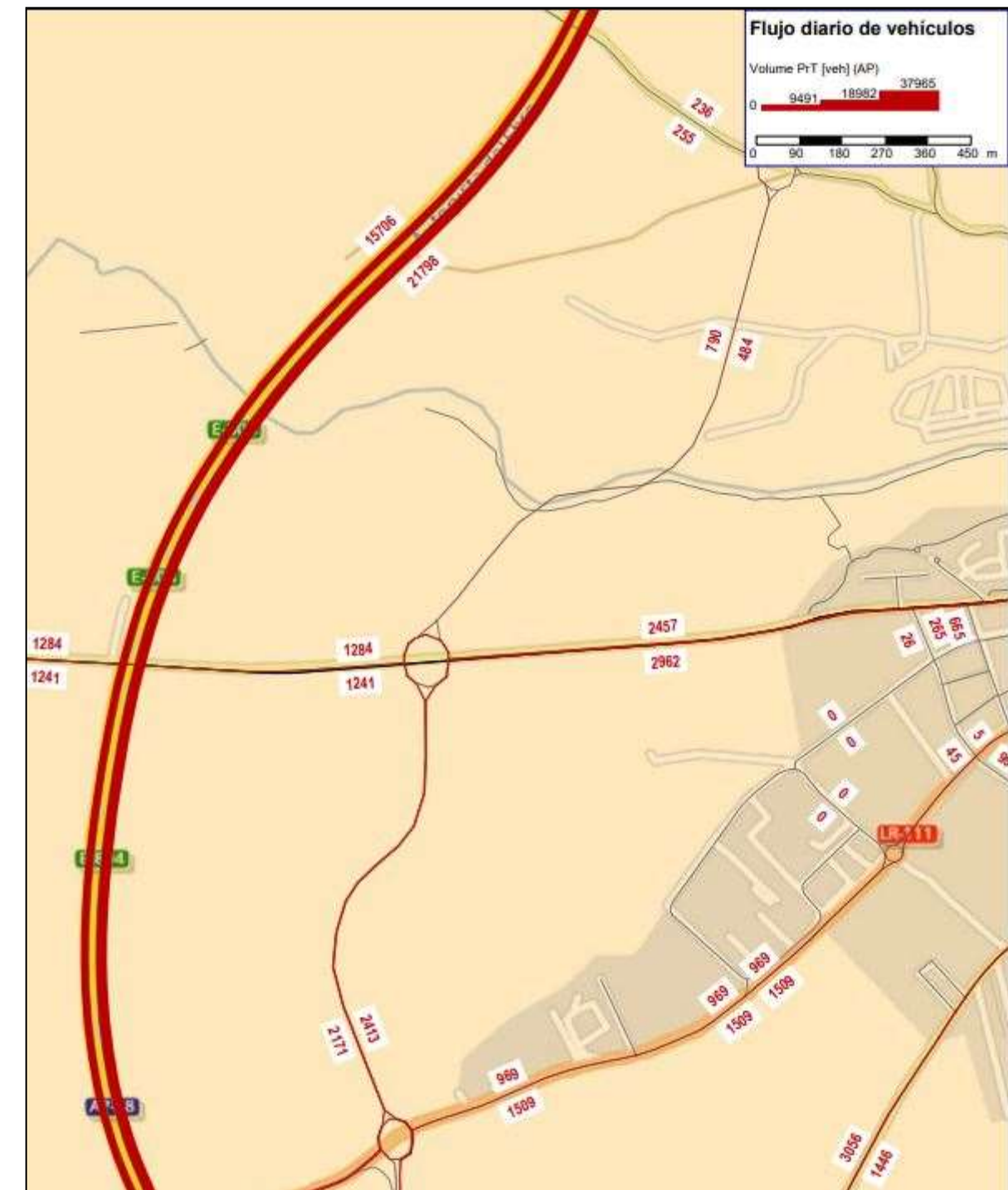


Ilustración 5 – Flujo diario vehicular – Alternativa 1: Enlace de Haro (P.K. 87,00) (2)

Fuente: Elaboración propia

2. Enlace de Ollauri con la N-232 y la N-124 (P.K. 90,50):

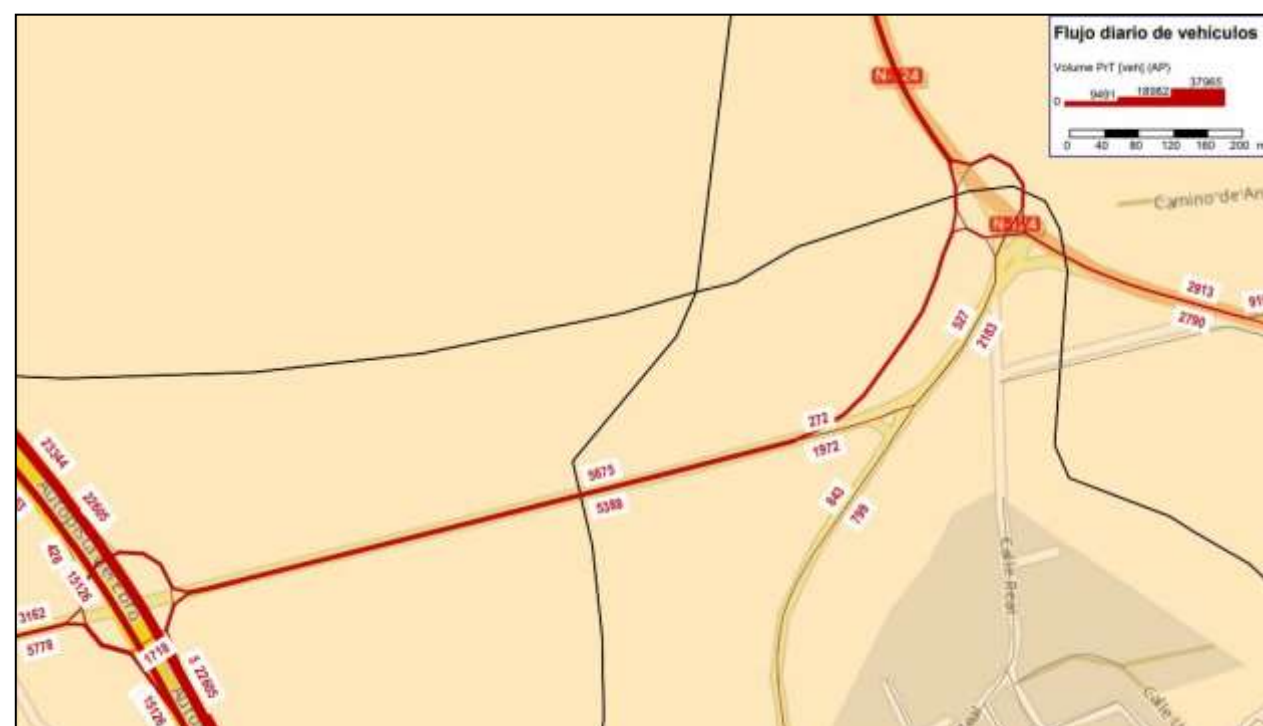


Ilustración 6 – Flujo diario vehicular – Alternativa 1: Enlace de Ollauri con la N-232 y la N-124 (P.K. 90,50) (1)

Fuente: Elaboración propia

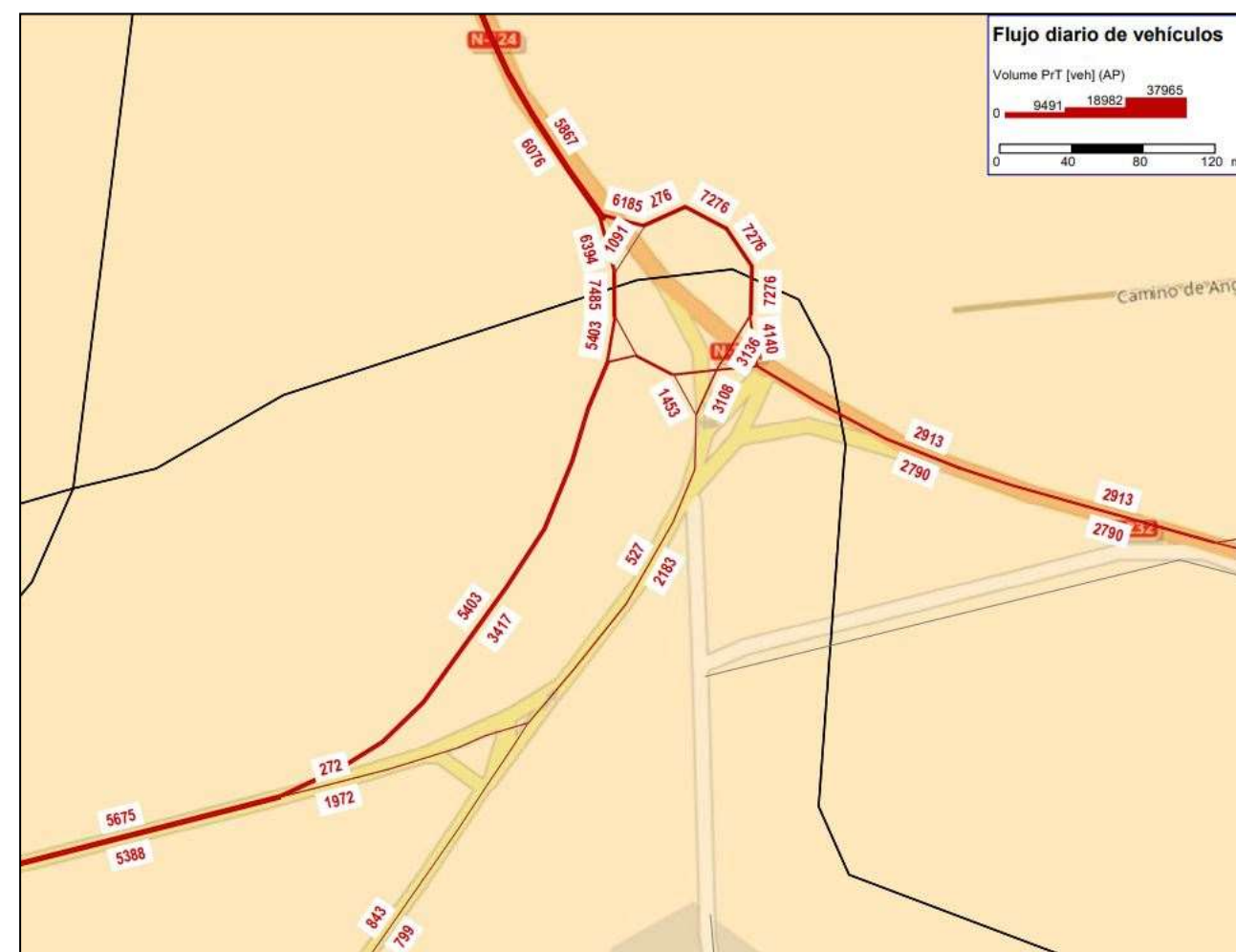


Ilustración 7 – Flujo diario vehicular – Alternativa 1: Enlace de Ollauri con la N-232 y la N-124 (P.K. 90,50) (2)

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):

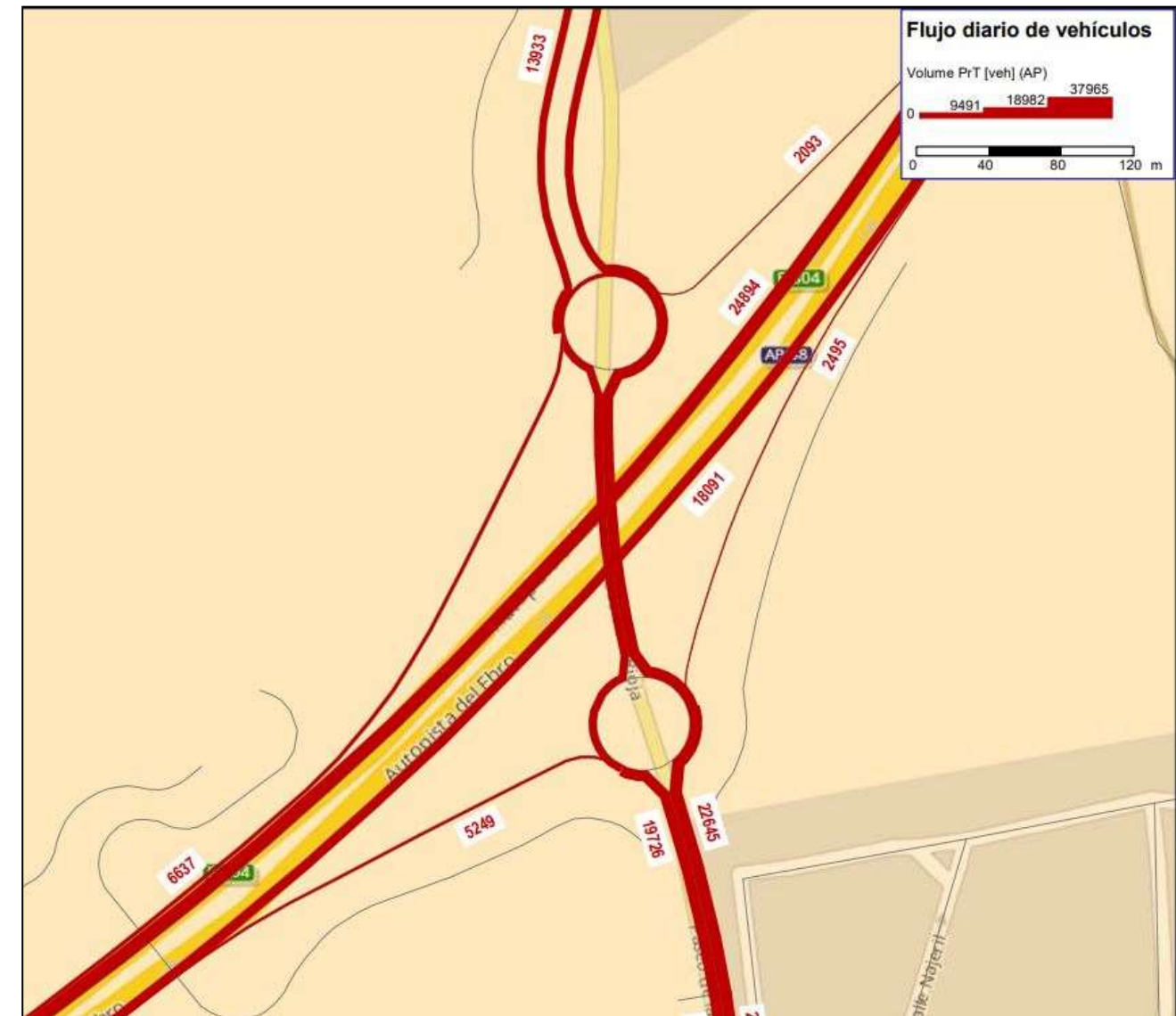


Ilustración 9 – Flujo diario vehicular – Alternativa 1: Enlace de Villamediana (P.K. 131,00)

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):

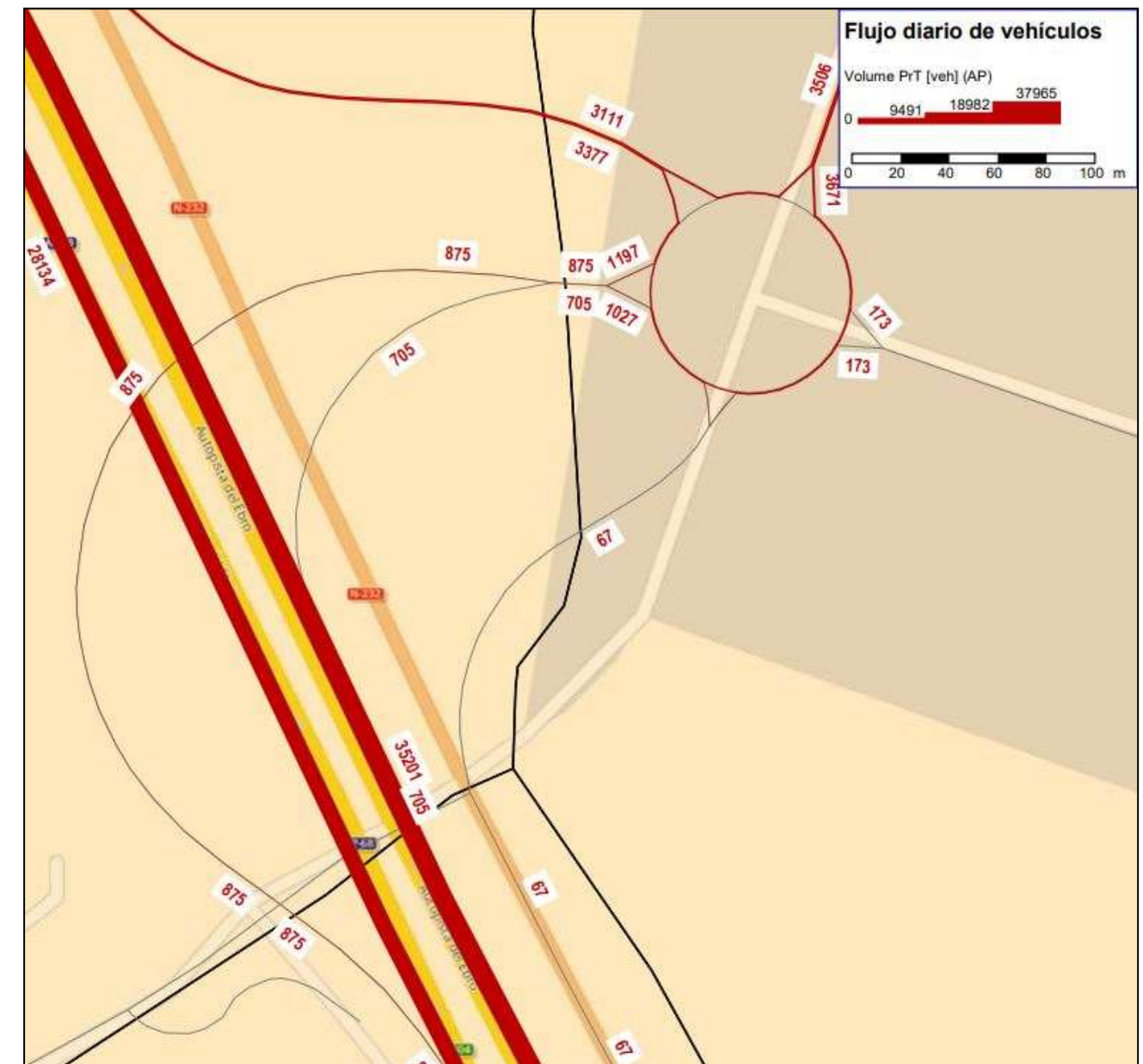


Ilustración 11 – Flujo diario vehicular – Alternativa 1: Enlace de Arrúbal (P.K. 146,20)

Fuente: Elaboración propia

7. Enlace de Alcanadre (P.K. 157,00):

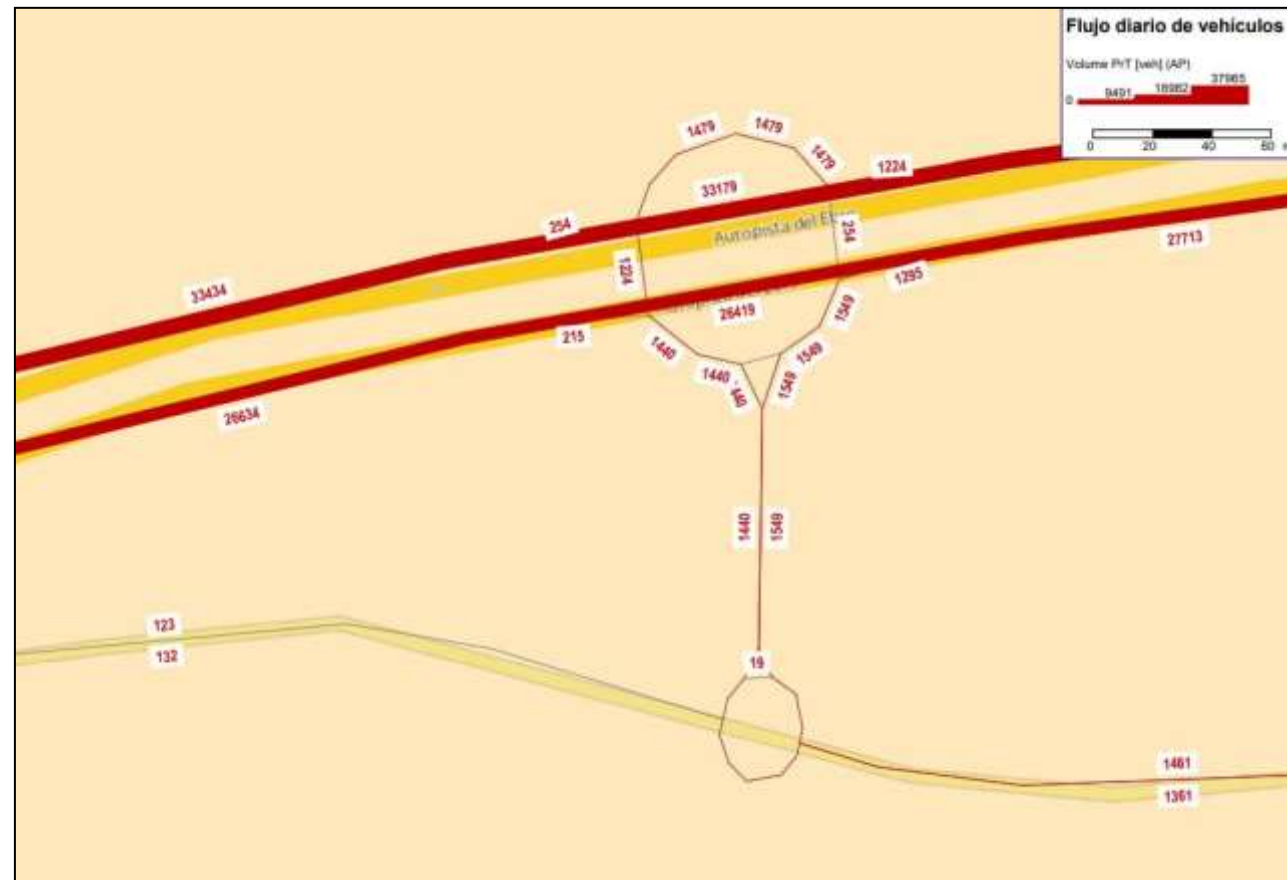


Ilustración 12 – Flujo diario vehicular – Alternativa 1: Enlace de Alcanadre (P.K. 157,00)

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):

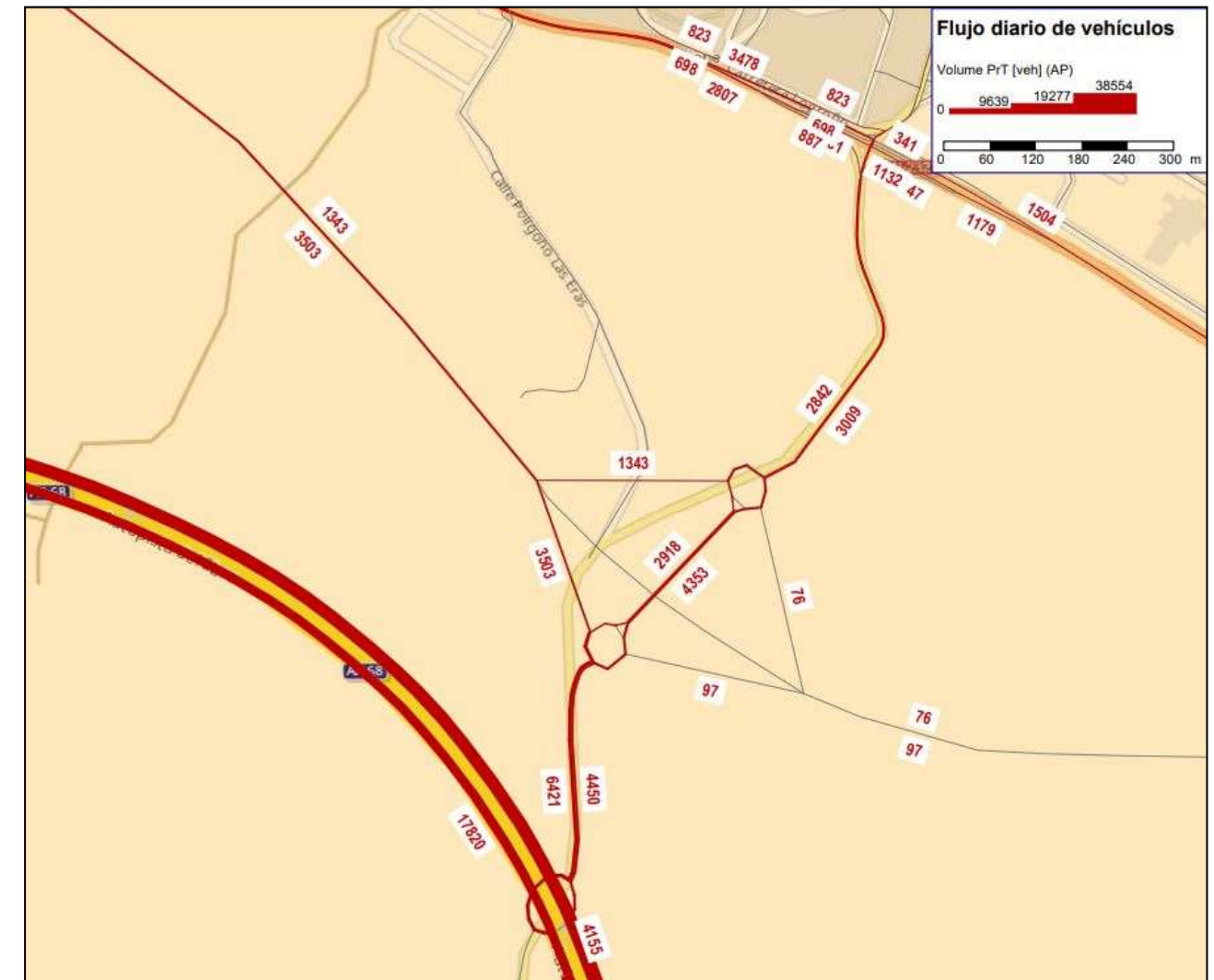


Ilustración 19 – Flujo diario vehicular – Alternativa 2: Enlace de Briones (P.K. 96,00)

Fuente: Elaboración propia

3. Enlace de Villamediana (P.K. 131,00):

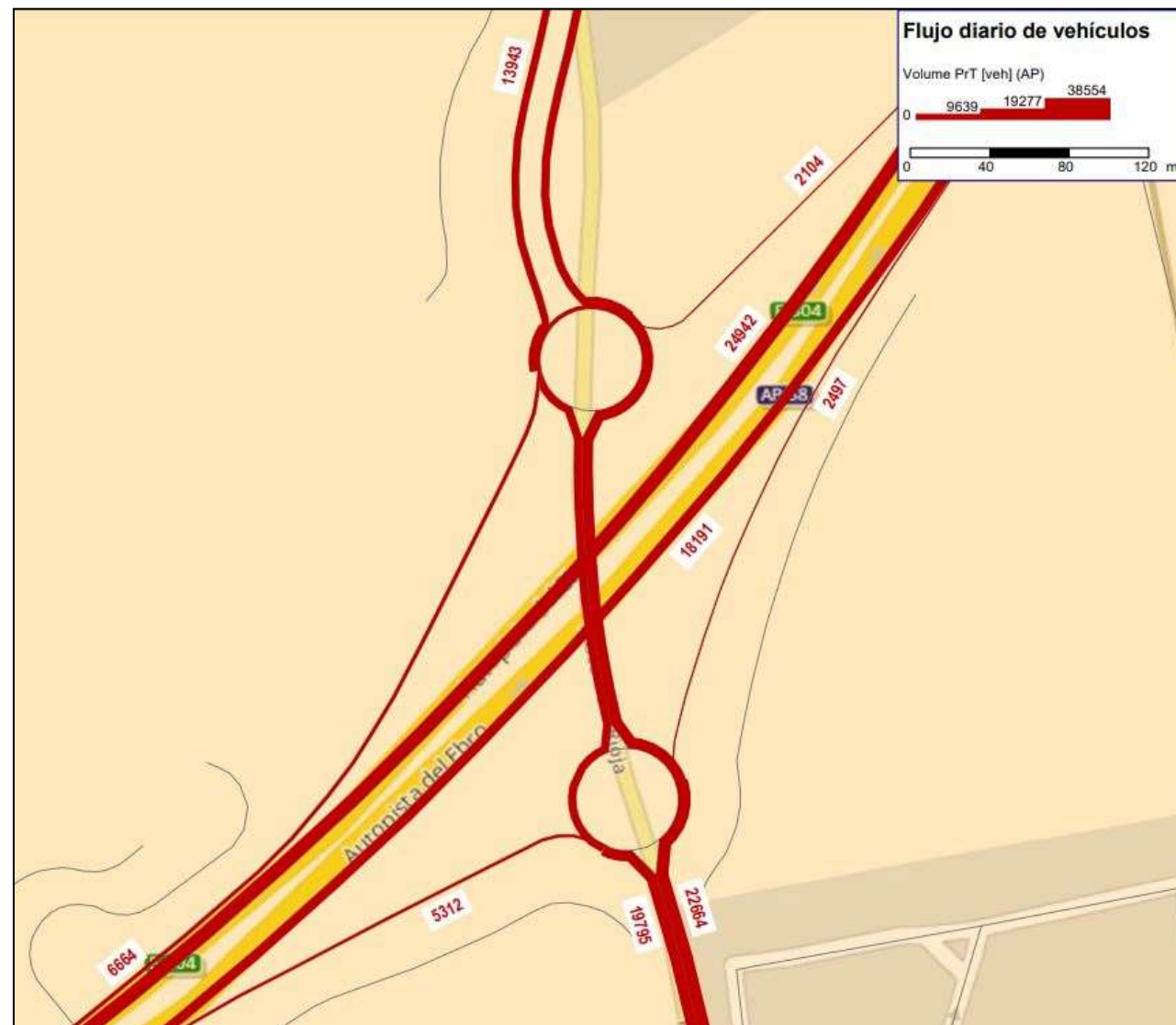


Ilustración 20 – Flujo diario vehicular – Alternativa 2: Enlace de Villamediana (P.K. 131,00)

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):

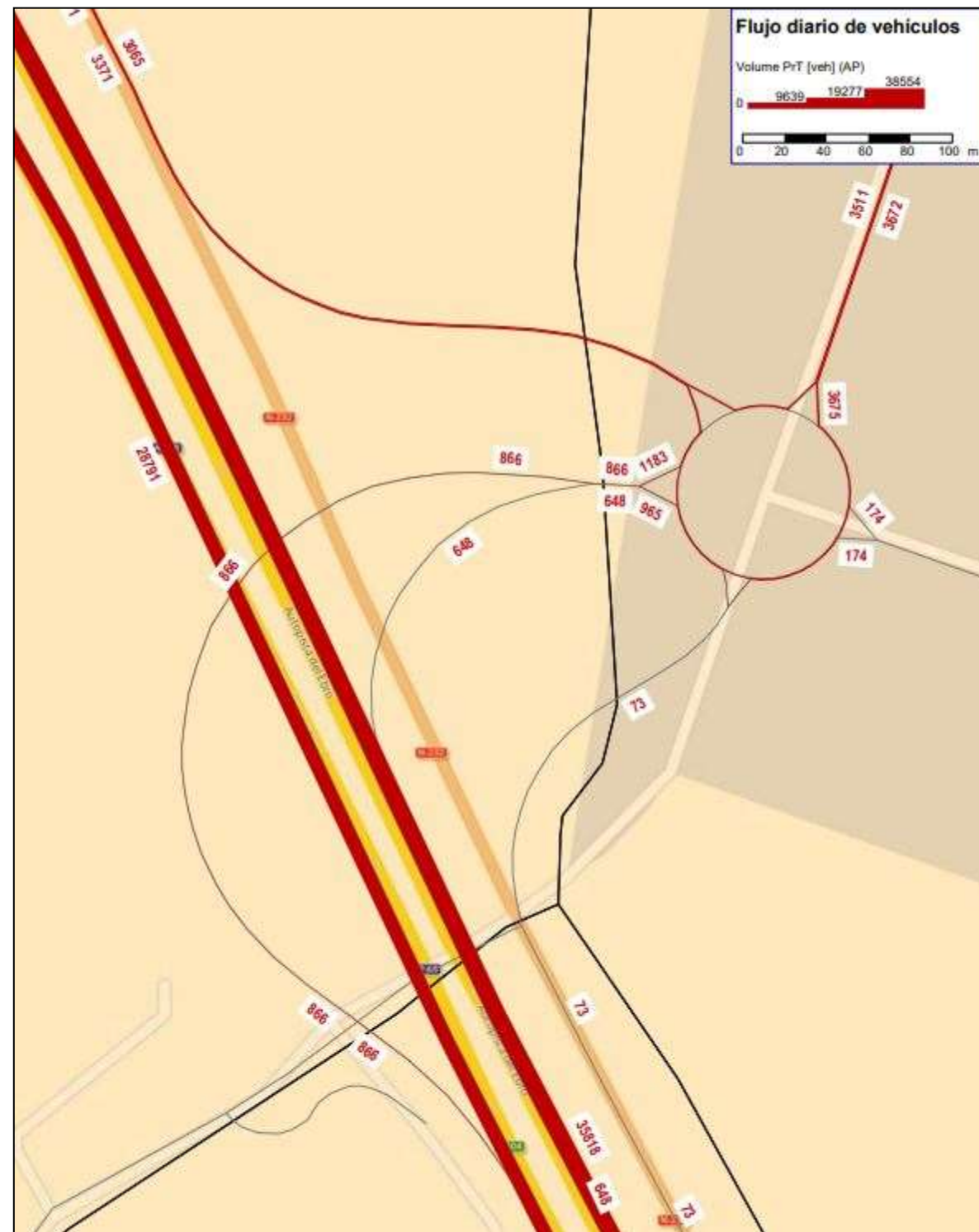


Ilustración 22 – Flujo diario vehicular – Alternativa 2: Enlace de Arrúbal (P.K. 146,20)

Fuente: Elaboración propia

6. Enlace de Alcanadre (P.K. 157,00):

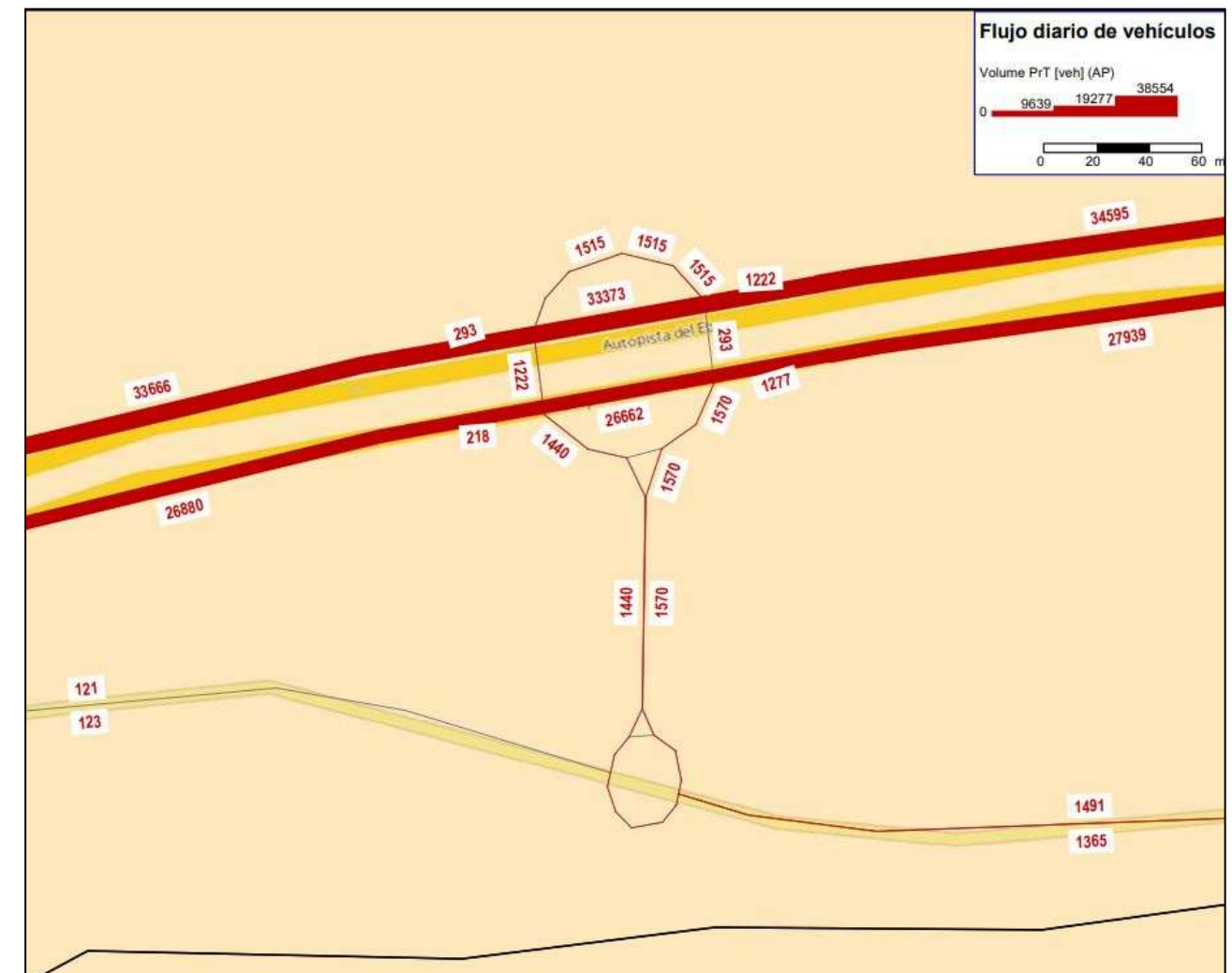


Ilustración 23 – Flujo diario vehicular – Alternativa 2: Enlace de Alcanadre (P.K. 157,00)

Fuente: Elaboración propia

7. Enlace de Lodosa (P.K. 164,00):

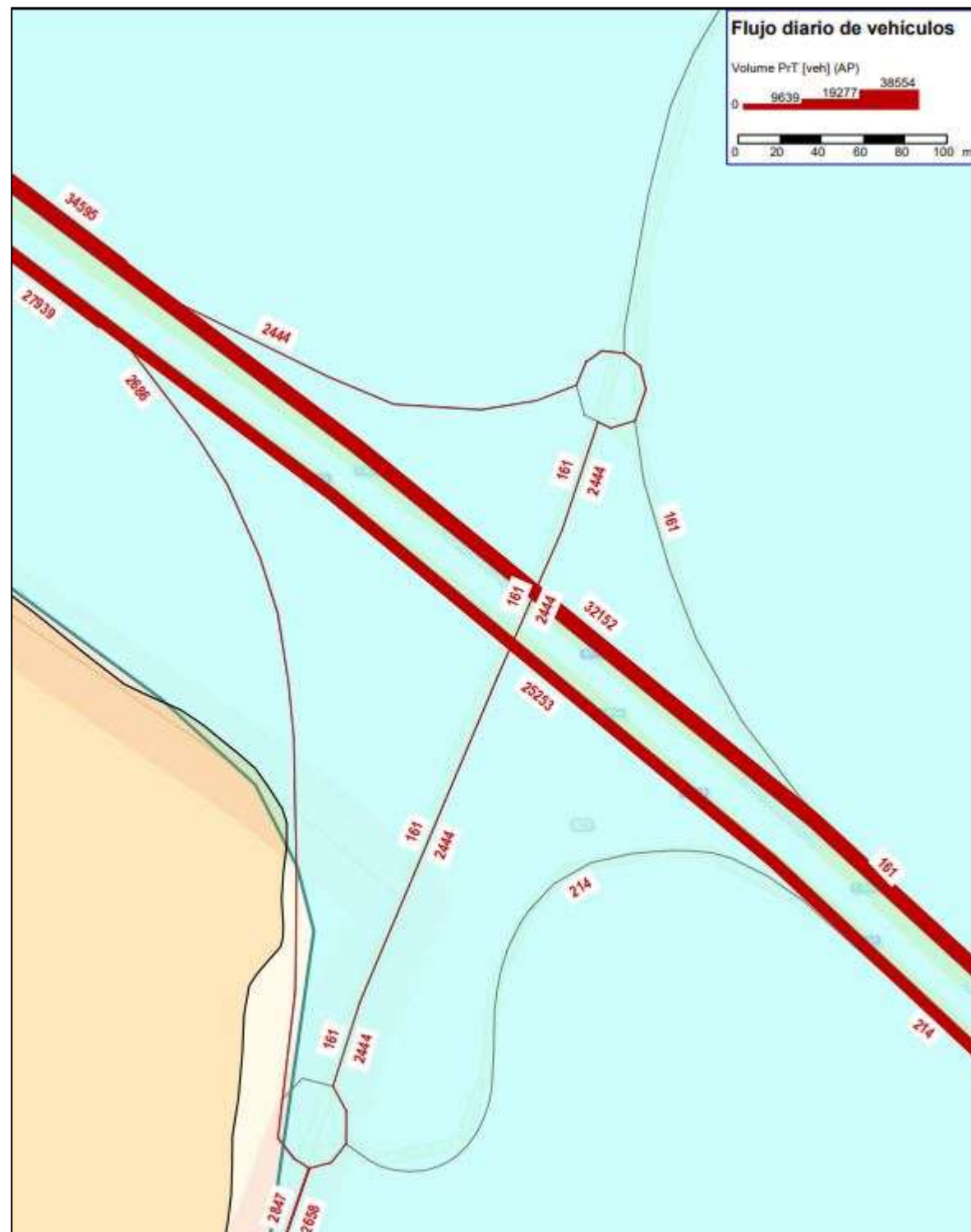


Ilustración 24 – Flujo diario vehicular – Alternativa 2: Enlace de Lodosa (P.K. 164,00)

Fuente: Elaboración propia

8. Enlace de Calahorra (P.K. 174,40):

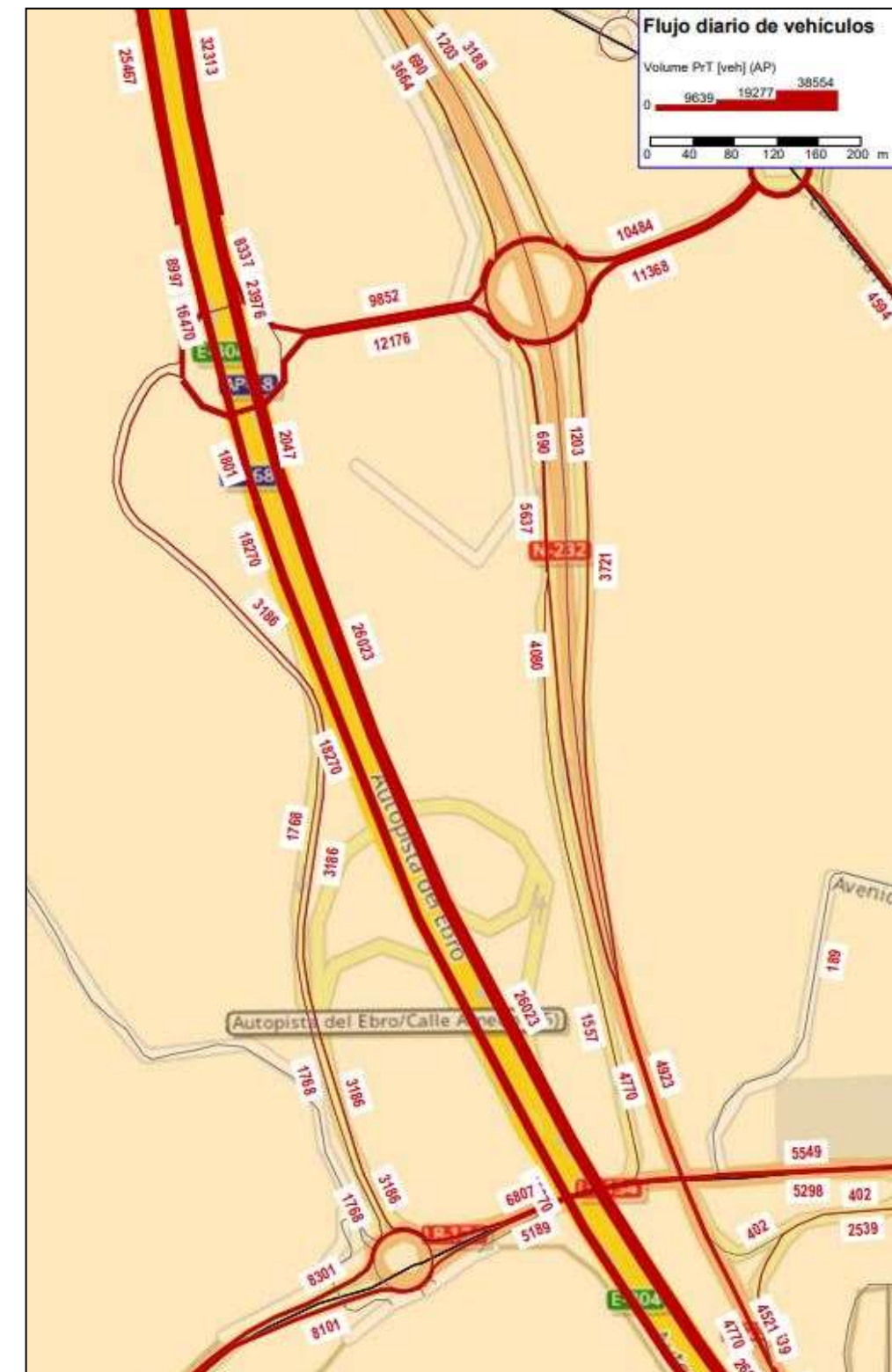


Ilustración 25 – Flujo diario vehicular – Alternativa 2: Enlace de Calahorra (P.K. 174,40)

Fuente: Elaboración propia

9. Enlace de Aldeanueva (P.K. 187,00):

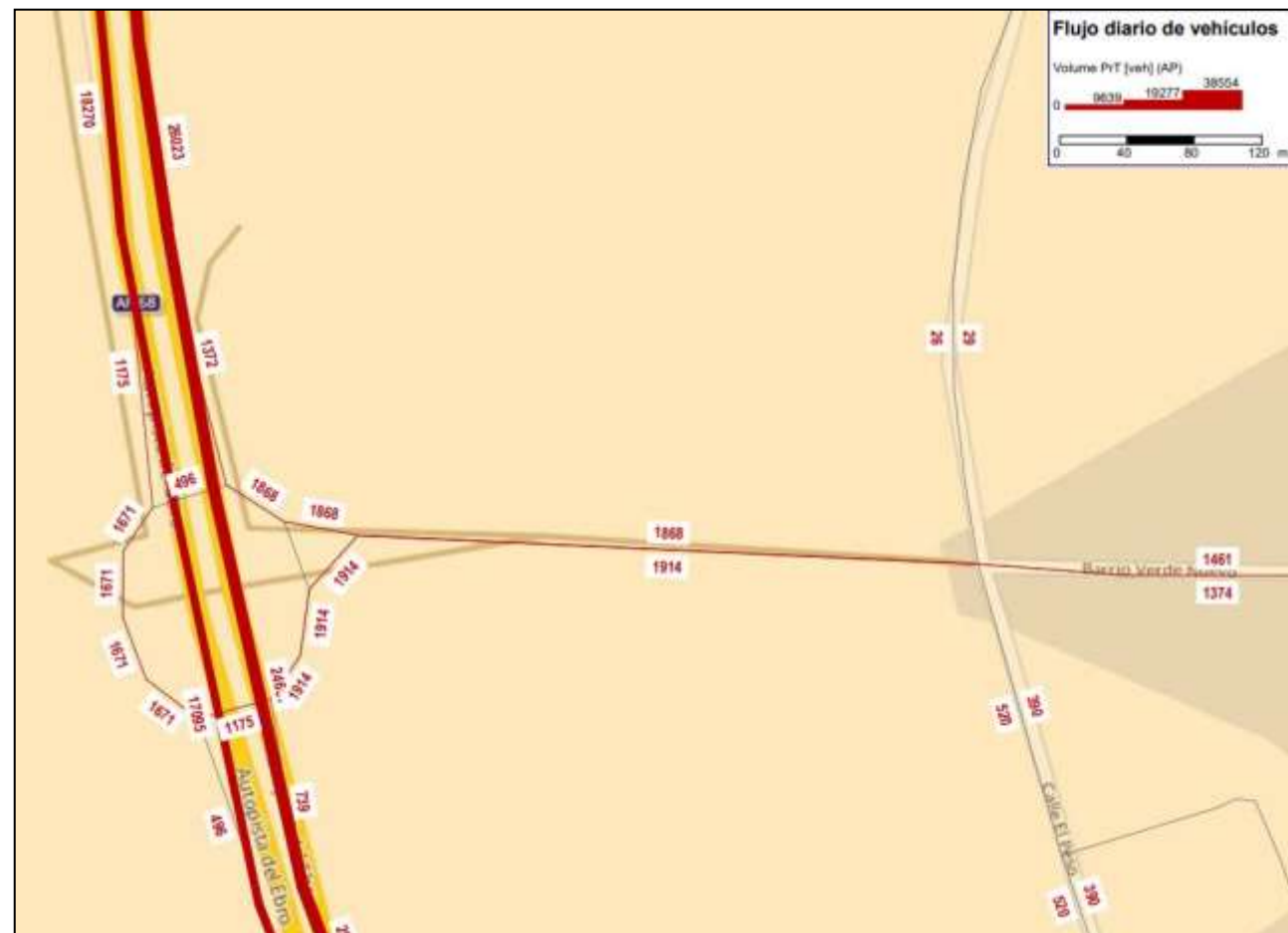


Ilustración 26 – Flujo diario vehicular – Alternativa 2: Enlace de Aldeanueva (P.K. 187,00)

Fuente: Elaboración propia

10. Enlace con la LR-285 (P.K. 194,50):

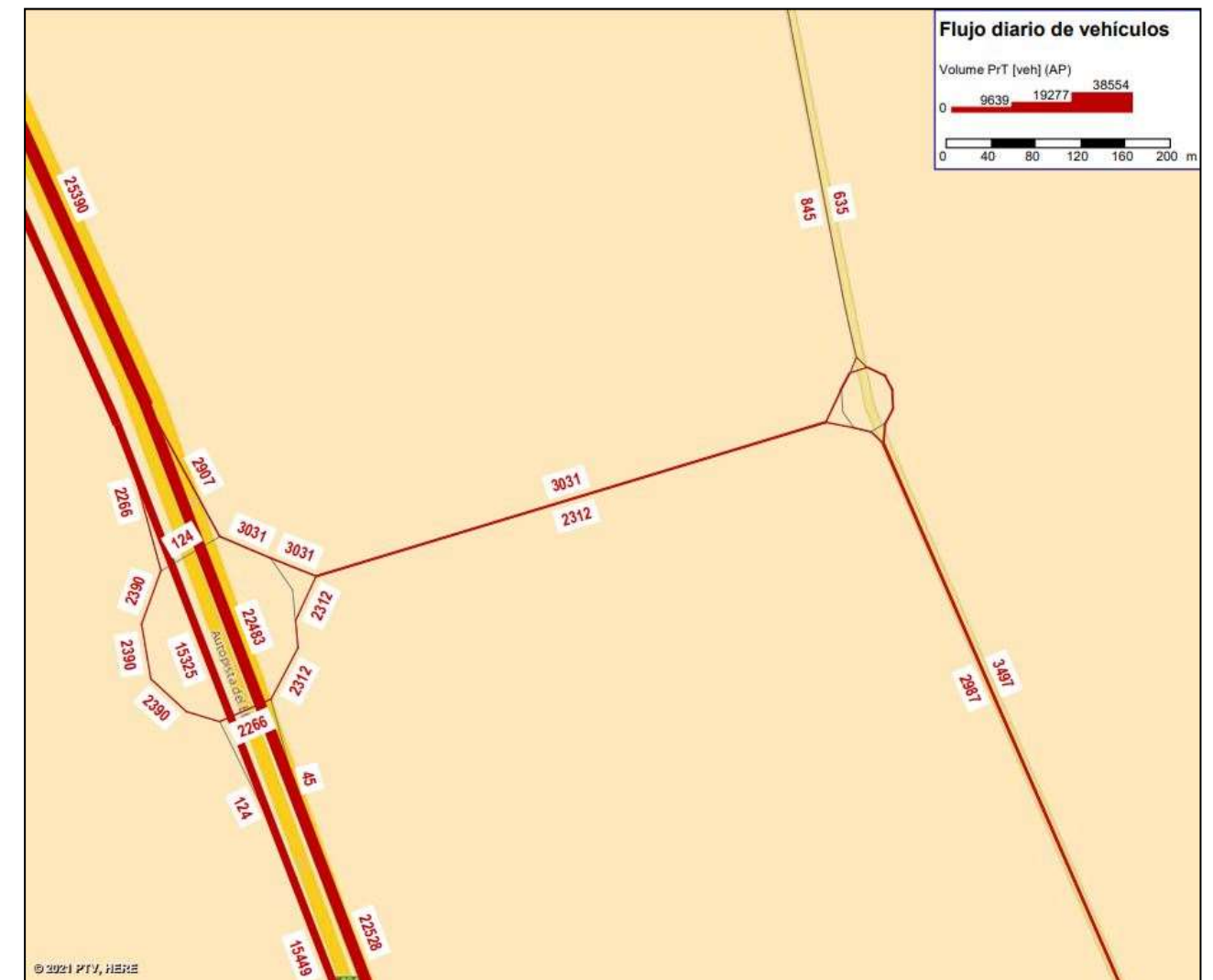


Ilustración 27 – Flujo diario vehicular – Alternativa 2: Enlace con la LR-285 (P.K. 194,50)

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):

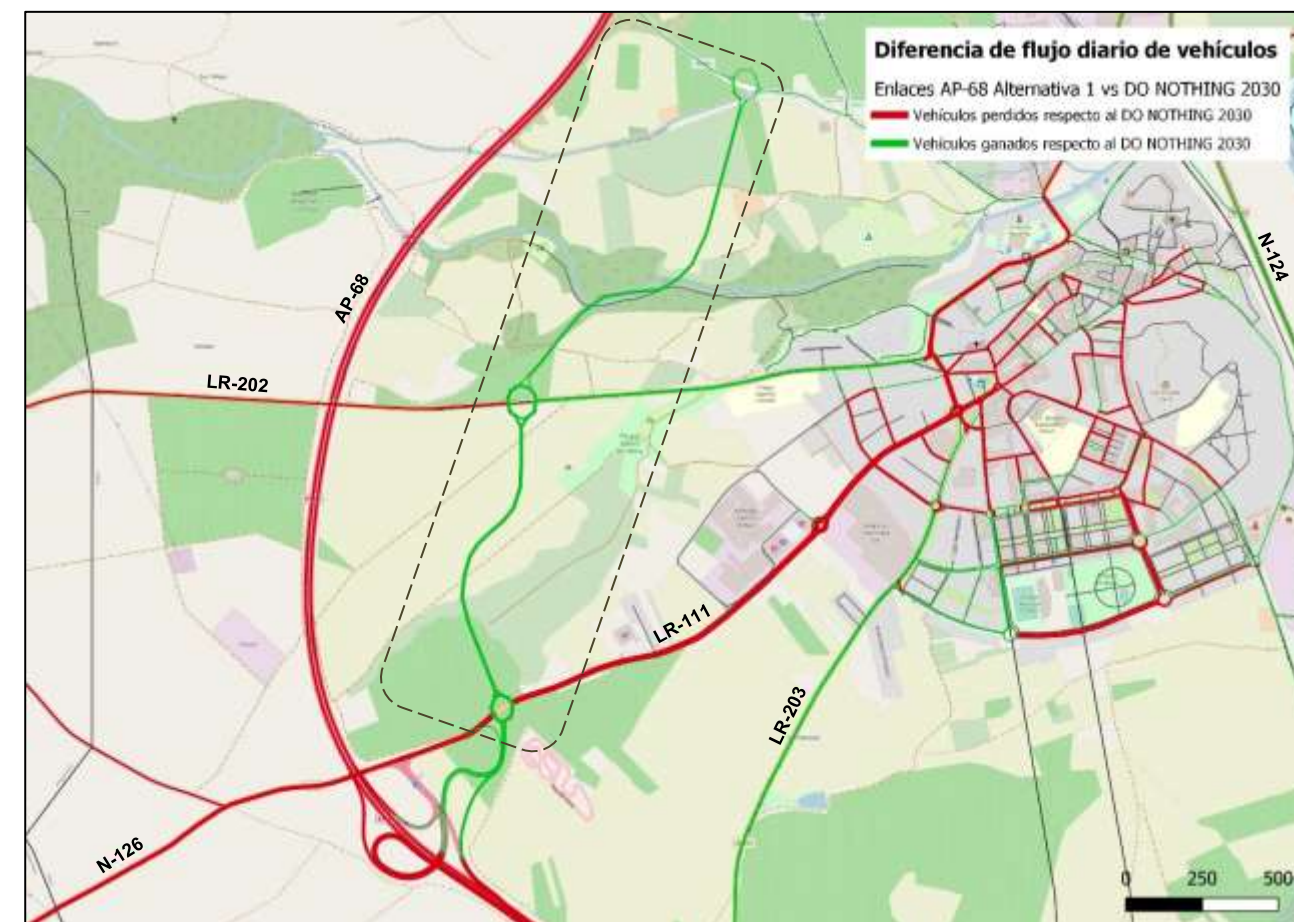


Ilustración 28 - Diferencia de flujo entre el escenario DN 2030 y la Alternativa 1. Enlace de Haro.

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):

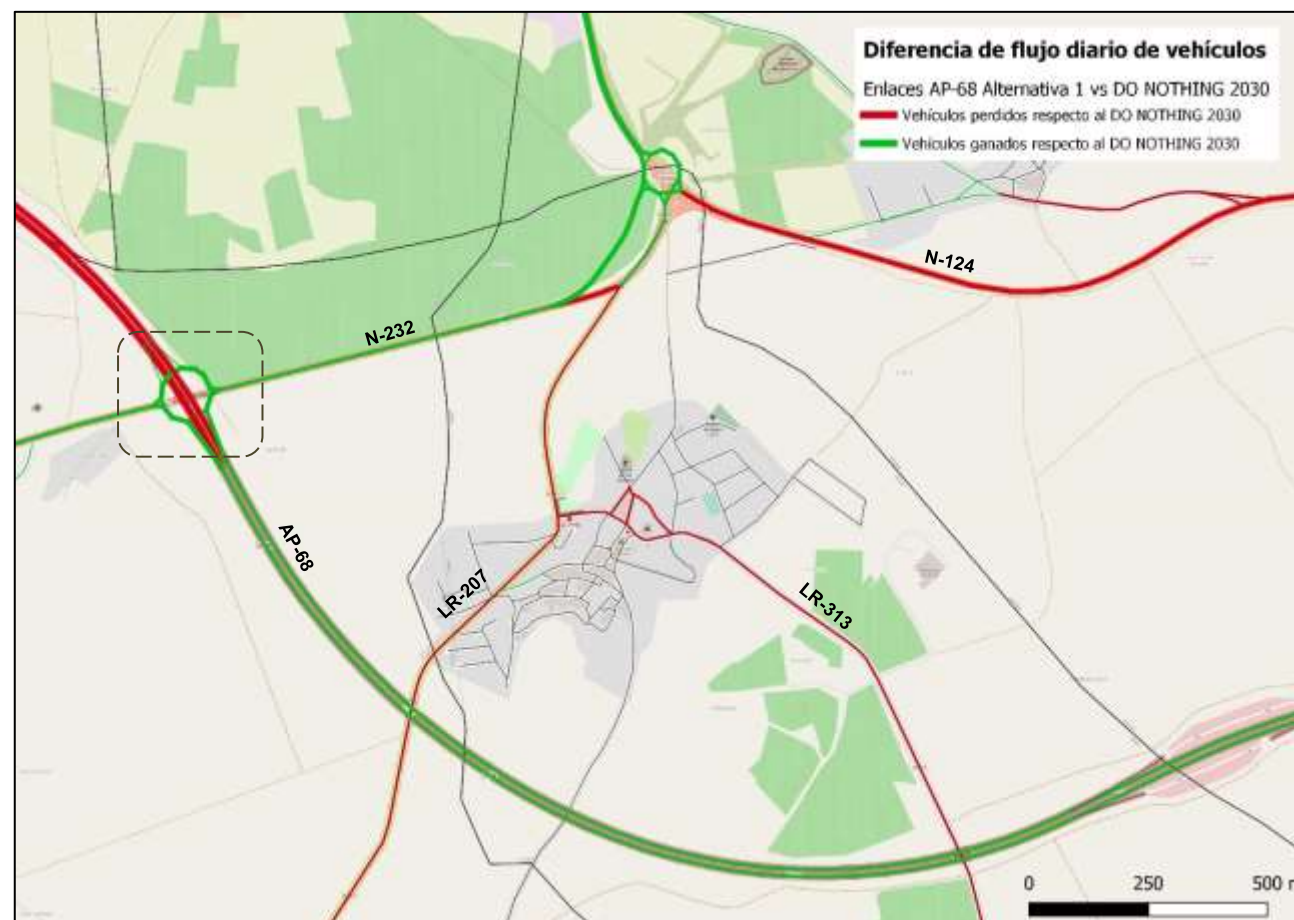


Ilustración 29 - Diferencia de flujo entre el escenario DN 2030 y la Alternativa 1. Enlace de Ollauri con la N-232 y la N-124.

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):

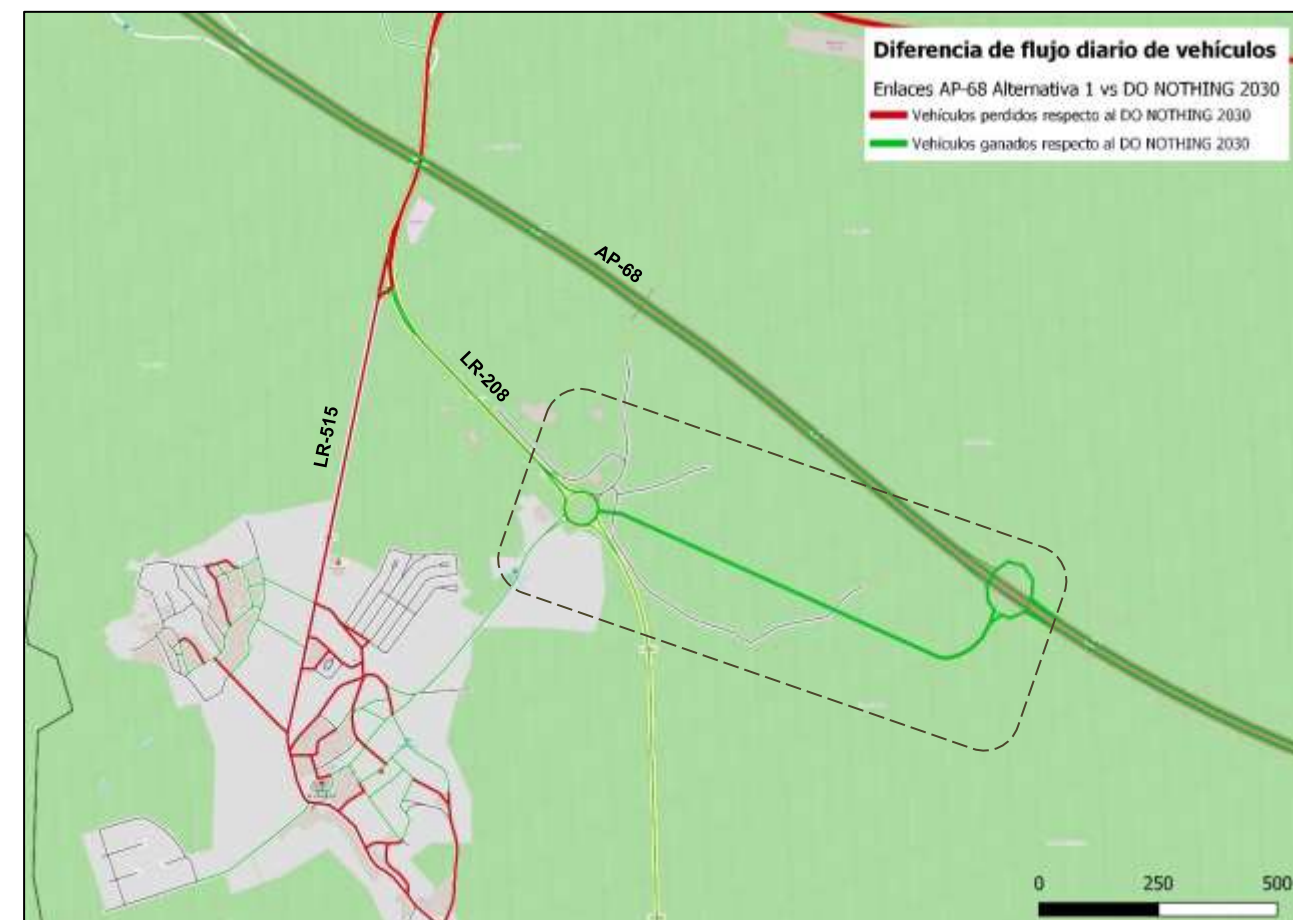


Ilustración 30 - Diferencia de flujo entre el escenario DN 2030 y la Alternativa 1. Enlace de San Asensio.

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):

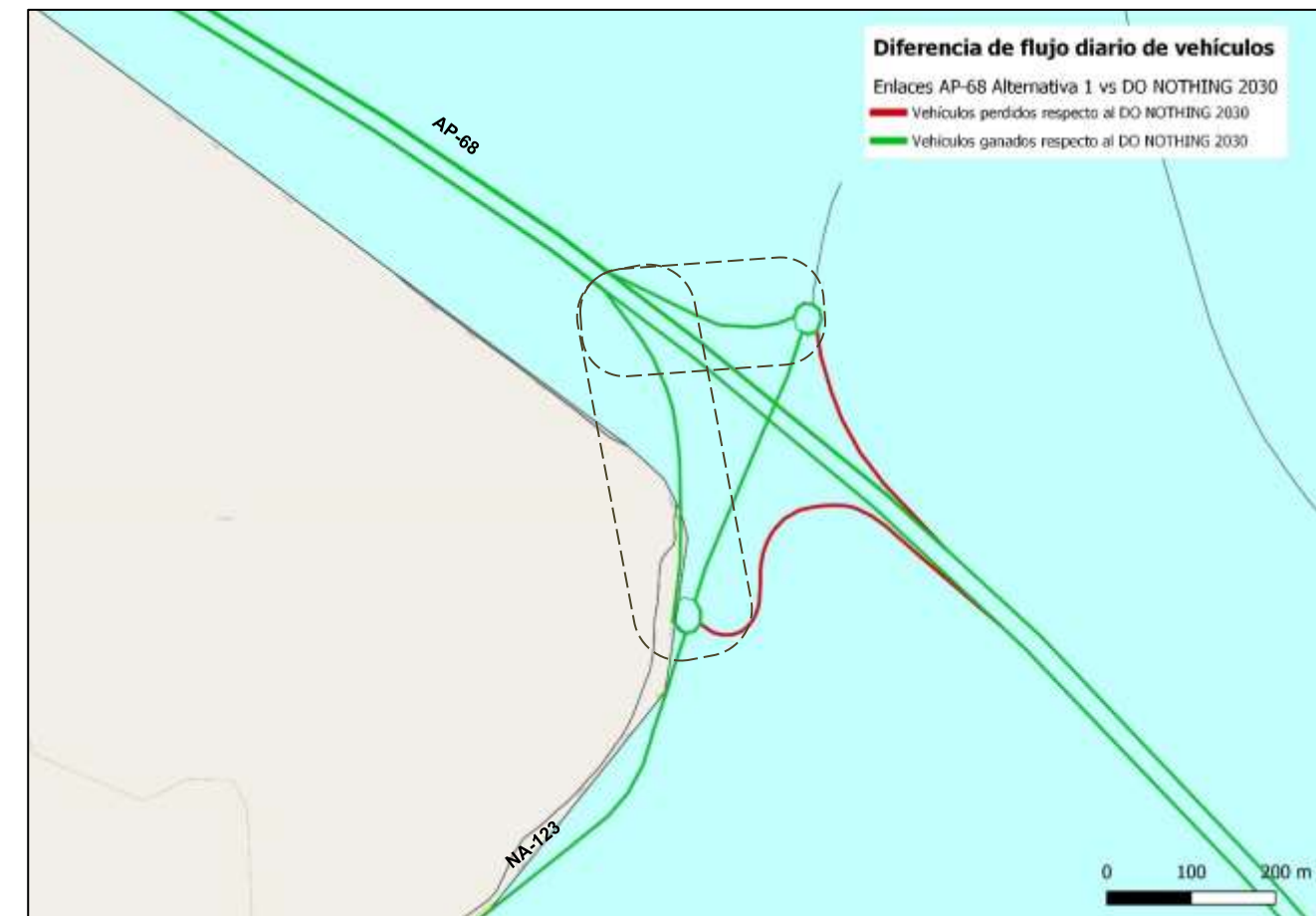


Ilustración 32 - Diferencia de flujo entre el escenario DN 2030 y la Alternativa 1. Enlace de Lodosa.

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):

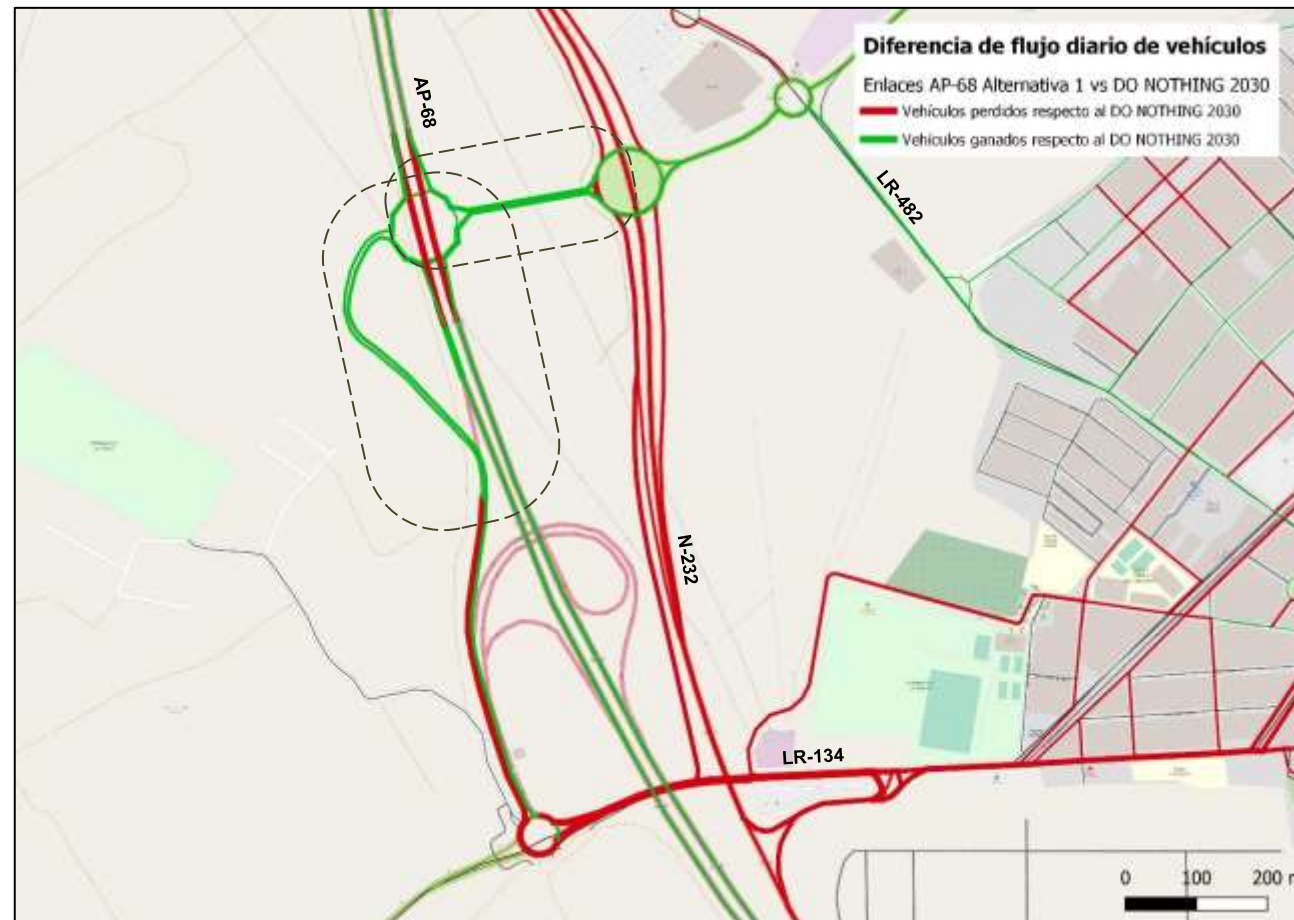


Ilustración 33 - Diferencia de flujo entre el escenario DN 2030 y la Alternativa 1. Enlace de Calahorra.

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

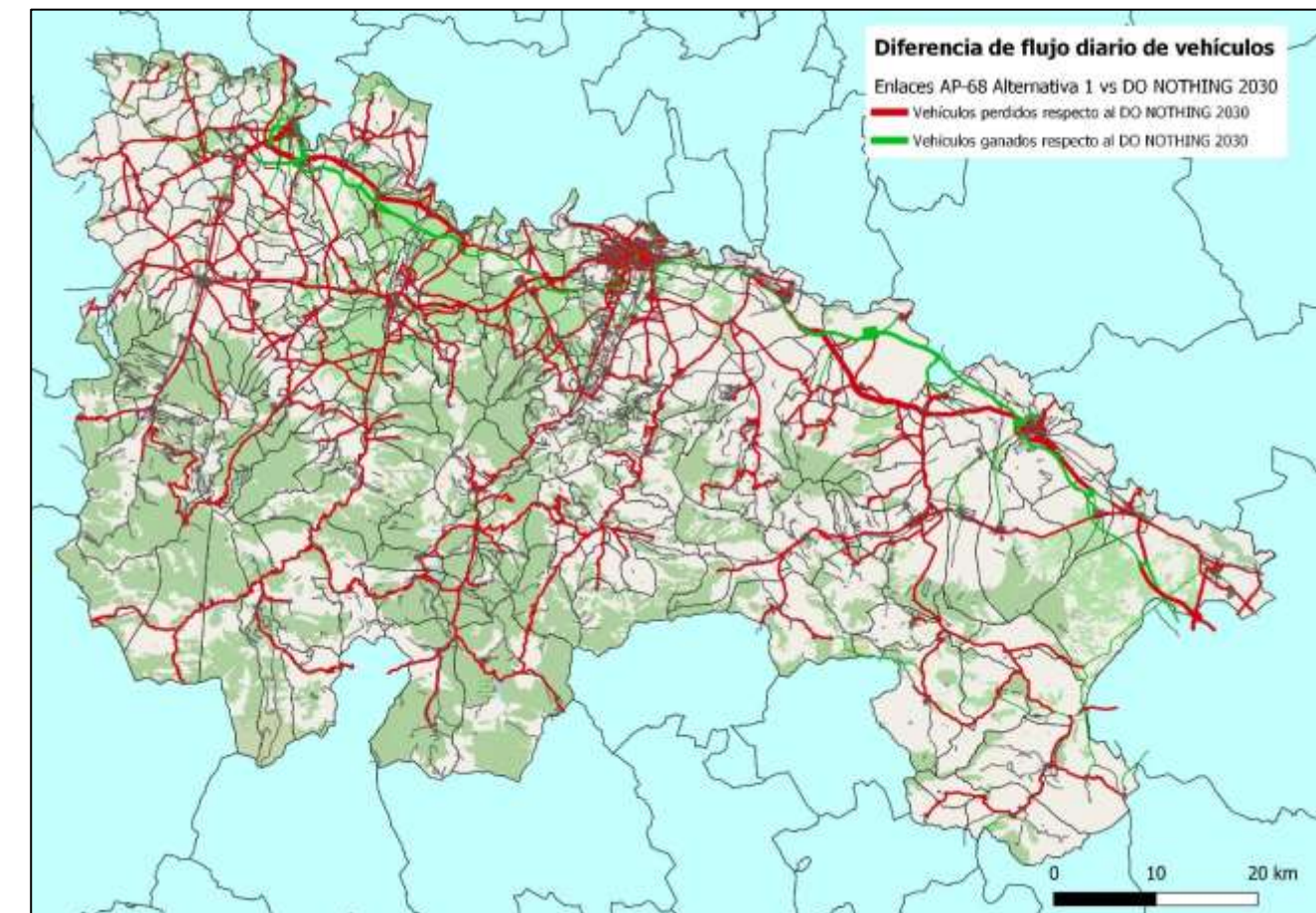


Ilustración 36 – Diferencias de flujo diario vehicular – Alternativa 1 vs DN2030

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):

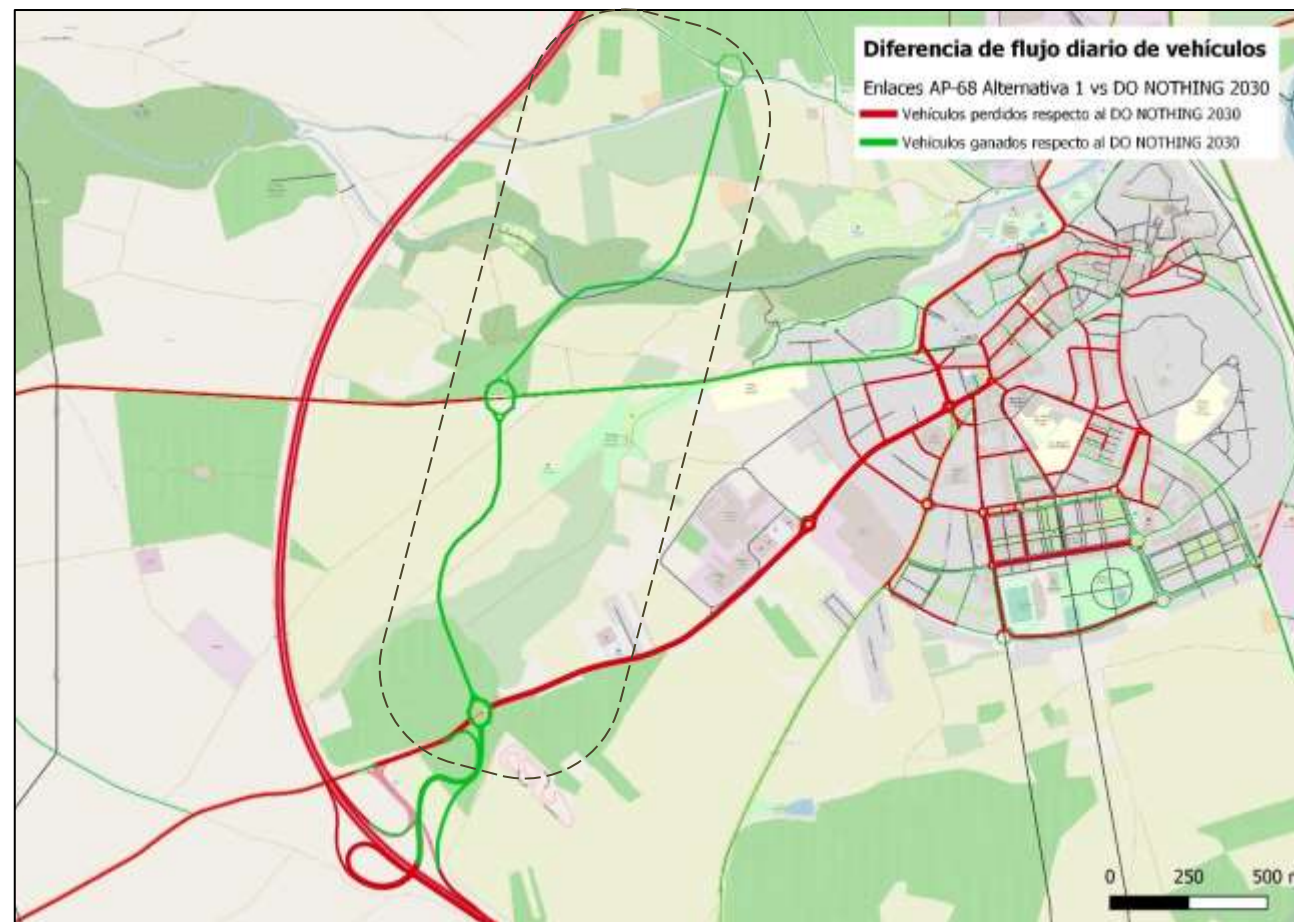


Ilustración 37 - Diferencia de flujo entre el escenario DN 2030 y la Alternativa 2. Enlace al norte de Haro.

Este enlace coincide con la alternativa 1, teniendo un flujo de tráfico muy similar.

2. Enlace de Briones (P.K. 96,00):

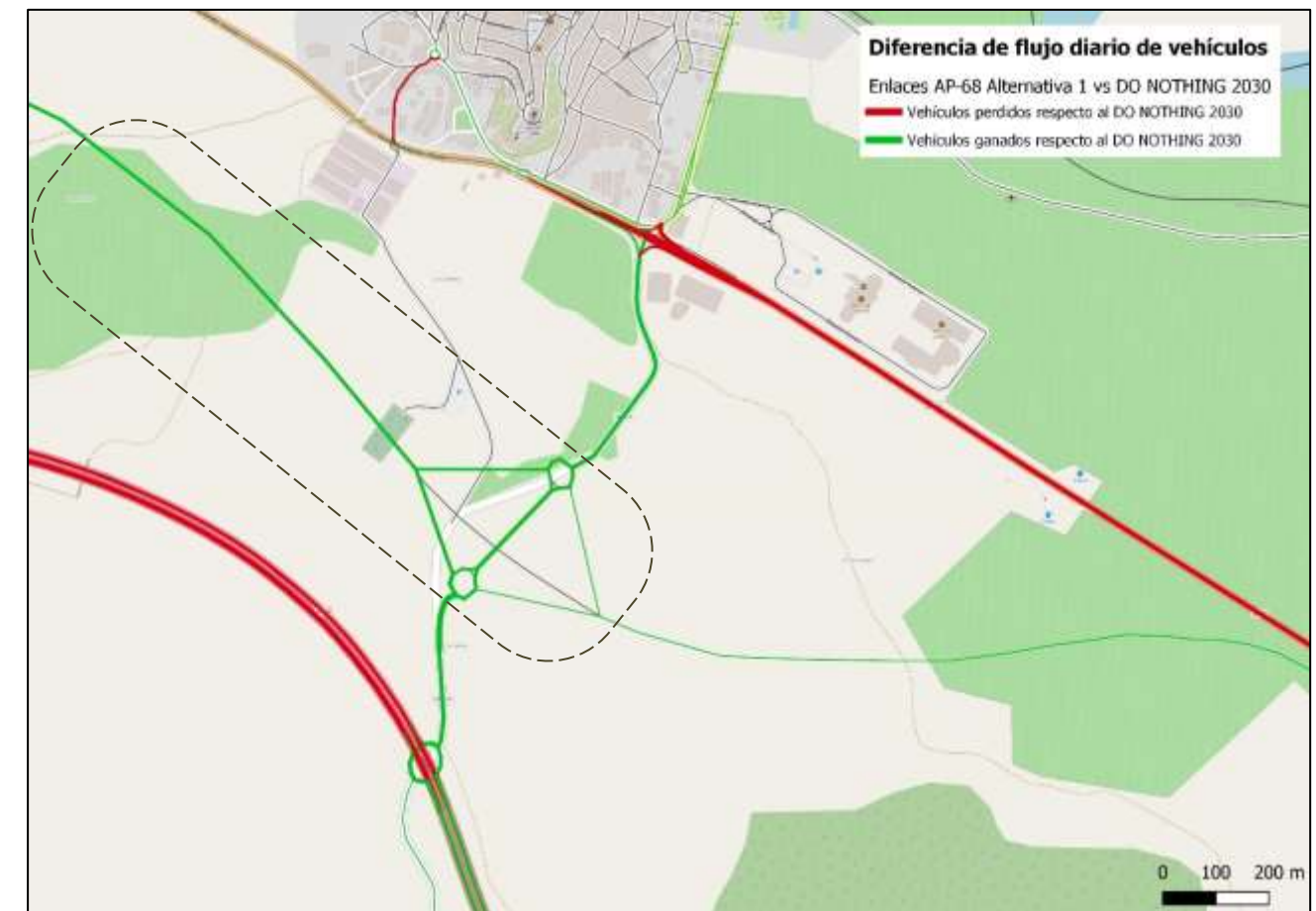


Ilustración 38 - Diferencia de flujo entre el escenario DN 2030 y la Alternativa 2. Enlace de Briones.

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):

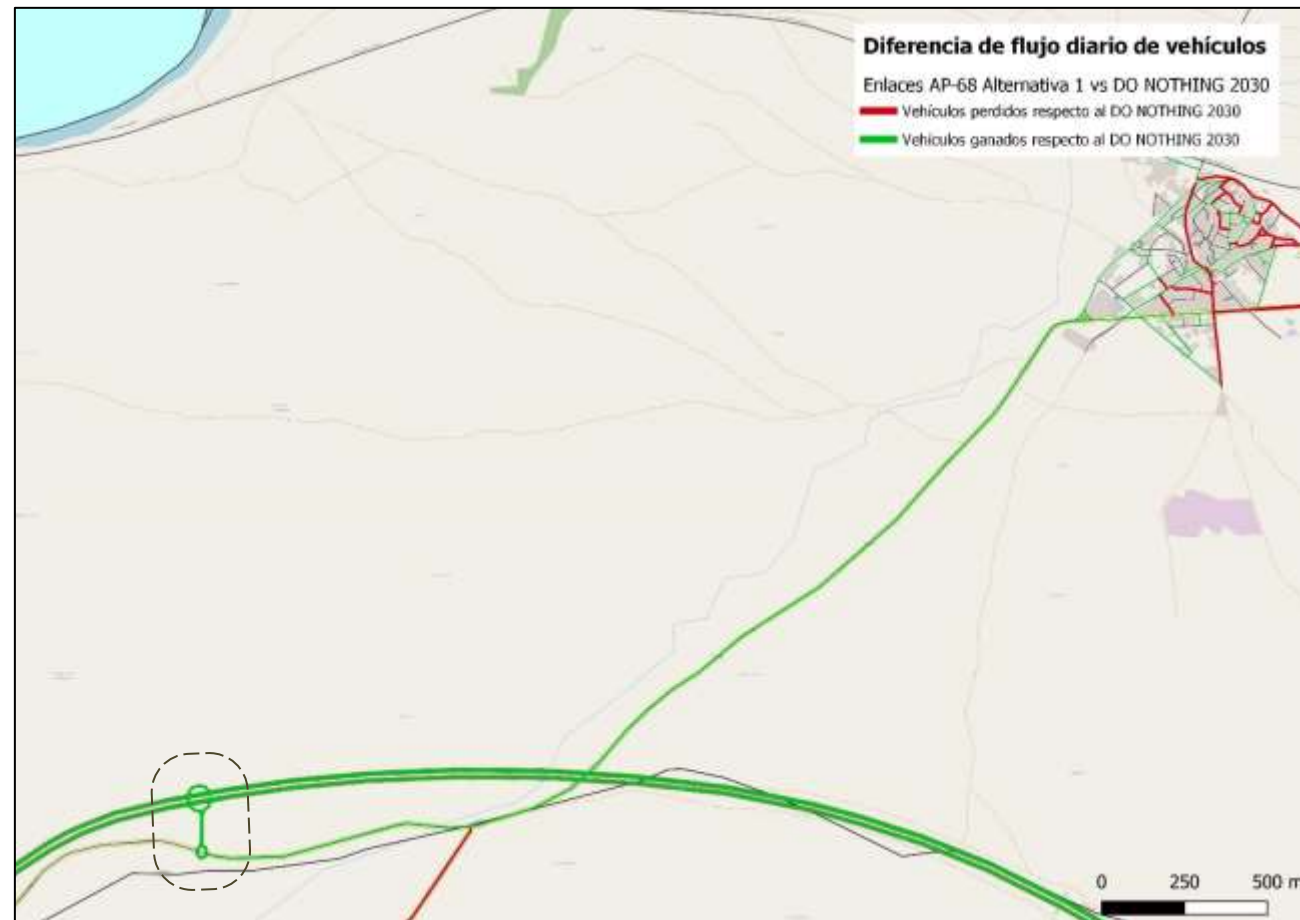


Ilustración 39 - Diferencia de flujo entre el escenario DN 2030 y la Alternativa 2. Enlace de Alcanadre.

Este enlace coincide con la alternativa 1, teniendo un flujo de tráfico muy similar.

4. Enlace de Lodosa (P.K. 164,00):

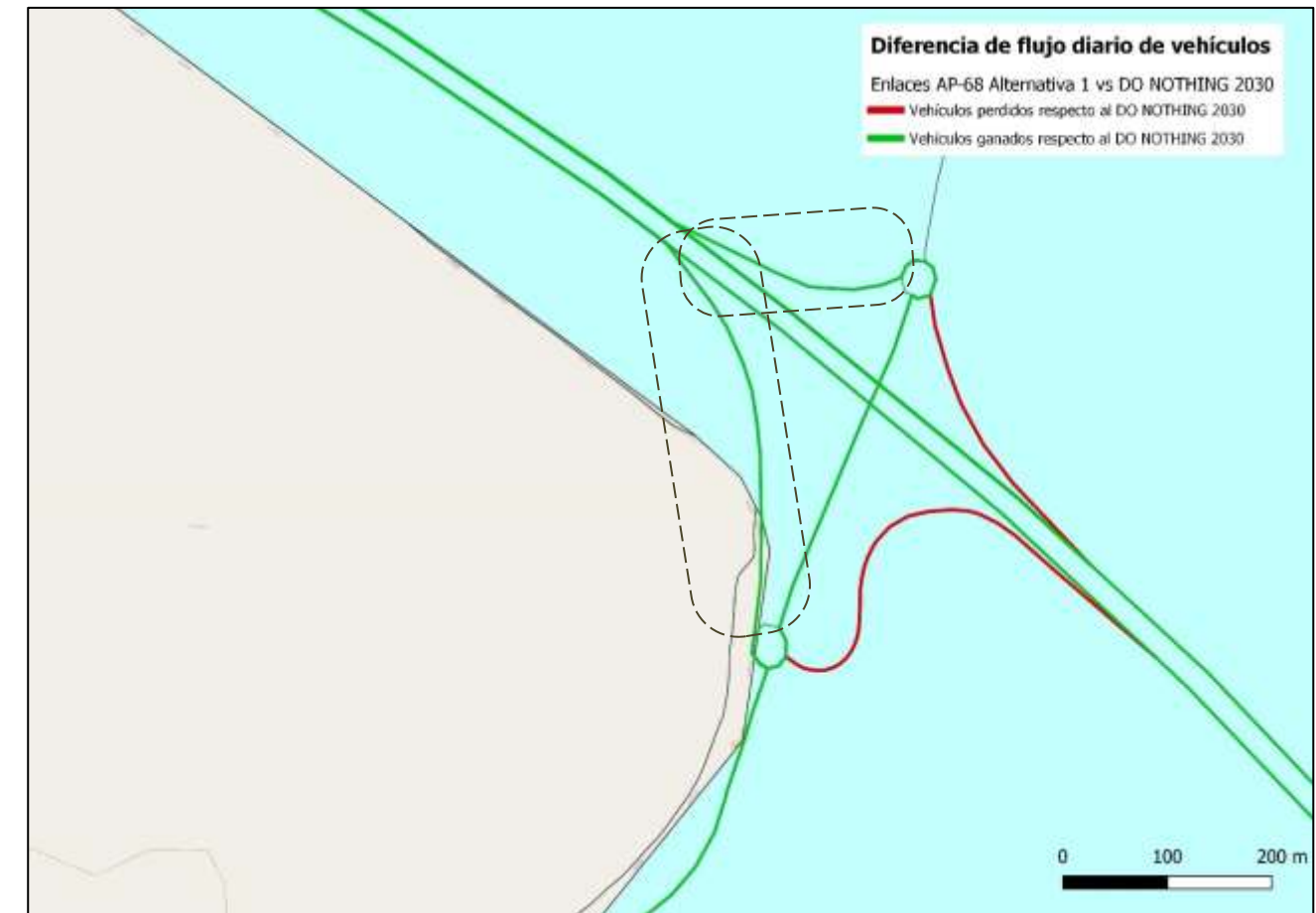


Ilustración 40 - Diferencia de flujo entre el escenario DN 2030 y la Alternativa 2. Enlace de Lodosa.

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):

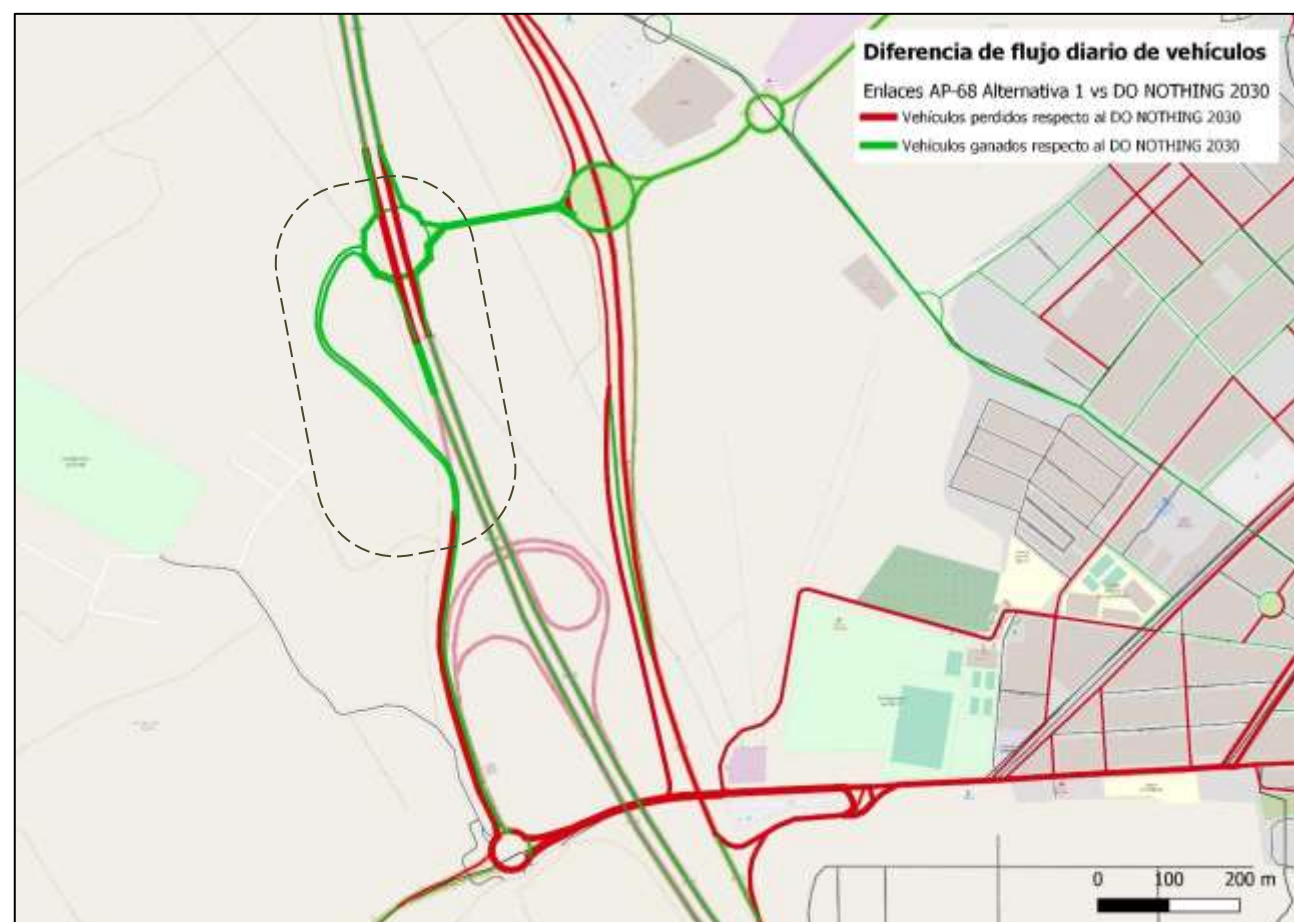


Ilustración 41 - Diferencia de flujo entre el escenario DN 2030 y la Alternativa 2. Enlace de Calahorra.

Este enlace también coincide con la alternativa 1.

6. Enlace de Aldeanueva (P.K. 187.00):

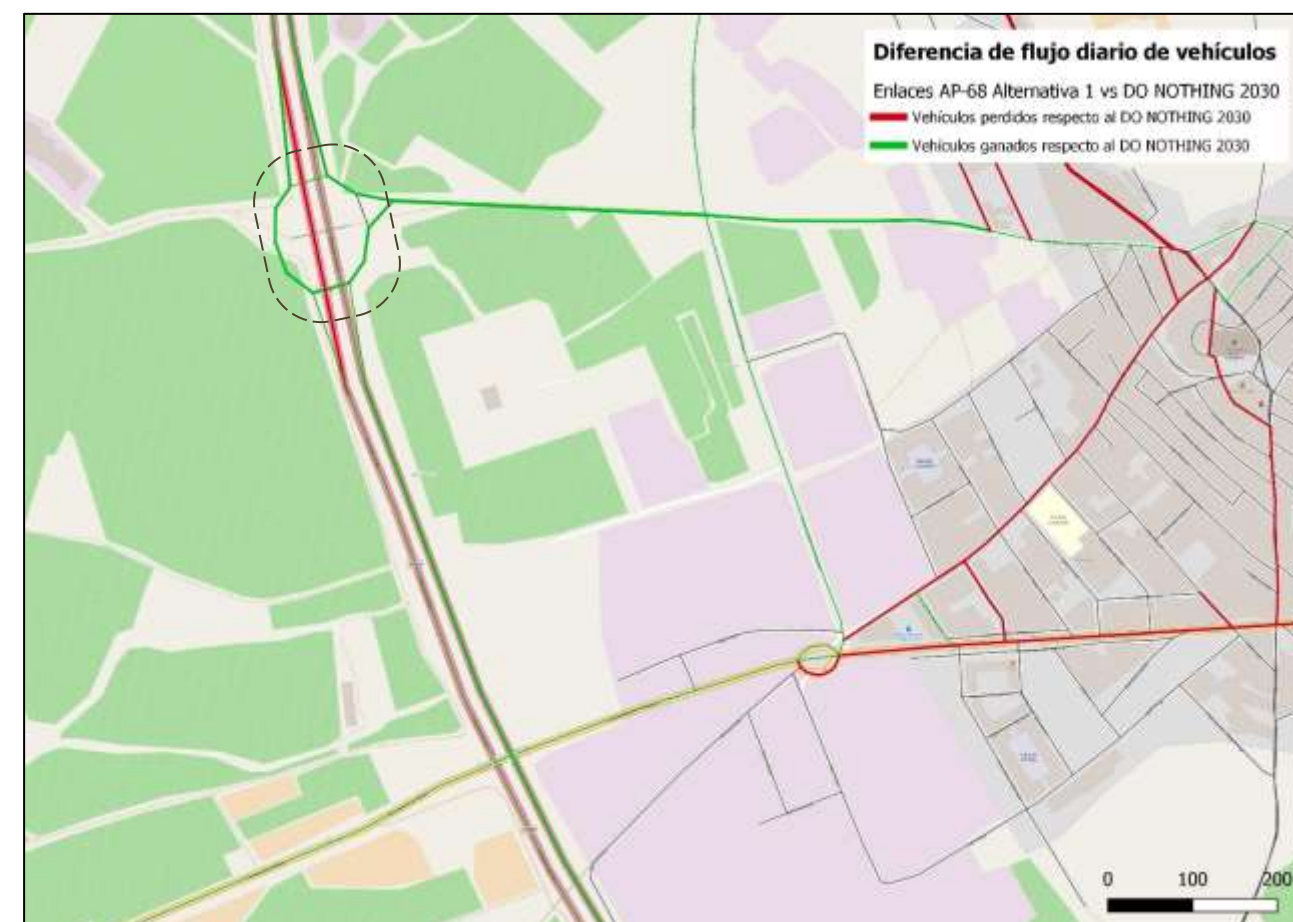


Ilustración 42 - Diferencia de flujo entre el escenario DN 2030 y la Alternativa 2. Enlace de Aldeanueva.

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.

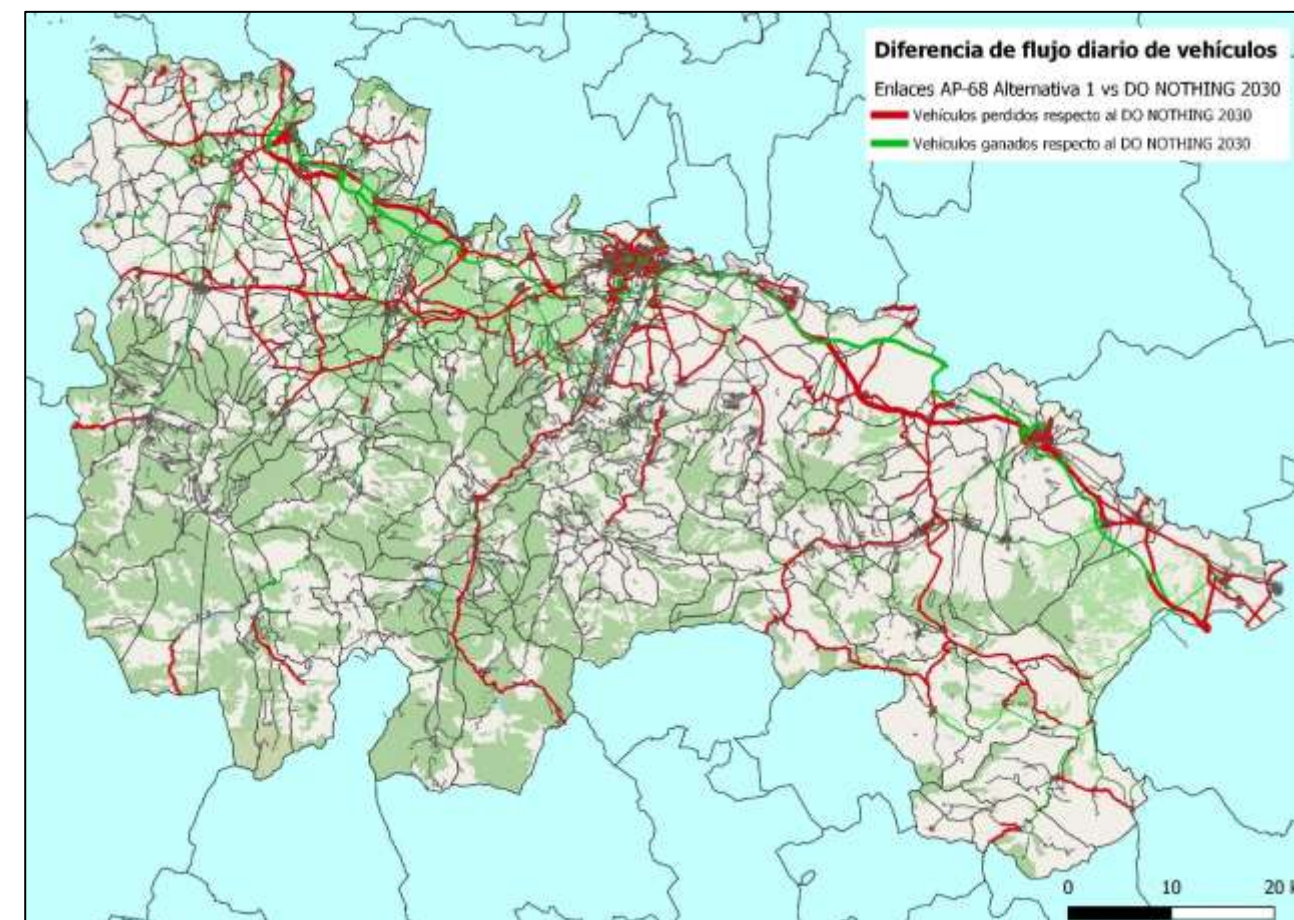
8. Vista general


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 Dia 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.

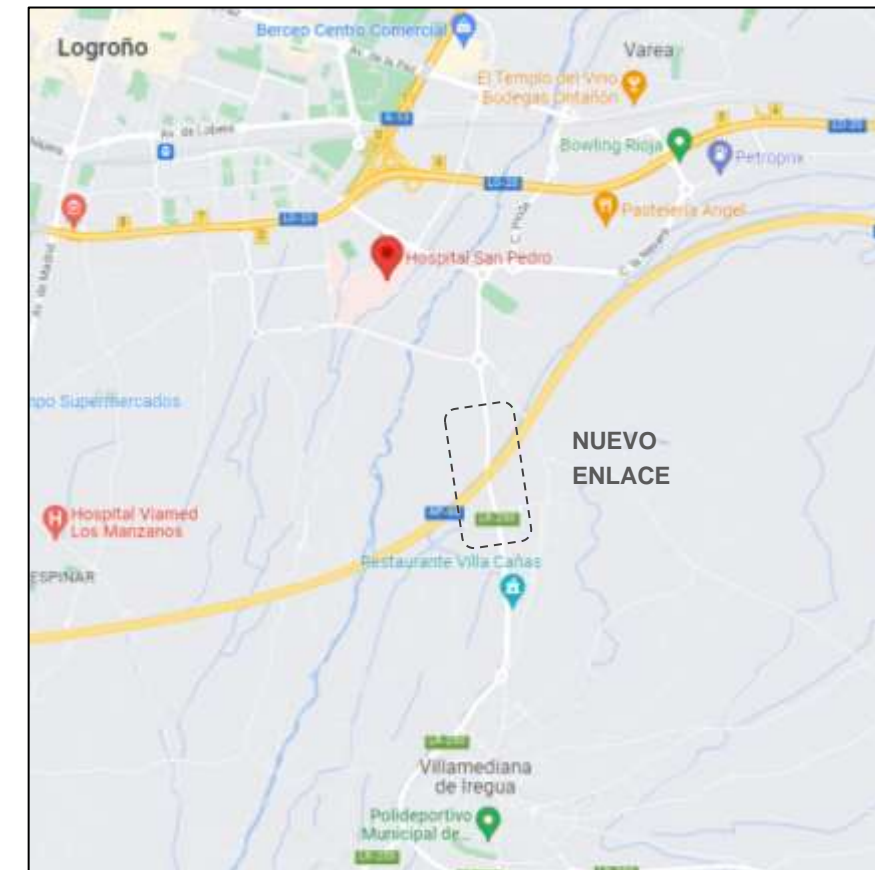


Ilustración 45 – Nuevo enlace en Villamediana de Iregua/Logroño.

Fuente: Google Maps.

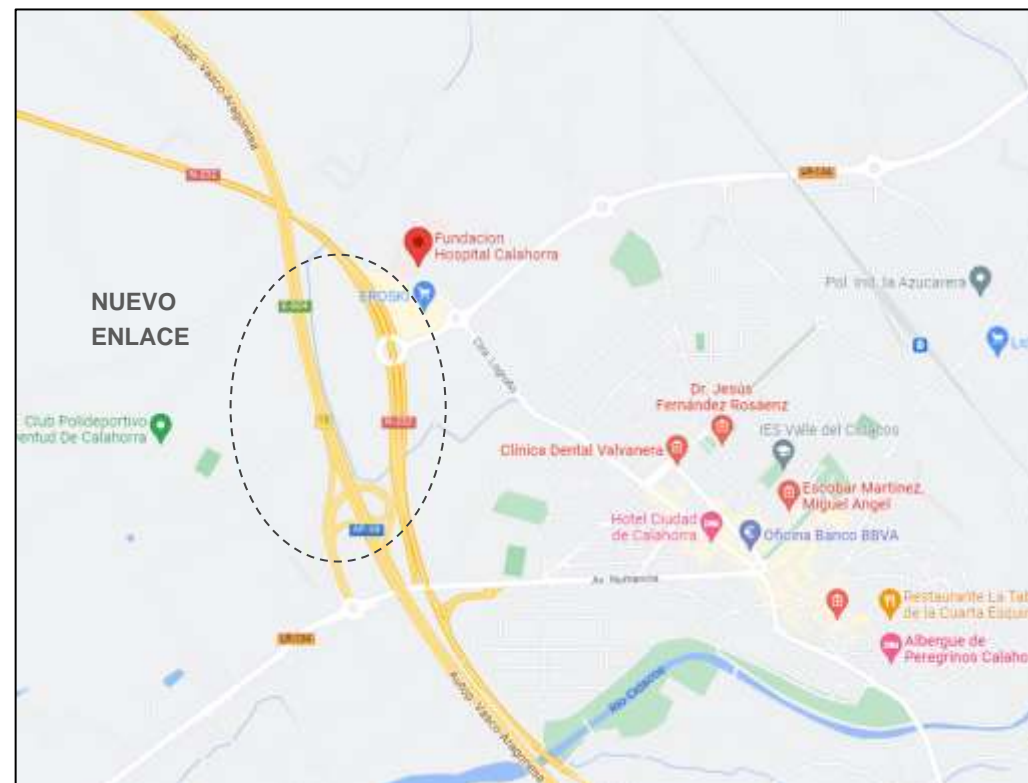


Ilustración 46 – Nuevo enlace en Calahorra.

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:

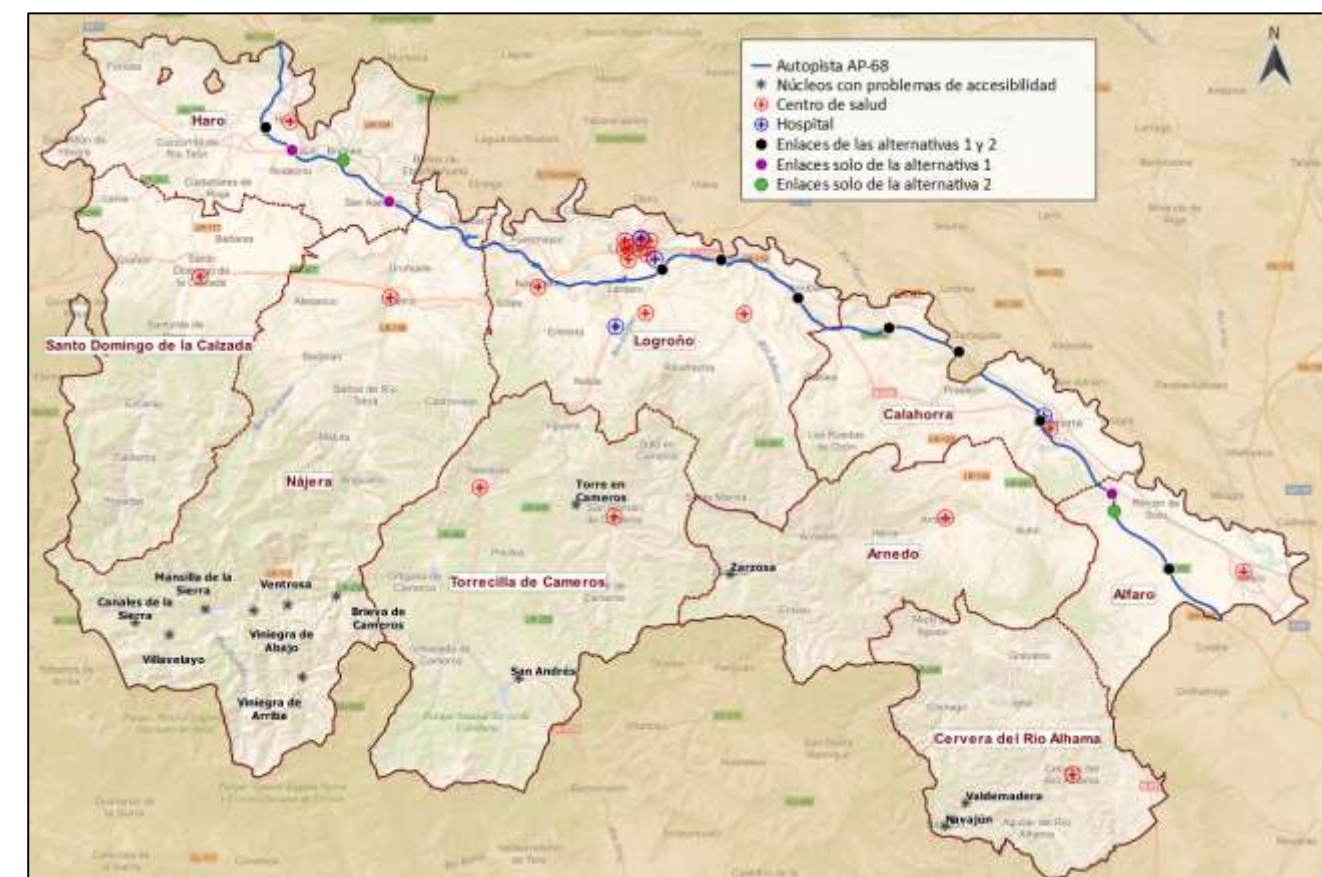


Ilustración 47 - Centros sanitarios y núcleos con problemas de accesibilidad.

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 atmosfera 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
- NOx: 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:

Emisiones por periodo de tiempo [g] = Factor de emisión según tipo de combustible [g/km] x 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 |
| | | 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 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: Subsana 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

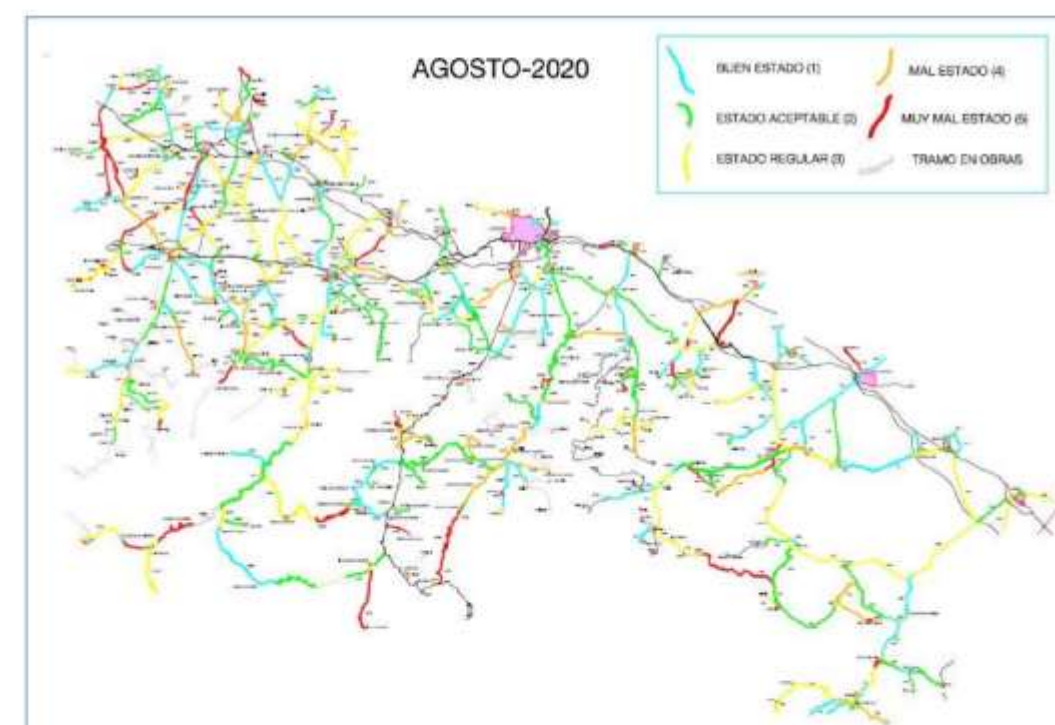
De todas ellas se encuentran en fase de Actuaciones Preparatorias (proyectos, estudios previos, etc.) las siguientes:

- 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 a4a1a0501e1dd7e552b102ba0795e4d4d-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
09:59:49 +01'00'

Fdo.- D. César Somovilla Frades.-



Cód. Verificación: 165623155
Documento: Informe electrónico de la plataforma web: https://sedeccat.larioja.org/validacion/Doc?ver=10679a
a4a1a0501e1dd7e552b102ba0795e4d4d-20113

| SALIDA | |
|---|------------------|
| 2021 - 9 | 28/01/2021 14:20 |
| REGISTRO GENERAL | |
| Ayuntamiento de Santurdo | |
|  m00702e2a2021c105500162078010e40g | |
| COPIA AUTÉNTICA que puede ser comprobada mediante el Código Seguro de Verificación en https://sedelectronica.laoficial.gob.mx/validacion/CodigoVerificacion/60773a2acda1c105500162078010e40g?entidad=20141 | |

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, pasarán 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, buches y su mal estado generalizado.
- Construcción de una Carril bici desde el Camino de Zaido a la Vía Verde.

Conclusion.-

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:

7/2/84 4/84
AGUSTIN
SAIN
MARTIN/R
P26141008
WALTON B
P26141008
Fisher
2010 LTR
361005+0778

Edo.: 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 previniéndose 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 Psocv 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 Champiñón, 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



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: 4C7F4E44-9C46-4D39-2F0E-4A55 | 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 recepciona 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: 4C7F4E44-9C46-4D39-2F0E-4A55 | 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.

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.



Cod. Validación: 4U741UNXJUMJLDR72T0HLMAS | Verificación: https://pradejon.sedelectronica.es/
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 4 de 4

Plaza de Melchor Ezquerro, nº 1 C.P. 26510 - Tfn: 941 15 00 01 - Fax: 941 14 10 50 - http://www.pradejon.org

| DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE | | | | Pág. 1 / 2 |
|--|---------------------------------------|----------------------------------|------------------|------------|
| en formato PDF/A 1.7 Firma PAdES - Cuidado en reposito seguro del Gobierno de La Rioja. | | | | |
| 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 Clarte | | 27/01/2021 11:56 | |
| 2. Jefe de Servicio de Gestión y Control de Residuos | Ángel Martínez Garrido / Visto Bueno. | | 27/01/2021 14:48 | |
| 3. SELLADO ELECTRÓNICAMENTE por Gobierno de La Rioja con CSV: XGULXJL2JGN1EZX Dirección de verificación: http://www.larioja.org/verificacion | | | 27/01/2021 14:48 | |



**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. BELLADO 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/ DUDUES DE NÁJERA, 40
26071 LOGROÑO
TEL.: 941 22 88 00
FAX: 941 22 72 00

FIRMADO

FIRMADO por: J. GARCÍA GARRIDO, JESUS ENRIQUE. A fecha: 04/02/2021 10:42 AM
Total folios: 2 (2 de 2) - Código Seguro de Verificación: MFOHMD259637 3017 2B5AD3C48D033
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 88 00
FAX: 941 22 72 00

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

EKONOMIAREN GARAPENA
JASANGARRITASUNA ETA INGURUMEN
SAILA
Ingurumen Sailburuordetza
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

| | |
|---------|---------|
| SARRERA | IRTEERA |
| Zk | 59606 |

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 LADERO

PLAZA ESPAÑA, 12
26140 LADERO
(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 N° 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



Qod. Validación: 6AMPC5JFNEB5TYSAKEEPNVM01. Verificación: https://ardero.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 1 de 1



AYUNTAMIENTO DE LADERO

PLAZA DE ESPAÑA, 12
26140 LADERO

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 LADERO. 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).



Qod. Validación: 7JPS4N3PMP7TAE5N5F7W4M4W1. Verificación: https://ardero.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: T3534-377-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 (Lardero) | Página 2 de 4

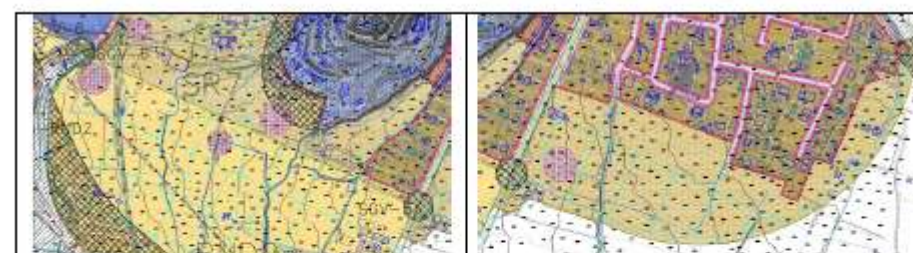
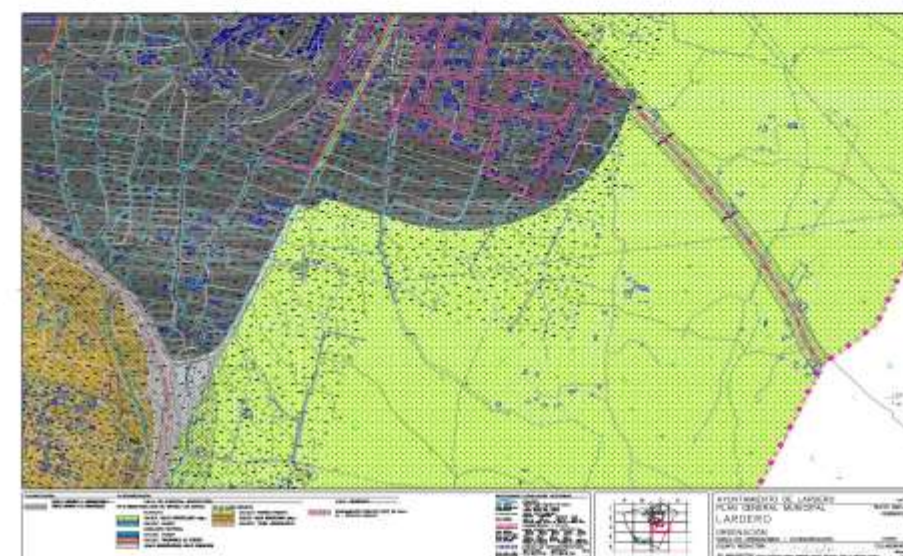
AYUNTAMIENTO DE LARDERO

 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: T3534-377-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 (Lardero) | Página 3 de 4

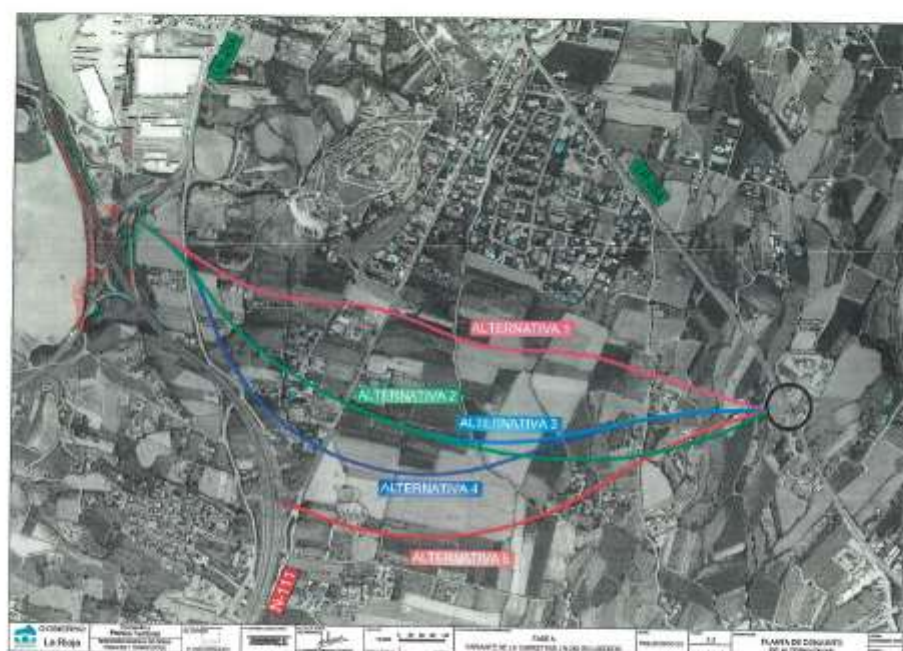

AYUNTAMIENTO DE LADERO

 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 discurriendo 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



Cod. Validación: 338345874 MPTN2E NCF 704464600A Verificación: https://sede.madrid.es/validacion/validacion.asp
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 4 de 4


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 | | Pág. 1 | 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 ambiental**².

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: 4303/2021
HASH: 4281c0d1c44652af554eae47f1519

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 CSV Firmado: Copiado en repositorio seguro del Gobierno de La Rioja | | | | Pág. 5 / 5 |
|---|---------|--|---------------------|------------|
| Expediente: | Tipo: | Procedimiento: | Nº Documento: | |
| 00860-2021/008081 | Informe | Solicitudes y remisiones generales | 2021/0150950 | |
| Cargos: | | Extramuros / 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: 405129200PNC:SLDNC:CCOOF:AZU1 Verificación: <http://www.villamedianadeiregua.org/verificacion/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 5 de 5


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:

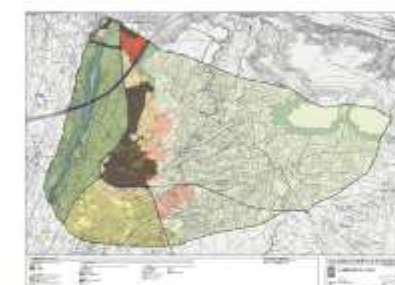
El instrumento de planeamiento vigente en el municipio es el Plan General Municipal (PGM) aprobado definitivamente por el Pleno de la Comisión de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja (COTUR) el 7 de Junio de 2013 (BOR 17-06-2013).

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).

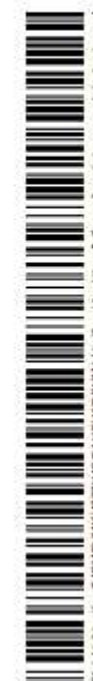
SEGUNDO:

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-XC0GANGWZCVM | Verificación: https://villamedianaderegua.sedelectronica.es/ Documento firmado electrónicamente desde la plataforma es@La Rioja | Página: 1 de 5



Obj. Validación: 7.03M-TM-MWJ37-XC0GANGWZCVM | 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, para 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: 7A5M7H4W4K37ACG4N2UWZ0YH | 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



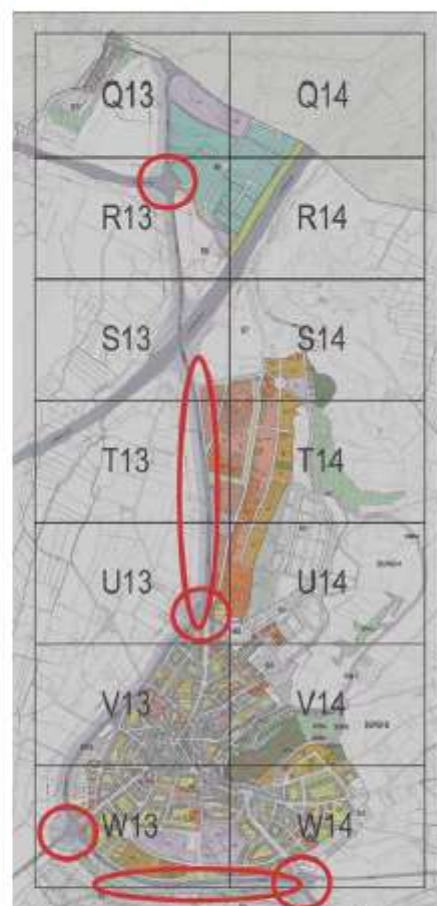
Código Verificación: 7A5M7H4W4K37ACG4N2UWZ0YH | Verificación: https://villamediana.riogua.es/verificacion/ | Documento firmado electrónicamente desde la plataforma es@e.es | Página 4 de 5


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 Uruñuela. 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:

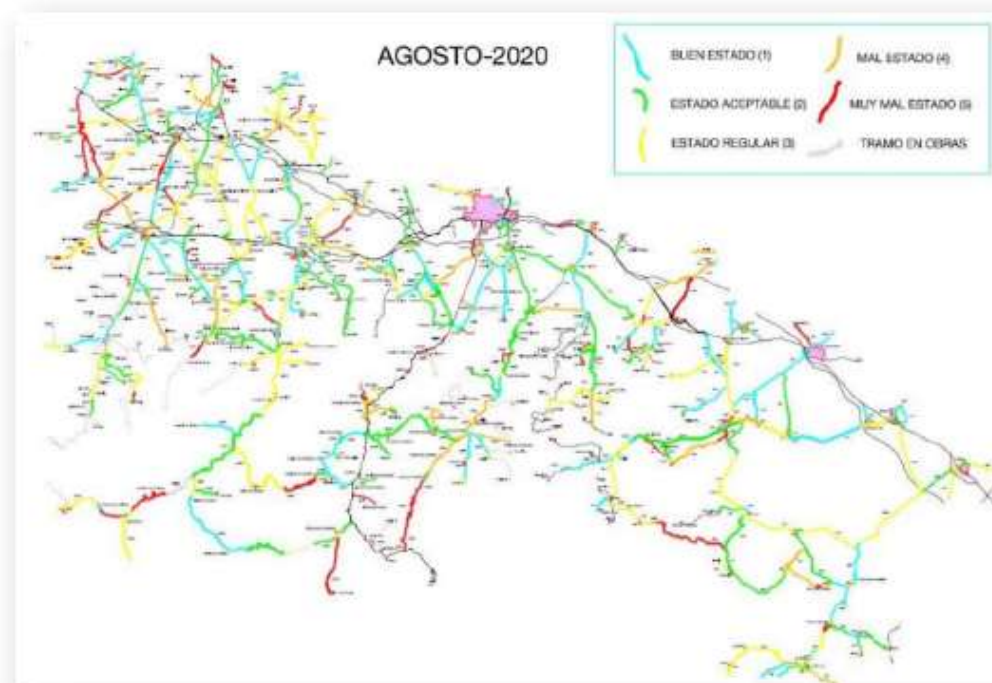
- LR-111 SANTO DOMINGO
- LR-137 FUENMAYOR
- LR-115 QUEL Y AUTOL
- LR-254 LARDERO
- LR-123 ARNEDO
- LR-259 VARIANTE MURILLO RIO LEZA
- LR-133 CALAHORRA ESTE
- LR-280 PRADEJÓN
- LR-137 NAVARRETE



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 RIDGE
C.I.P. F-20288000-0
LAGUNILLA
TEL/FAX: 045 40 20 33
VENTAS BLANCAS
TEL/FAX: 045 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: CARLOS YESOIRA ROCA | Cargo: Alcalde-Presidente | Fecha/hora: 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 | | | en formato PDF A-17 (formato A3) | Contenido en propiedad según del Gobierno de La Rioja | Página 1 |
|---|---|------------------------------------|--|---|----------|
| Expediente | Tipo | Procedimiento | ID Documento | | |
| 00660-2021/008081 | Informe | Solicitudes y remisiones generales | 2021/0185684 | | |
| Cargo | Firma de Observaciones | | Fechadura | | |
| 1. Jefe Sección de Itinerarios Verdes | Patricia Izardain Heras | | 15/03/2021 09:06 | | |
| 2. Jefe Servicio de Conservación de la Naturaleza y Planificación | Carlos Murto Martínez de Quil / Vlado Bueno | | 15/03/2021 09:12 | | |
| 3. SELLADO ELECTRÓNICAMENTE por Gobierno de La Rioja con CSV: RGAKRNP01BNVCYT | | | Dirección de verificación: http://www.larioja.org/verificacion | | |
| | | | 15/03/2021 11:22 | | |



**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 | 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 | |
| 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 seguro 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 éste.

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 éste.

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 antirruido, 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

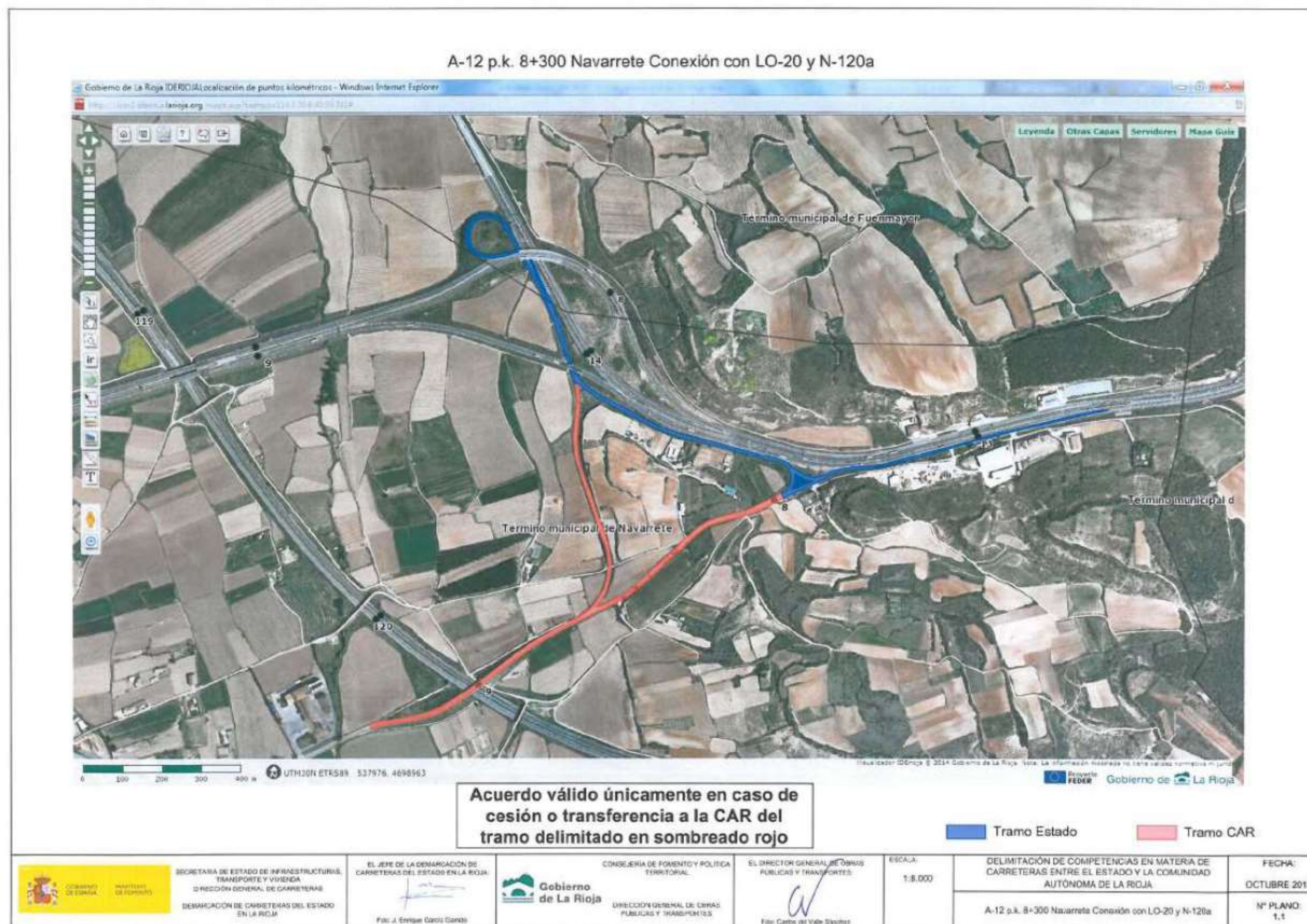
PLANO 55: Intersección N-232 p.k. 390+810 Arrúbal con LR-459

PLANO 56: Intersección N-232 p.k. 395+100 Agoncillo con LR-458

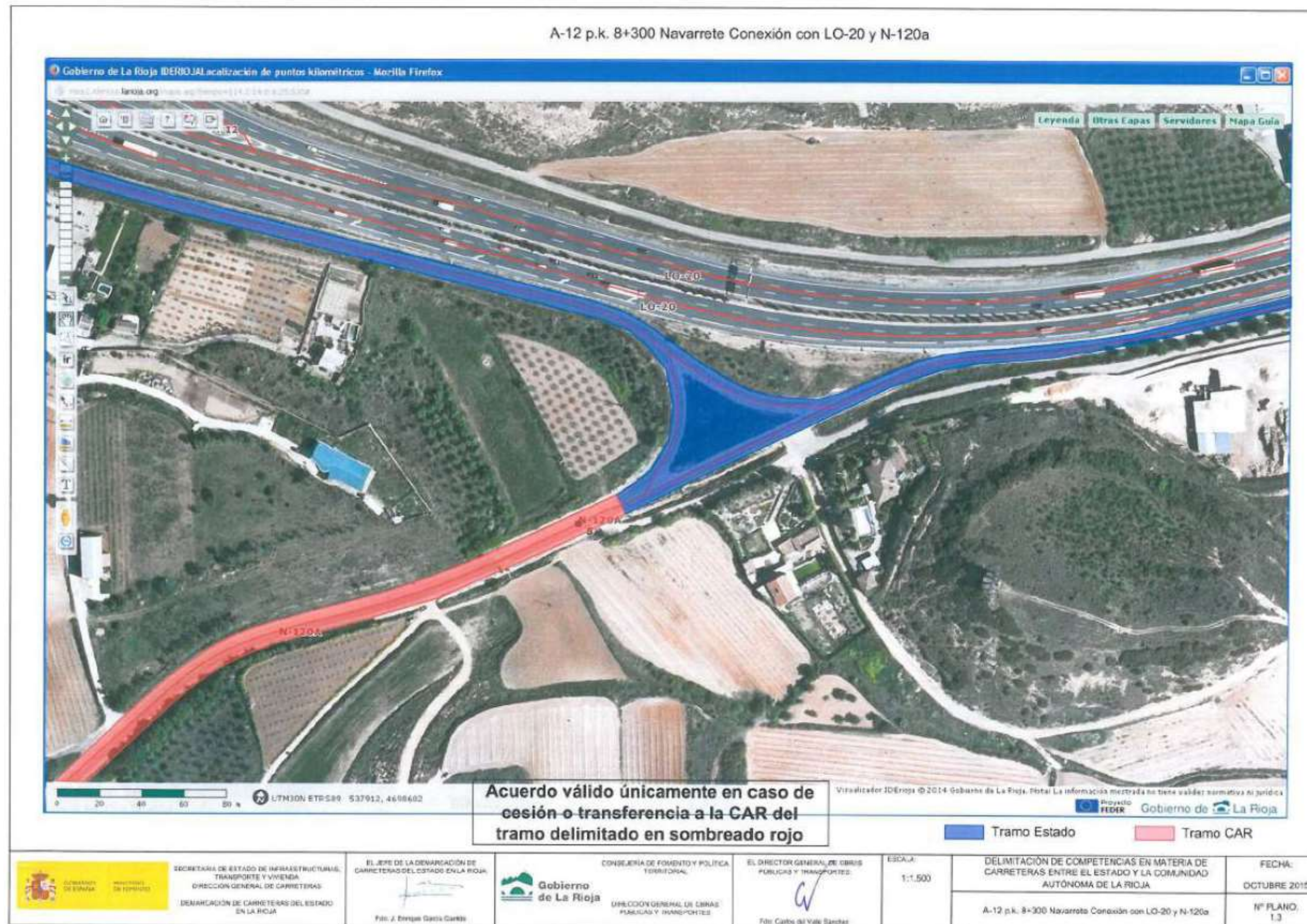
PLANO 57: Intersección N-232 p.k. 395+335 Murillo de Río Leza con LR-261

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**

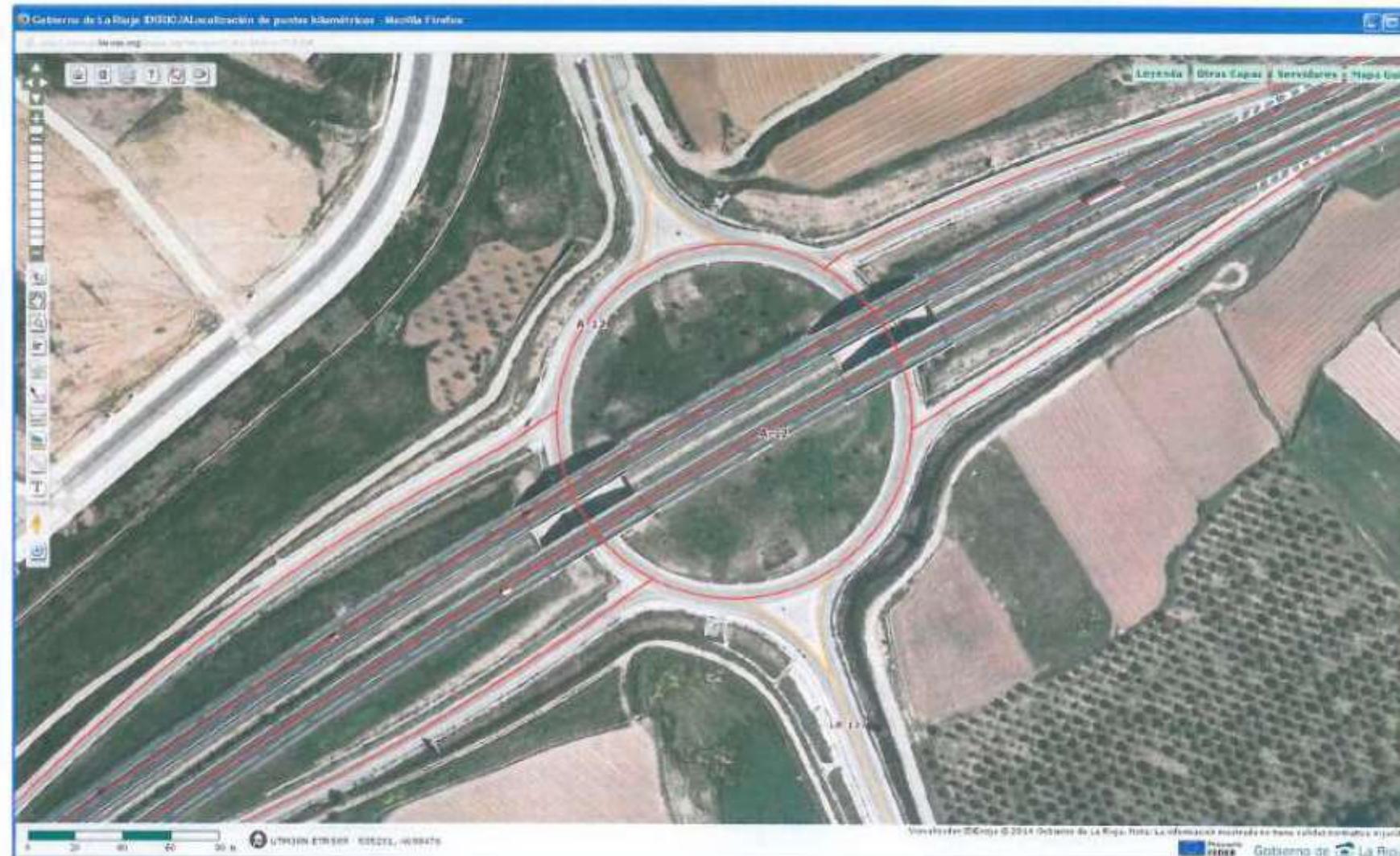
 Tramo Corporación Local

 Tramo Estado

 Tramo CAR

| | | | | | | | |
|---|---|---|--|---|----------------------------|---|---|
|  <p>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>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. 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>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>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 enlaza con LR-137</p> | <p>FECHA: OCTUBRE 2015</p> <p>Nº PLANO: 2.1</p> |
|--|--|--|---|----------------------------|--|---|

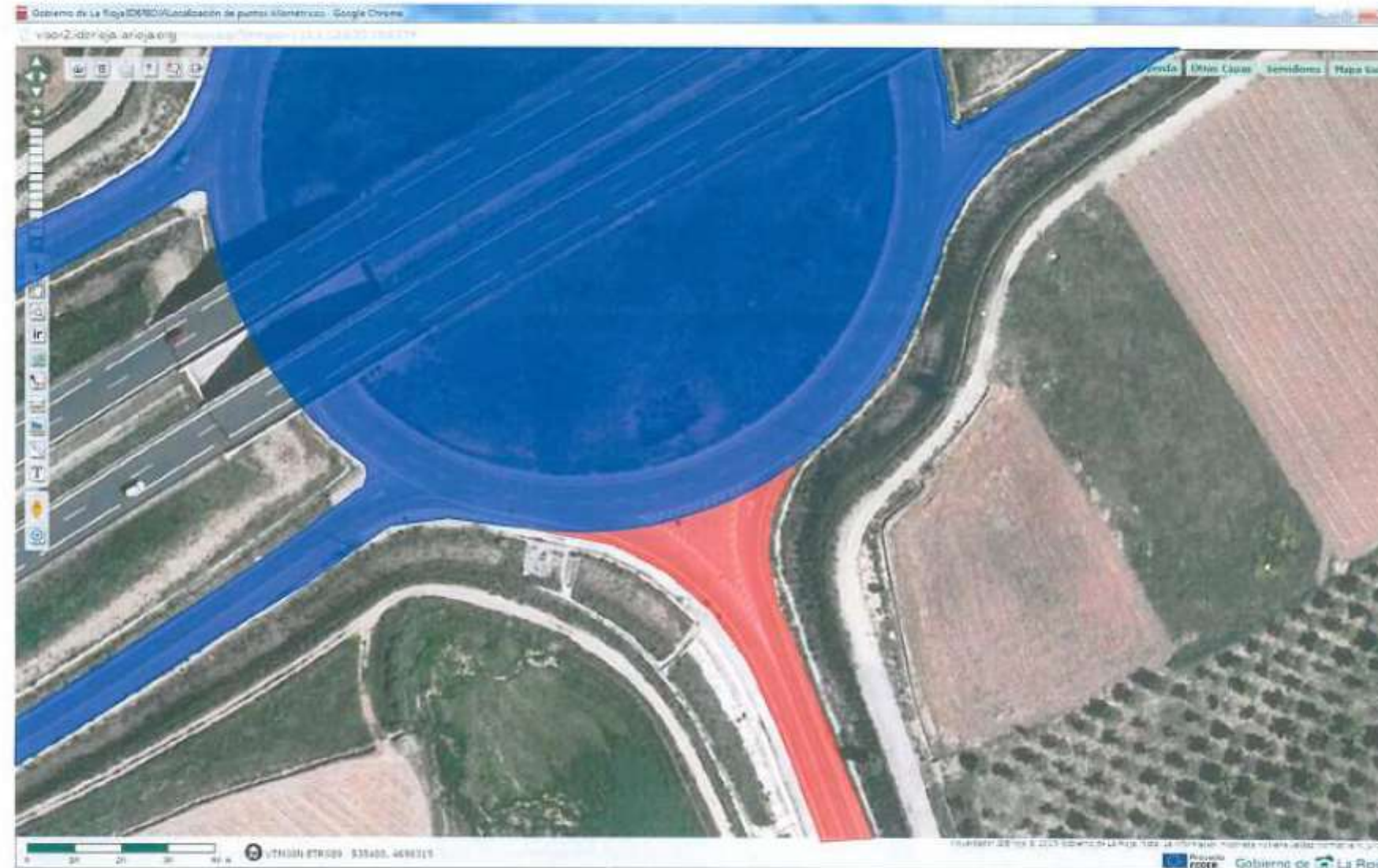
A-12 p.k. 10+480 Navarrete-Fuenmayor LR-137






Tramo Estado Tramo CAR

| | | | | | | | |
|---|--|--|---|--|--------------------|---|--|
|  | SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN 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

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|--|----------------------------|--|---|
|  <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. Félix Cobos 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. 10+480 enlace con LR-137</p> | <p>FECHA: OCTUBRE 2015</p> <p>Nº PLANO: 2.3</p> |
|---|---|---|---|--|----------------------------|--|---|



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 García Garbó</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

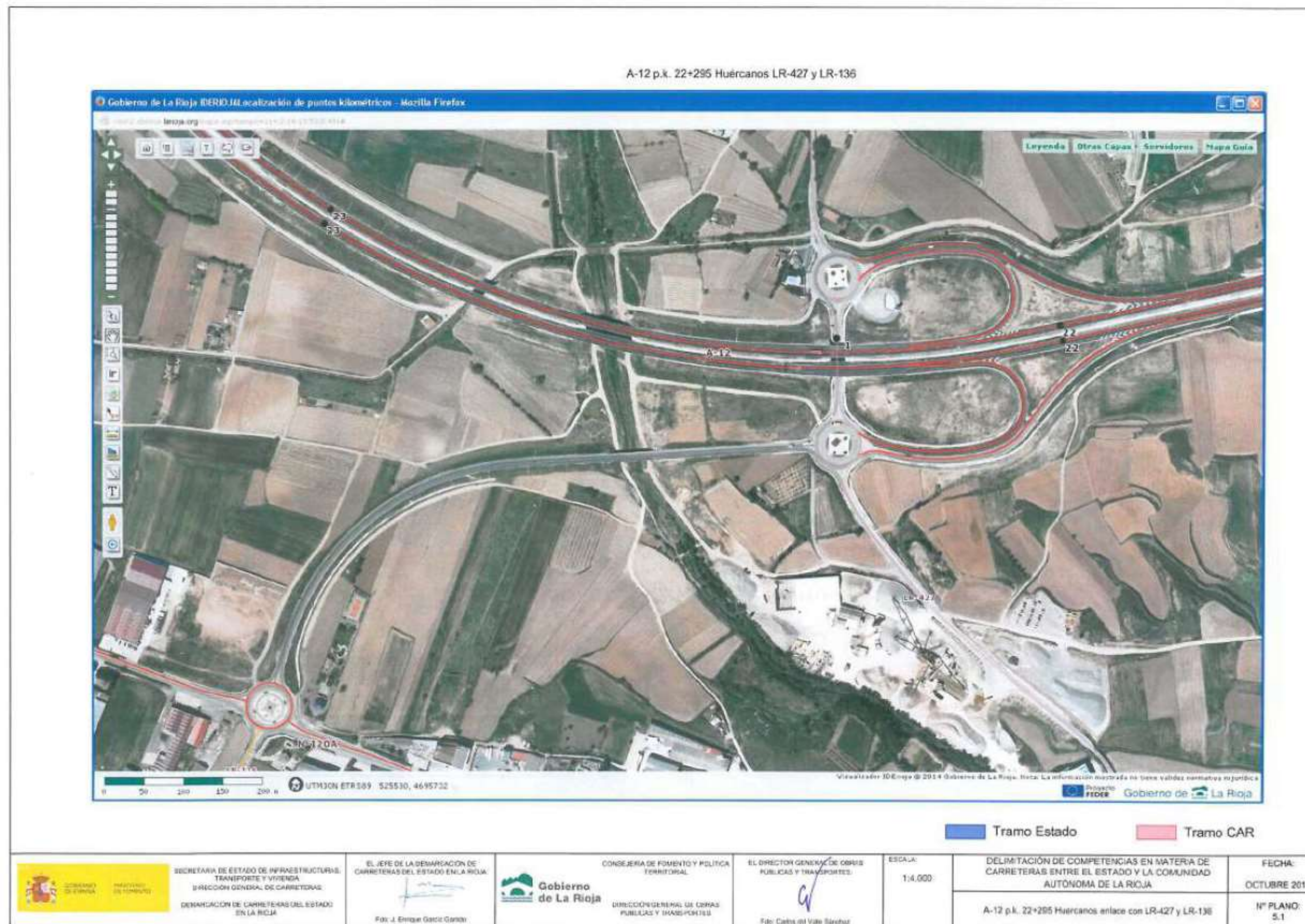
| | | | | | | | |
|---|--|--|--|--|--------------------|---|--|
|  | SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA | EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA  Fdo: J. Enrique García García | CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRESTRIAL  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: 1:2.000 | 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 LA RIOJA 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>José A. Enrique García García</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>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 Urñueta LR-113

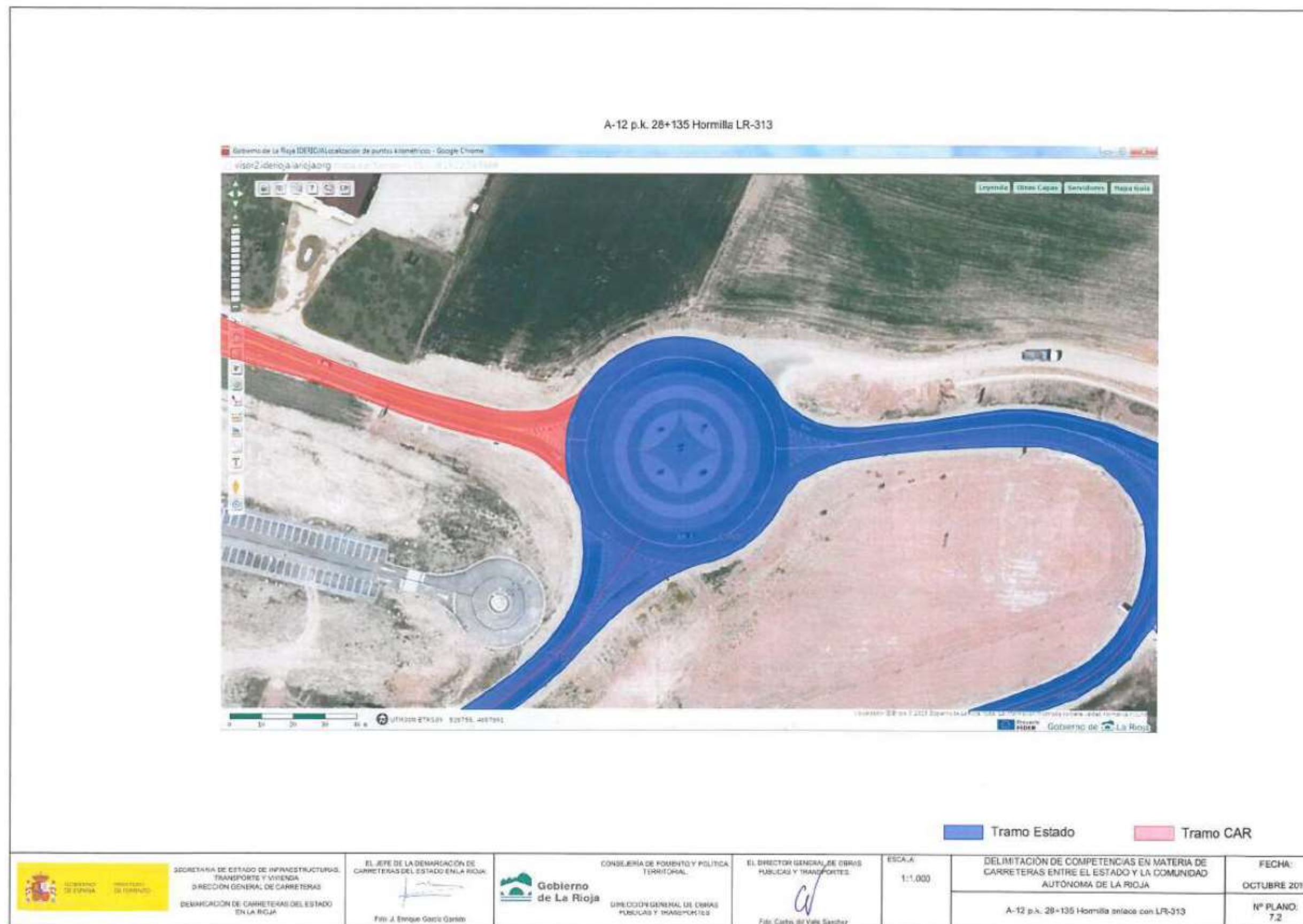


Tramo Estado

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  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 Urñueta enlace con LR-113 | FECHA: OCTUBRE 2015 Nº PLANO: 6 |
|---|---|--|--|---|--------------------|---|--|









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 de Vitor 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

| | | | | | | | |
|---|--|---|---|---|----------------------------|---|---|
|  <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 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>A-12 p.k. 31+840 Azofra-Briones enlace con LR-315</p> | <p>FECHA: OCTUBRE 2015</p> <p>Nº PLANO: 8.3</p> |
|---|--|---|---|---|----------------------------|---|---|

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






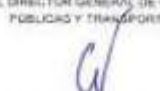
 Tramo Estado  Tramo CAR

| | | | | | | | |
|--|--|--|---|---|----------------------------|---|---|
|  <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 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 enlaza con LR-312</p> | <p>FECHA: OCTUBRE 2015</p> <p>Nº PLANO: 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 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 A-12 p.k. 39+180 Cirueña-Hervias enlace con LR-326</p> | <p>FECHA: OCTUBRE 2015 Nº PLANO: 10.1</p> |
|---|--|--|--|---|----------------------------|---|---|

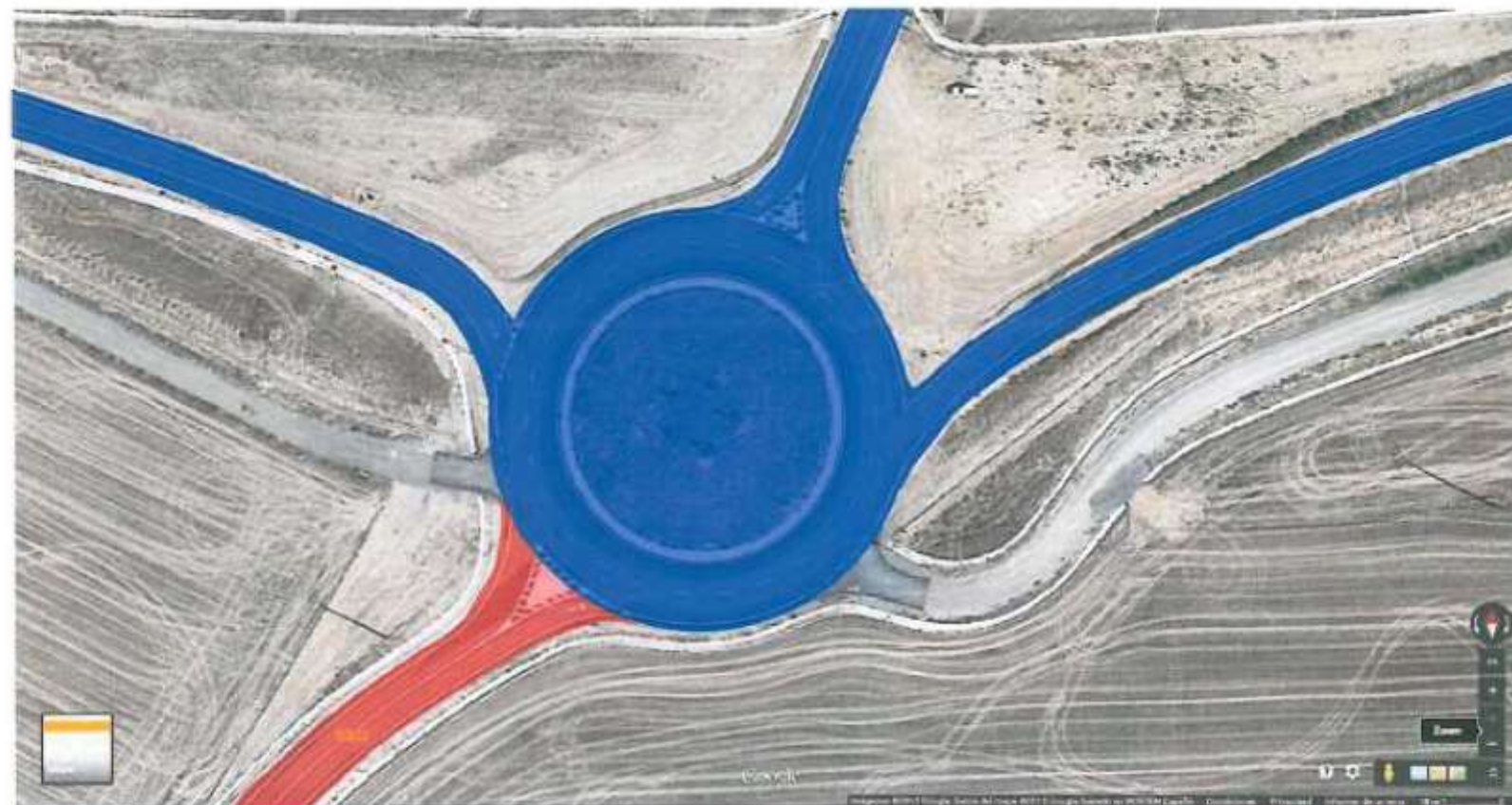
A-12 p.k. 39+180 Cirueña-Hervias LR-326



■ Tramo Estado ■ Tramo CAR

| | | | | | | | |
|--|---|---|--|---|----------------------------|--|--|
|  <p>GOBIERNO DE LA RIOJA PRESIDENTE DE LA RIOJA</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-Cerdas</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. 39+180 Cirueña-Hervias anillo con LR-326</p> | <p>FECHA: OCTUBRE 2015</p> <p>Nº PLANO: 10.2</p> |
|--|---|---|--|---|----------------------------|--|--|

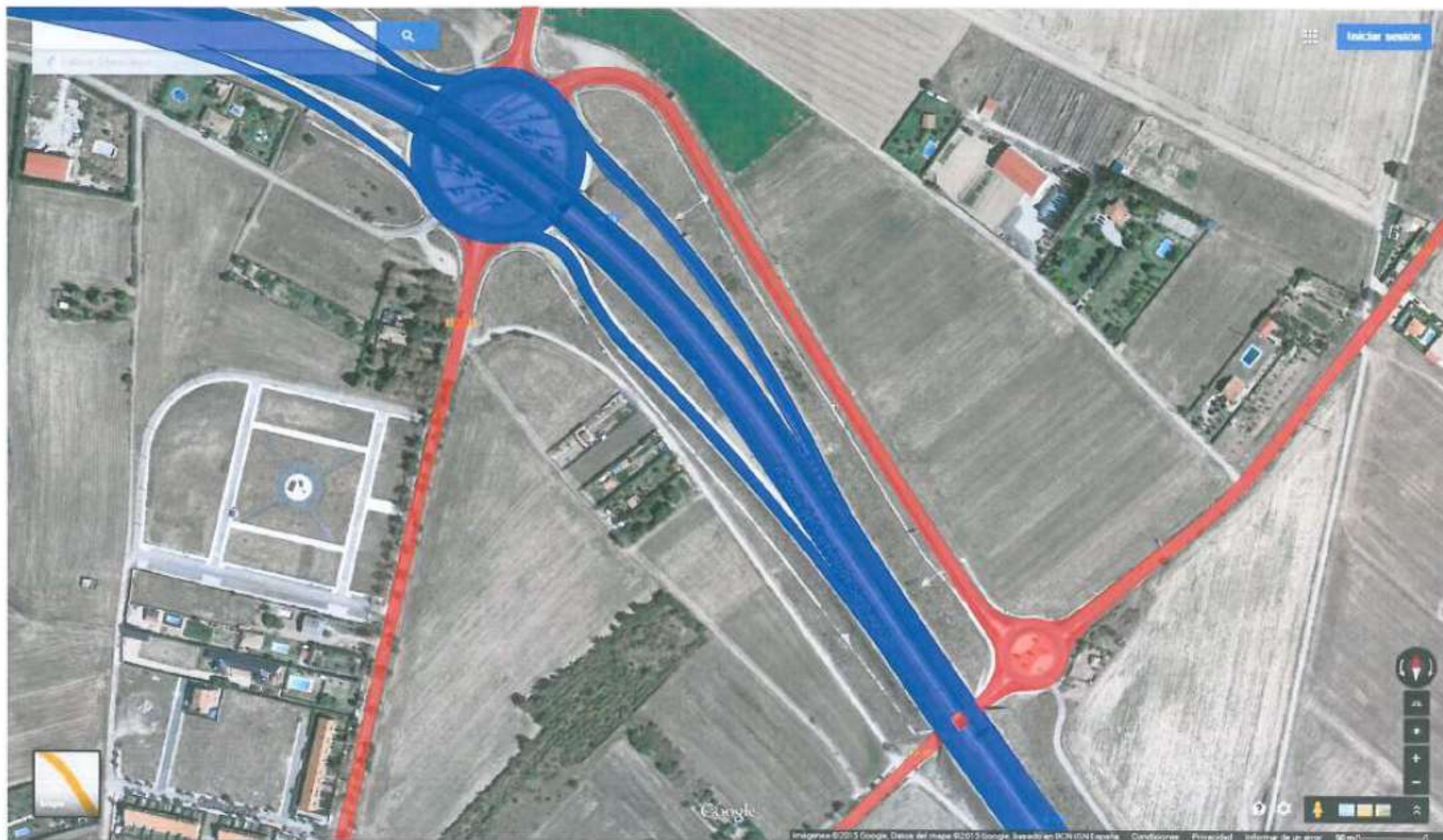
A-12 p.k. 39+180 Cirueña-Hervías LR-326



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 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 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> |
|---|---|---|---|---|----------------------------|--|--|

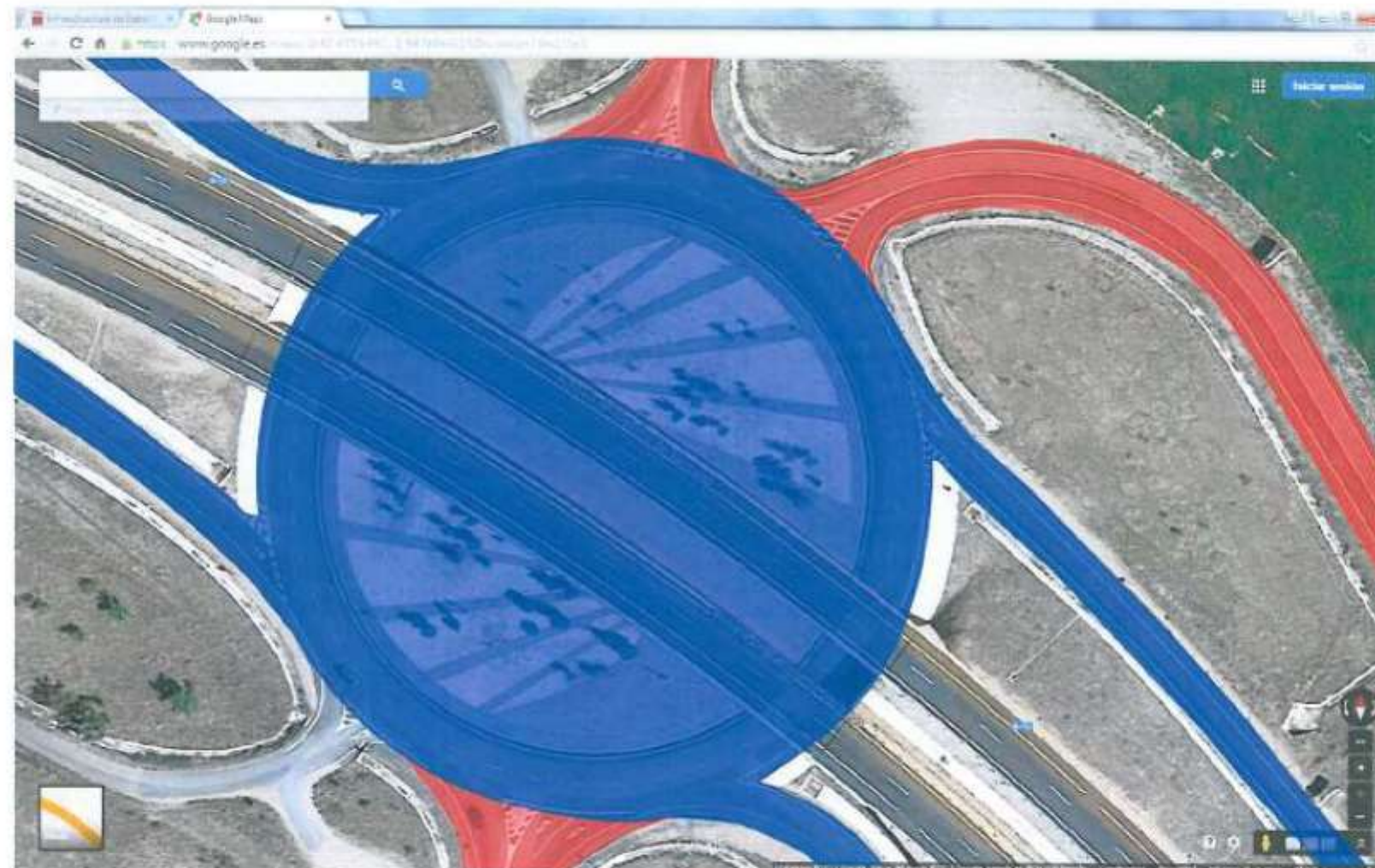
A-12 p.k. 44+355 Sto. Domingo-Casalarreina LR-111



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 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 CARRÓN</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 A-12 p.k. 44+355 Sto. Domingo de la Calzada-Casalarreina enlaza con LR-111</p> | <p>FECHA: OCTUBRE 2015 Nº PLANO: 11.1</p> |
|---|--|--|---|---|----------------------------|---|---|

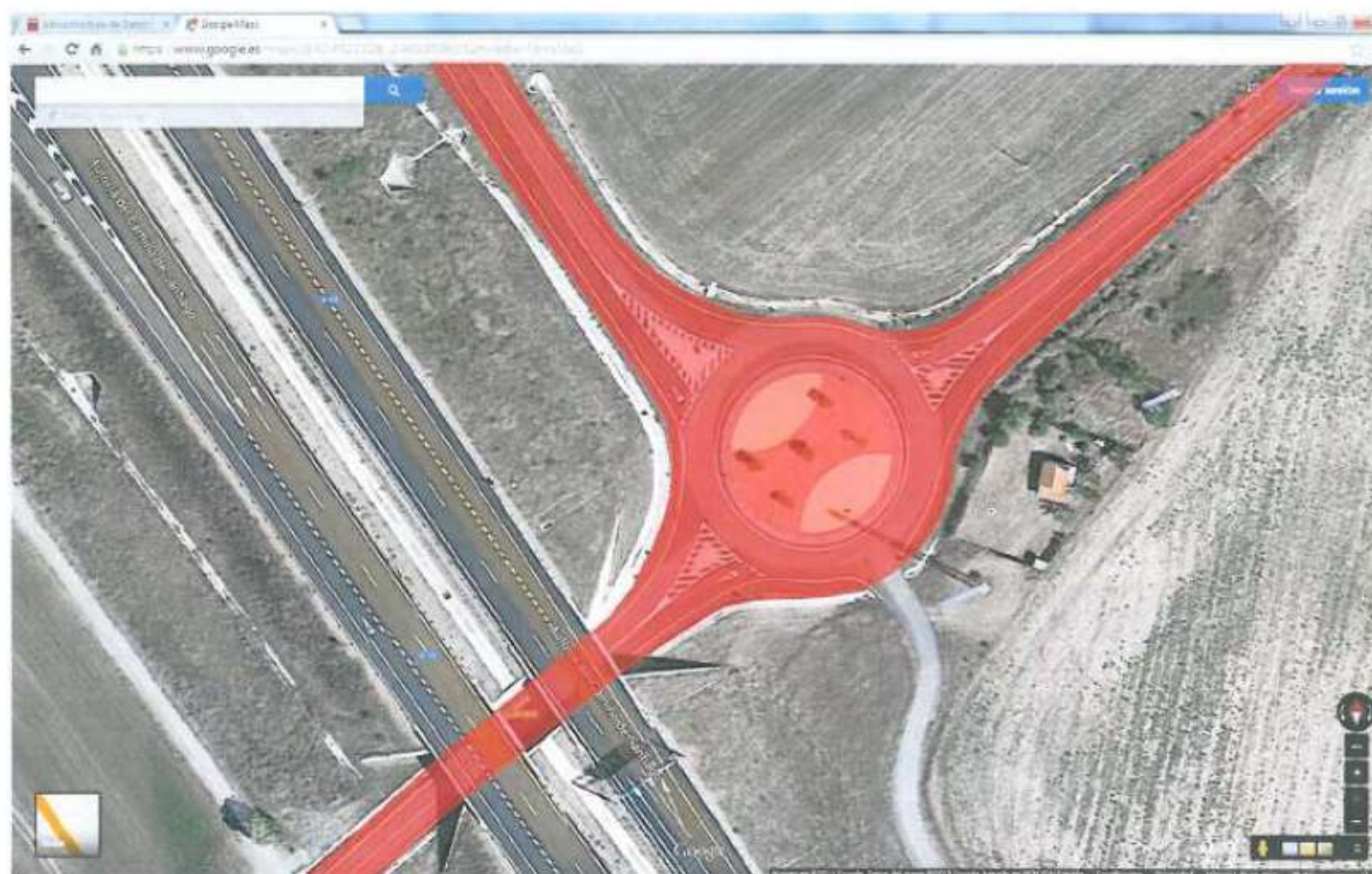
A-12 p.k. 44+355 Sto. Domingo-Casalarreina LR-111



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. Enrique García Carrión |  | 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

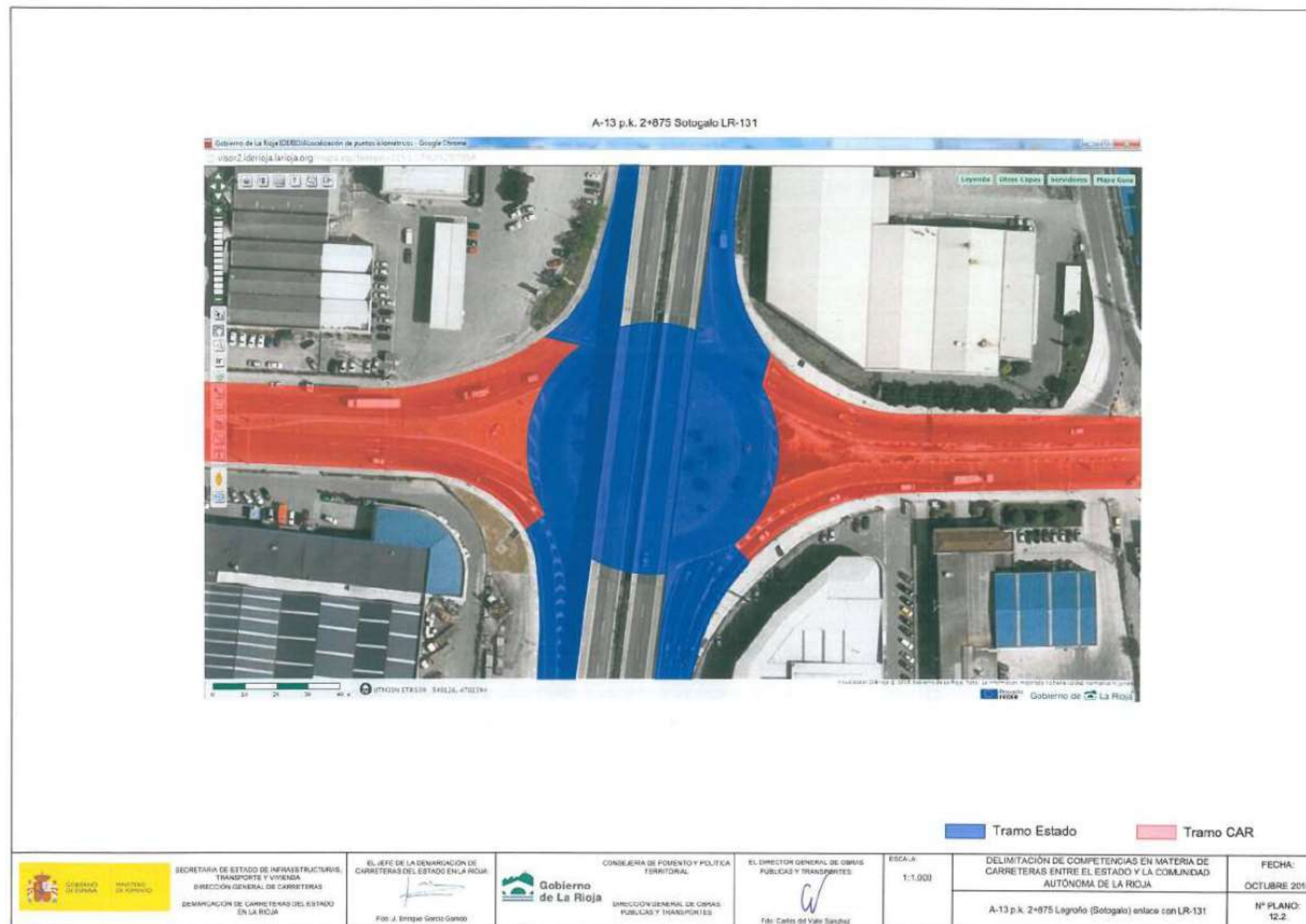


 Tramo Estado

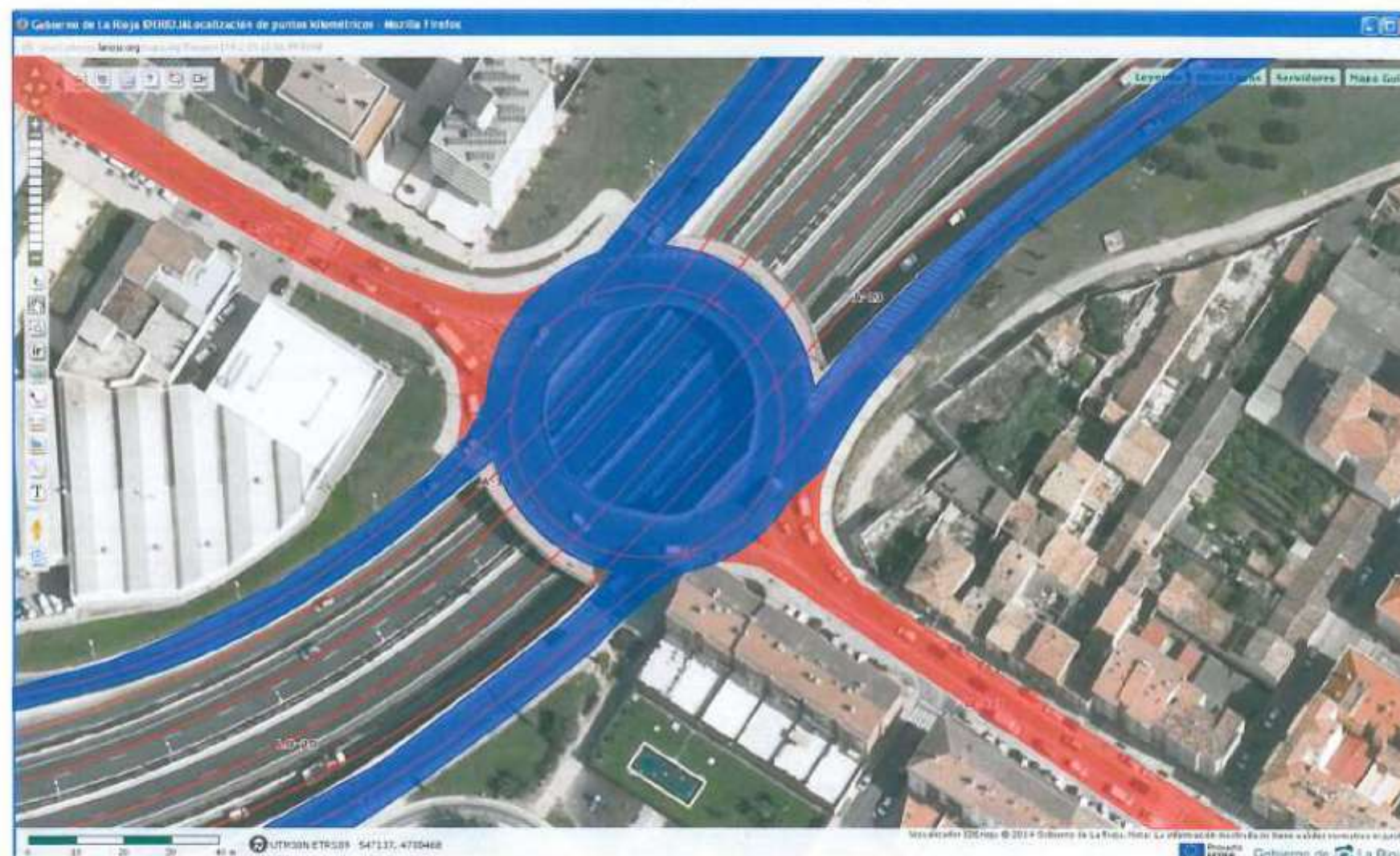
 Tramo CAR

| | | | | | | | |
|---|---|---|--|--|----------------------------|---|---|
|  <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</p>  <p>Fdo: J. Enrique García Carro</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 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> |
|---|---|---|--|--|----------------------------|---|---|




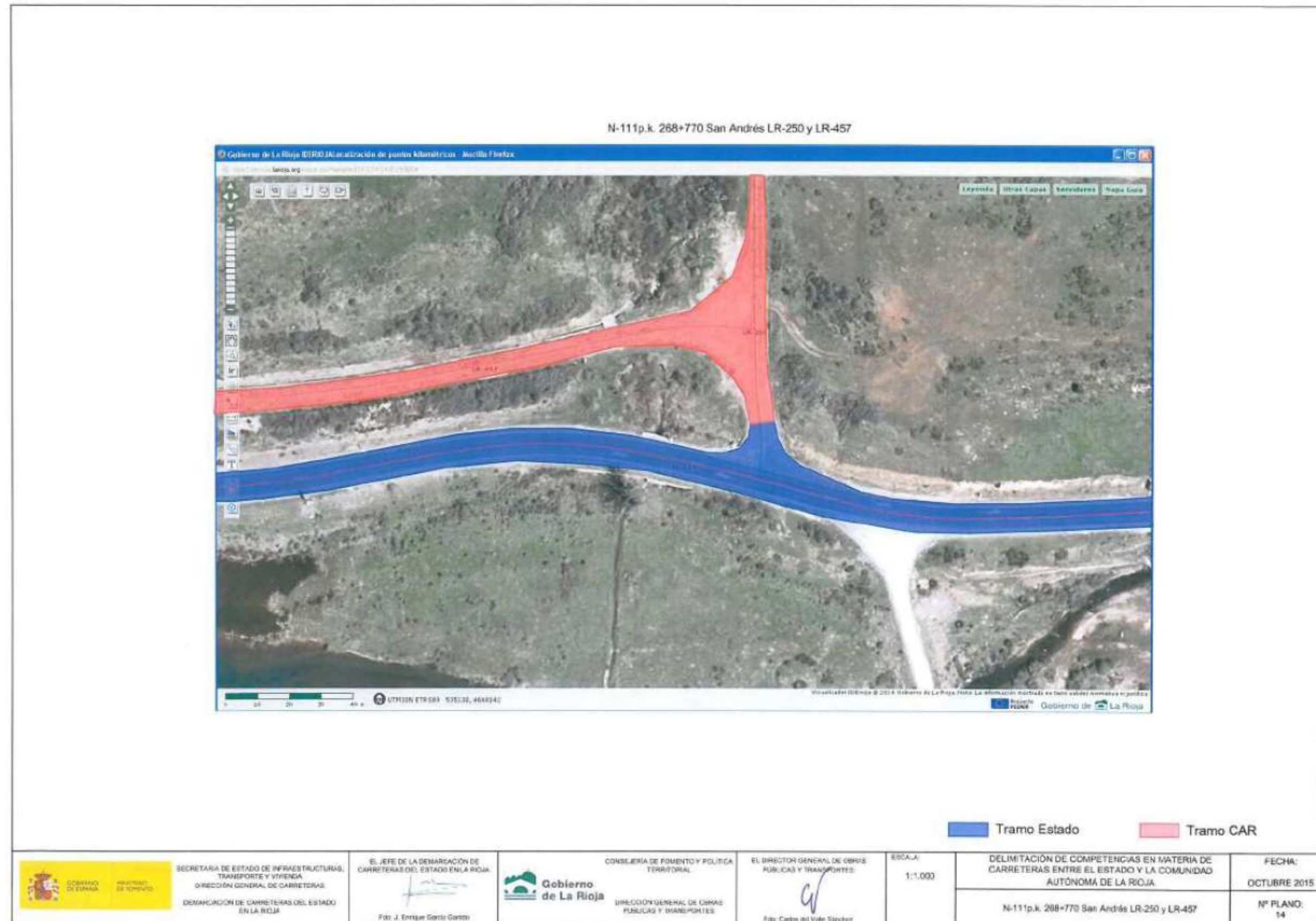


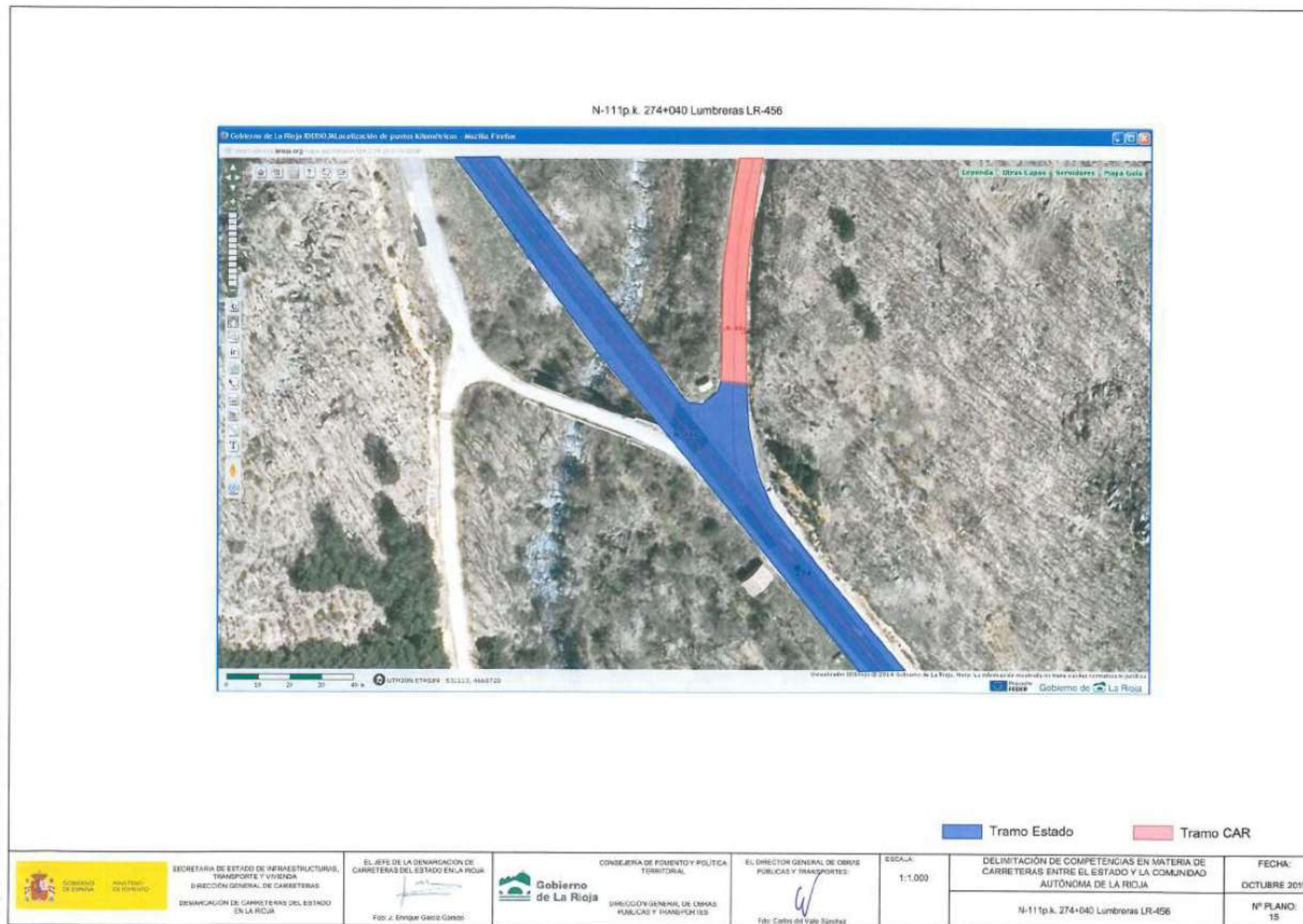
LO-20 p.k. 7+020 La Estrella LR-443

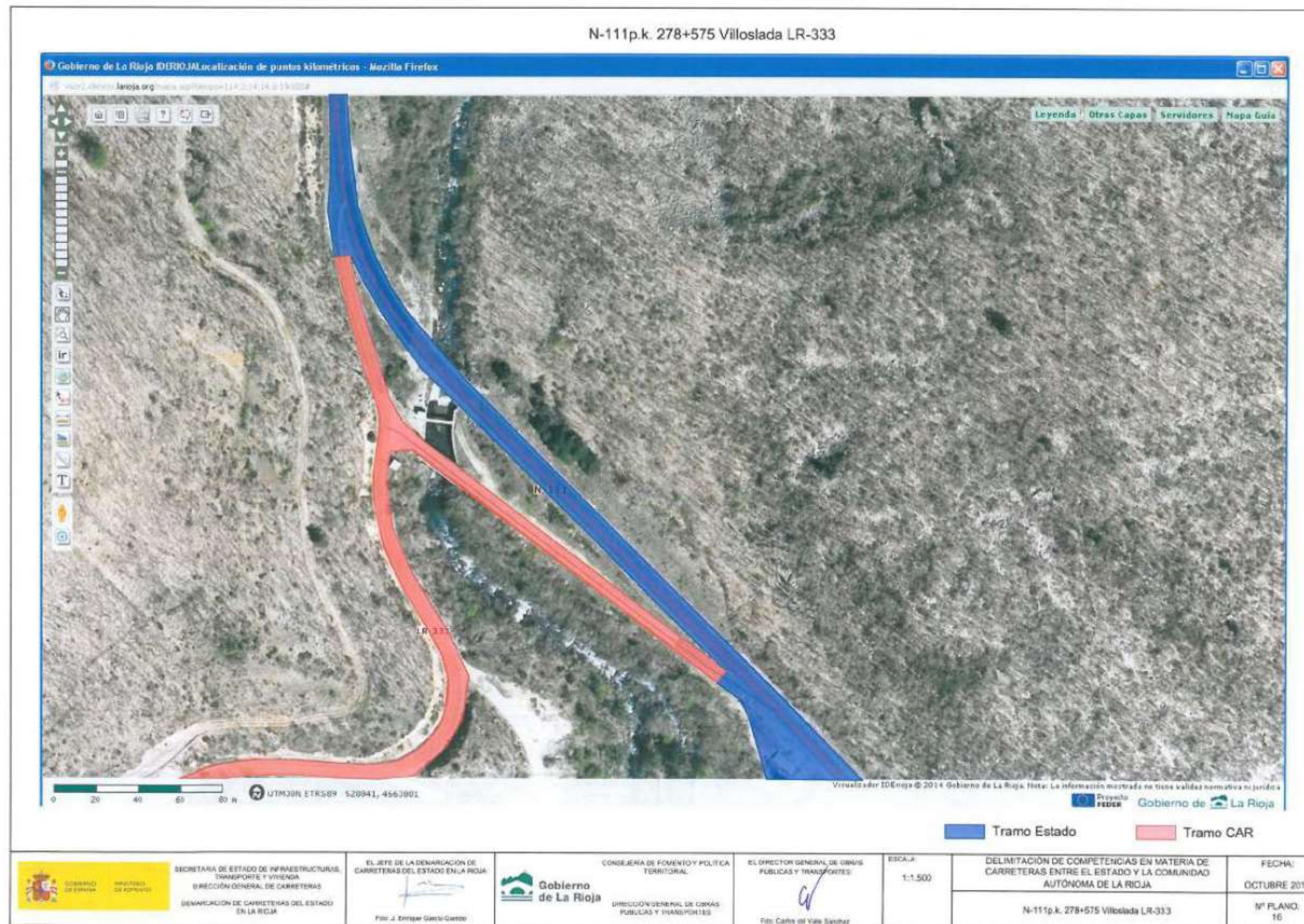


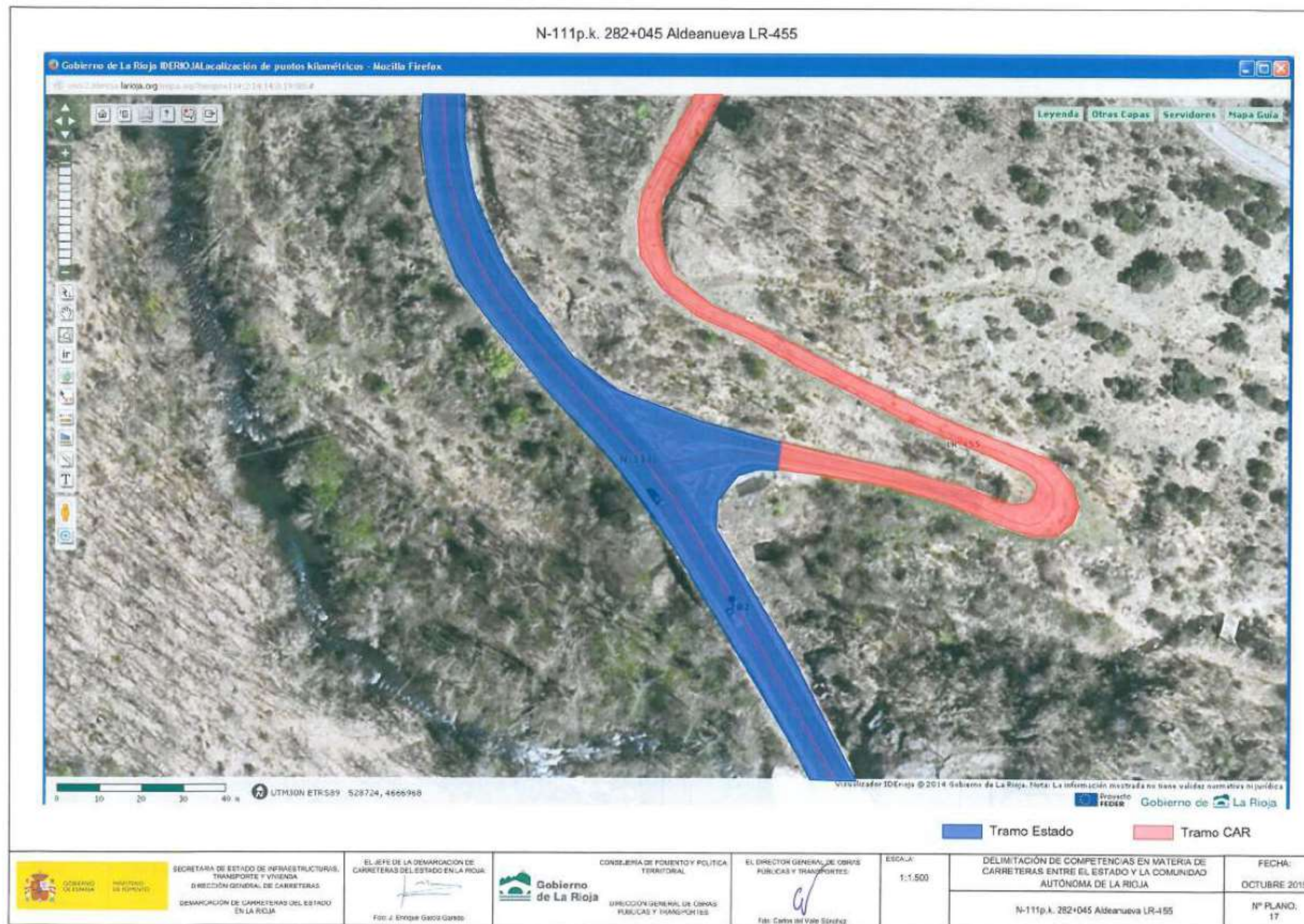
Tramo Estado Tramo CAR

| | | | | | | | |
|---|---|---|--|---|----------------------------|--|--|
|  <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

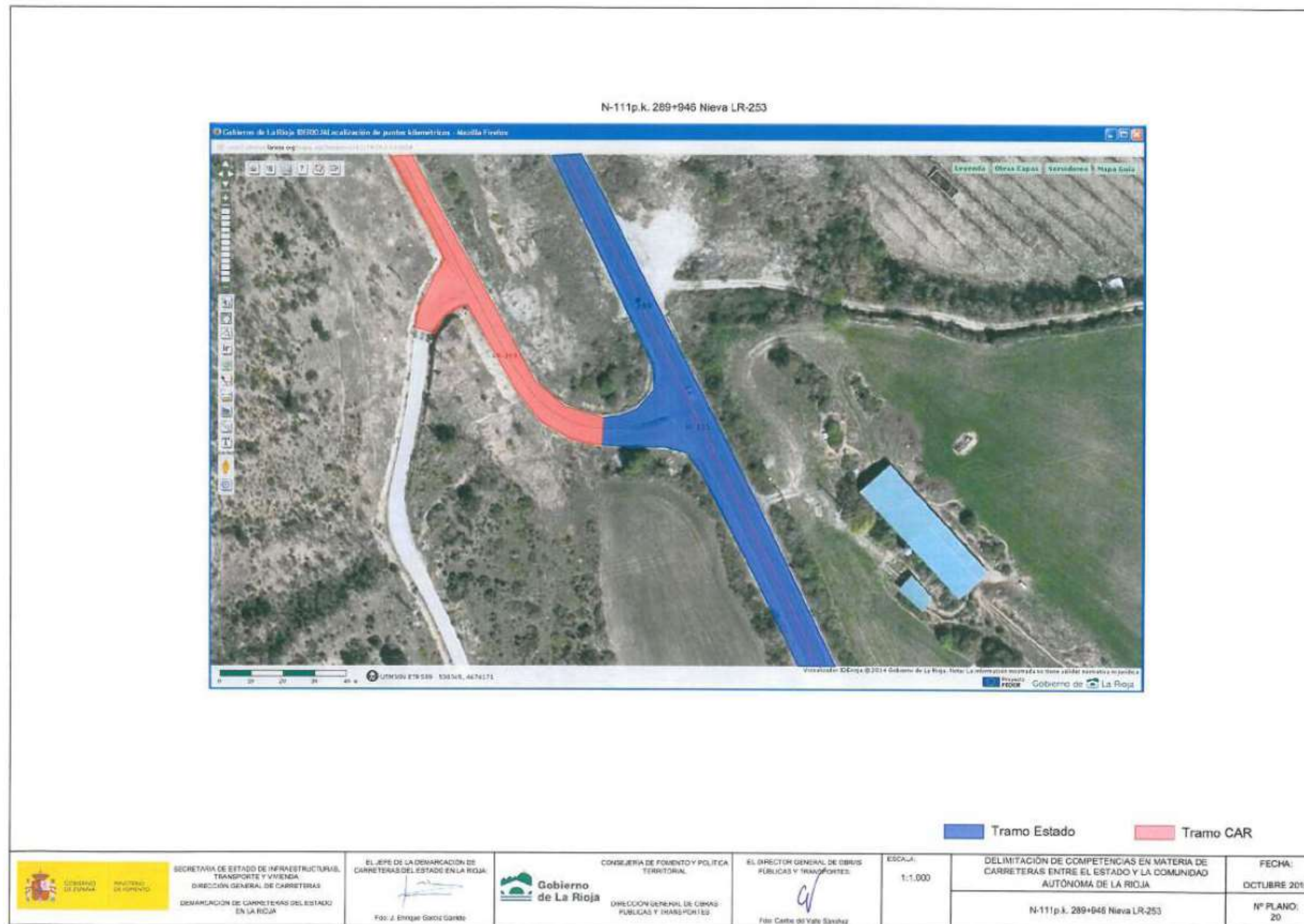
| | | | | | | | |
|---|---|--|--|---|----------------------------|---|--|
|  <p>GOBIERNO DE LA RIOJA MINISTERIO DE FOMENTO</p> | <p>SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p> | <p>EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA:</p>  <p>Fdo. J. Enrique García Garibay</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> |
|---|---|--|--|---|----------------------------|---|--|

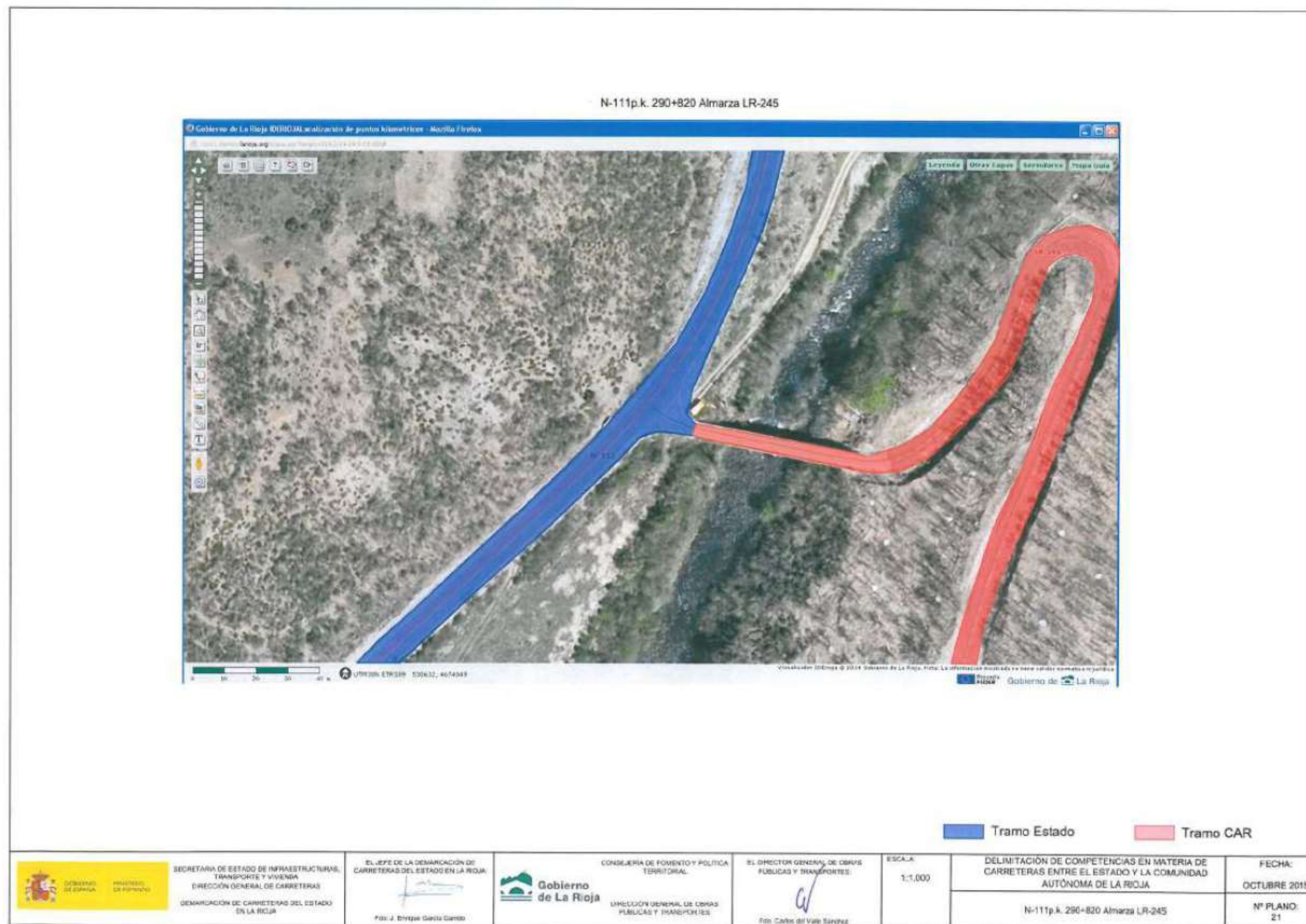
N-111p.k. 285+045 Pradillo LR-454



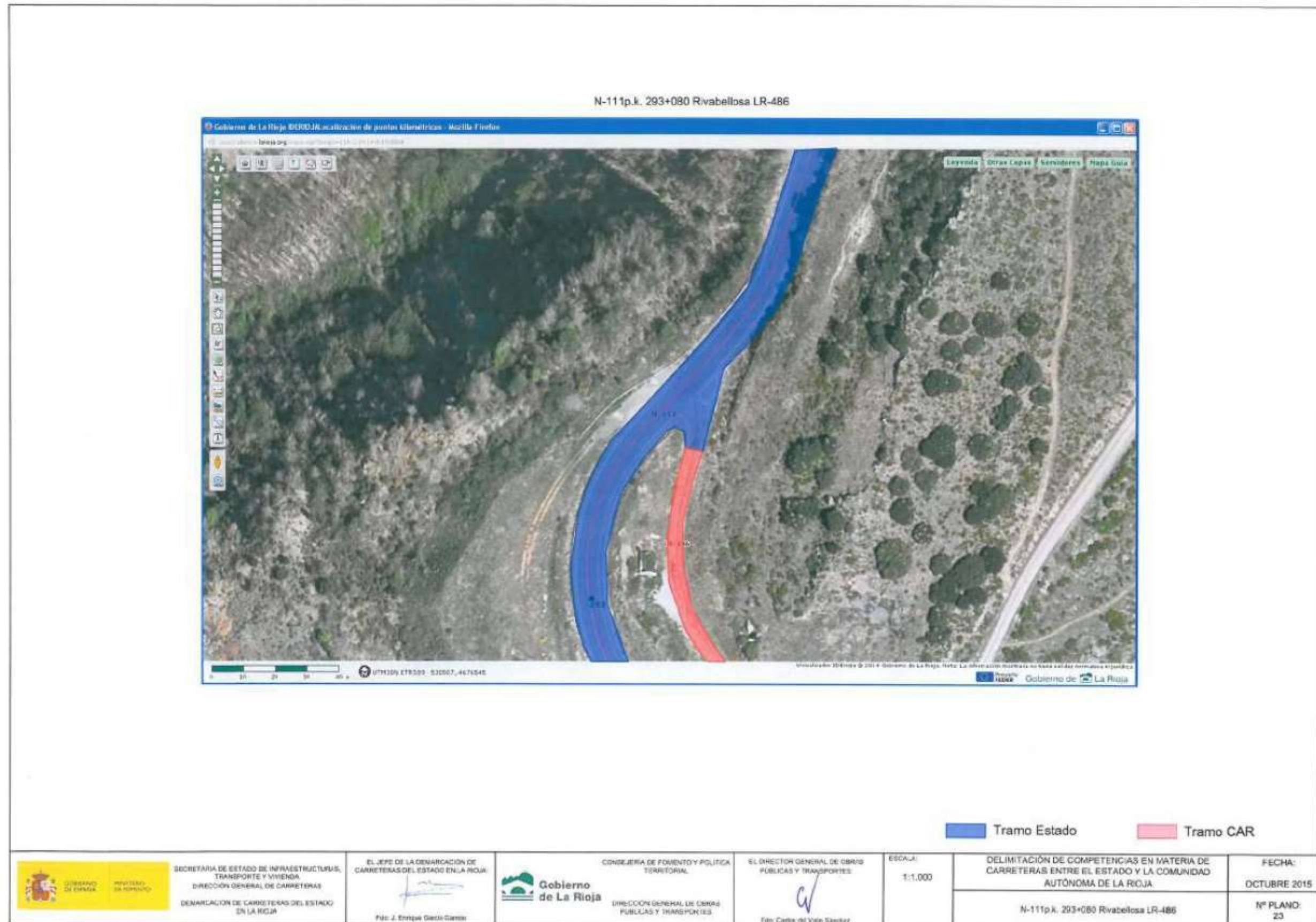
Tramo Estado Tramo CAR

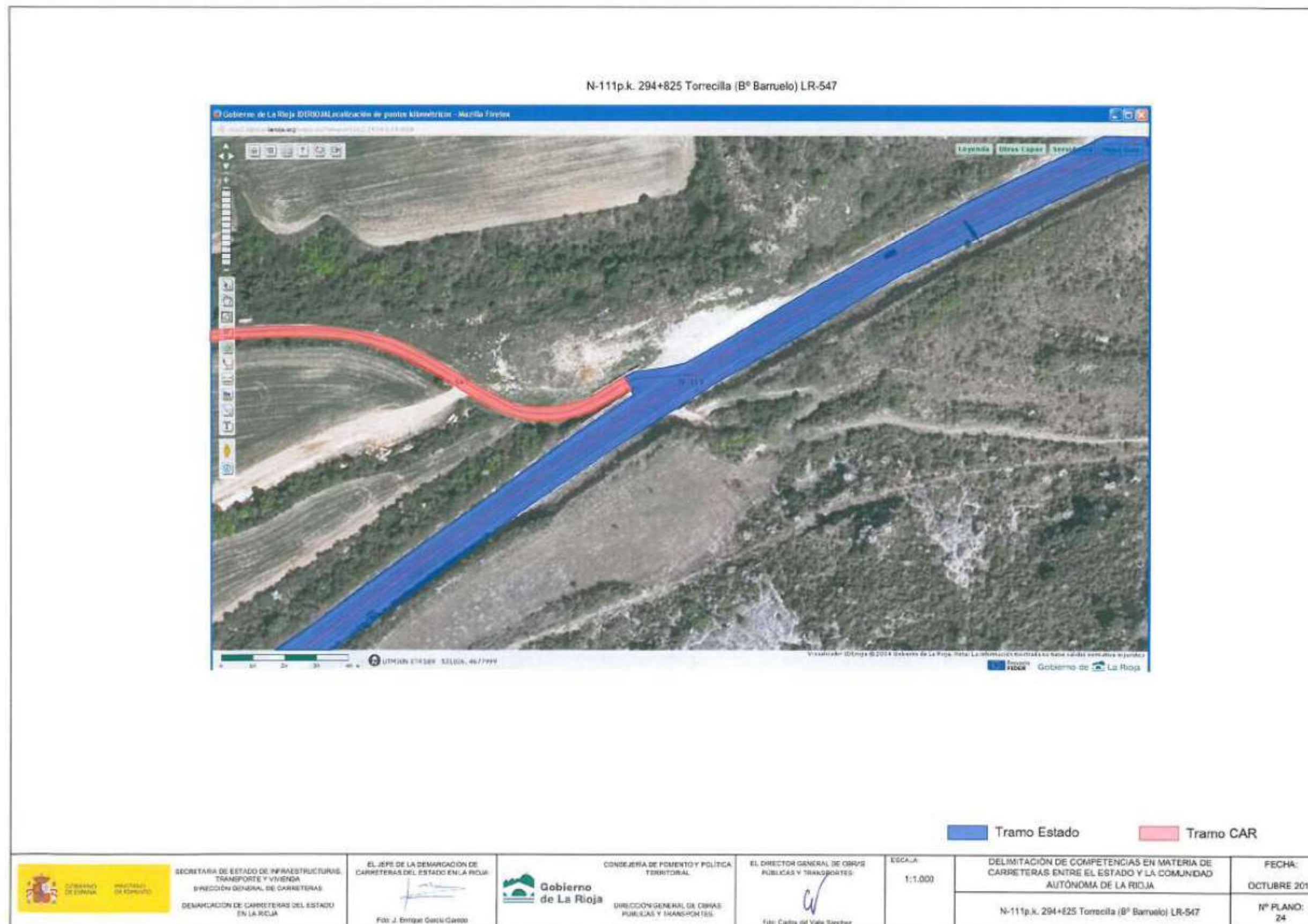
| | | | | | | |
|---|--|---|---|--------------------|--|---|
|  | SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA | EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA  Fdo: J. Enrique García Sancho | GOBIERNO DE LA RIOJA CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES  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 |
|---|--|---|---|--------------------|--|---|

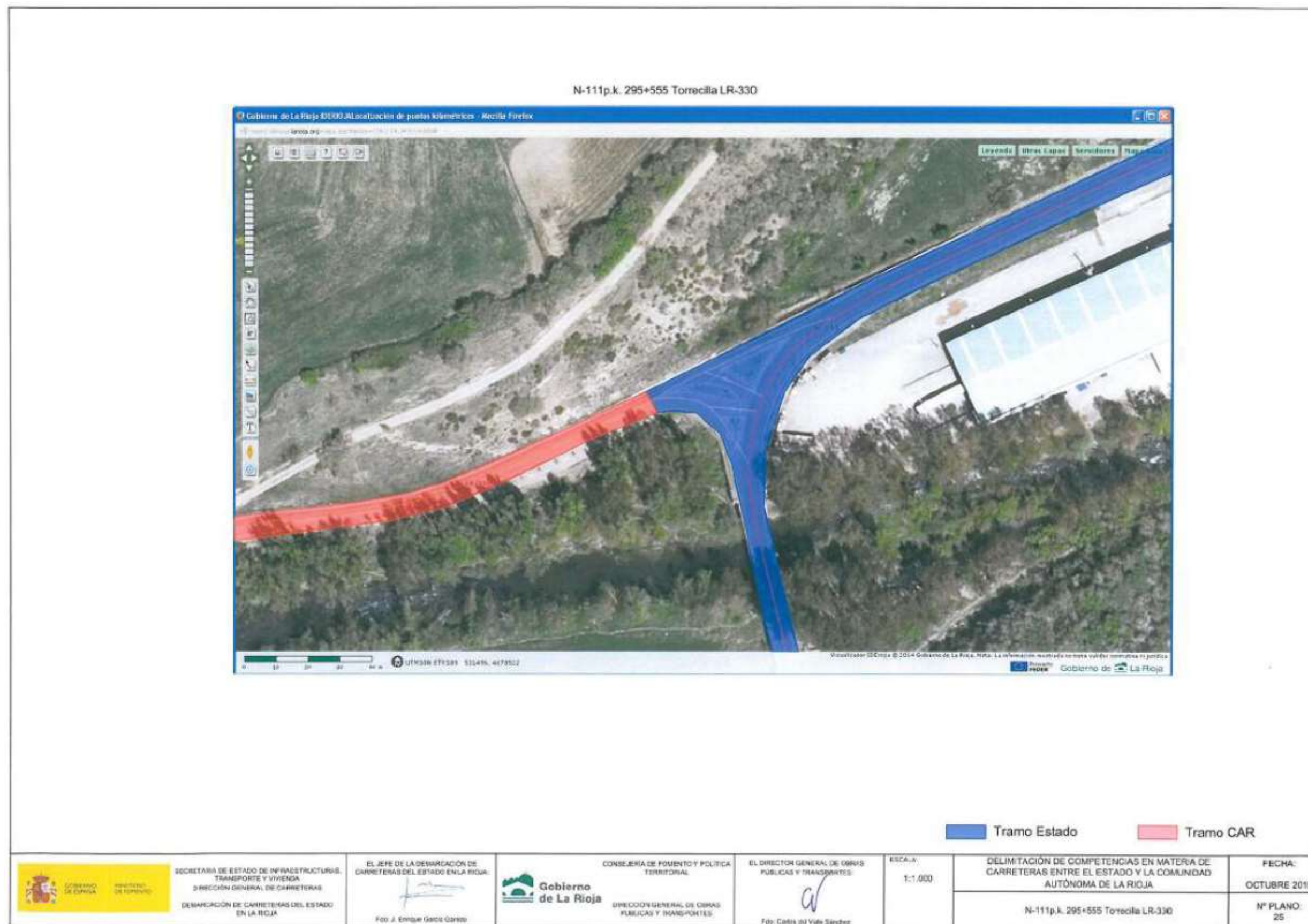


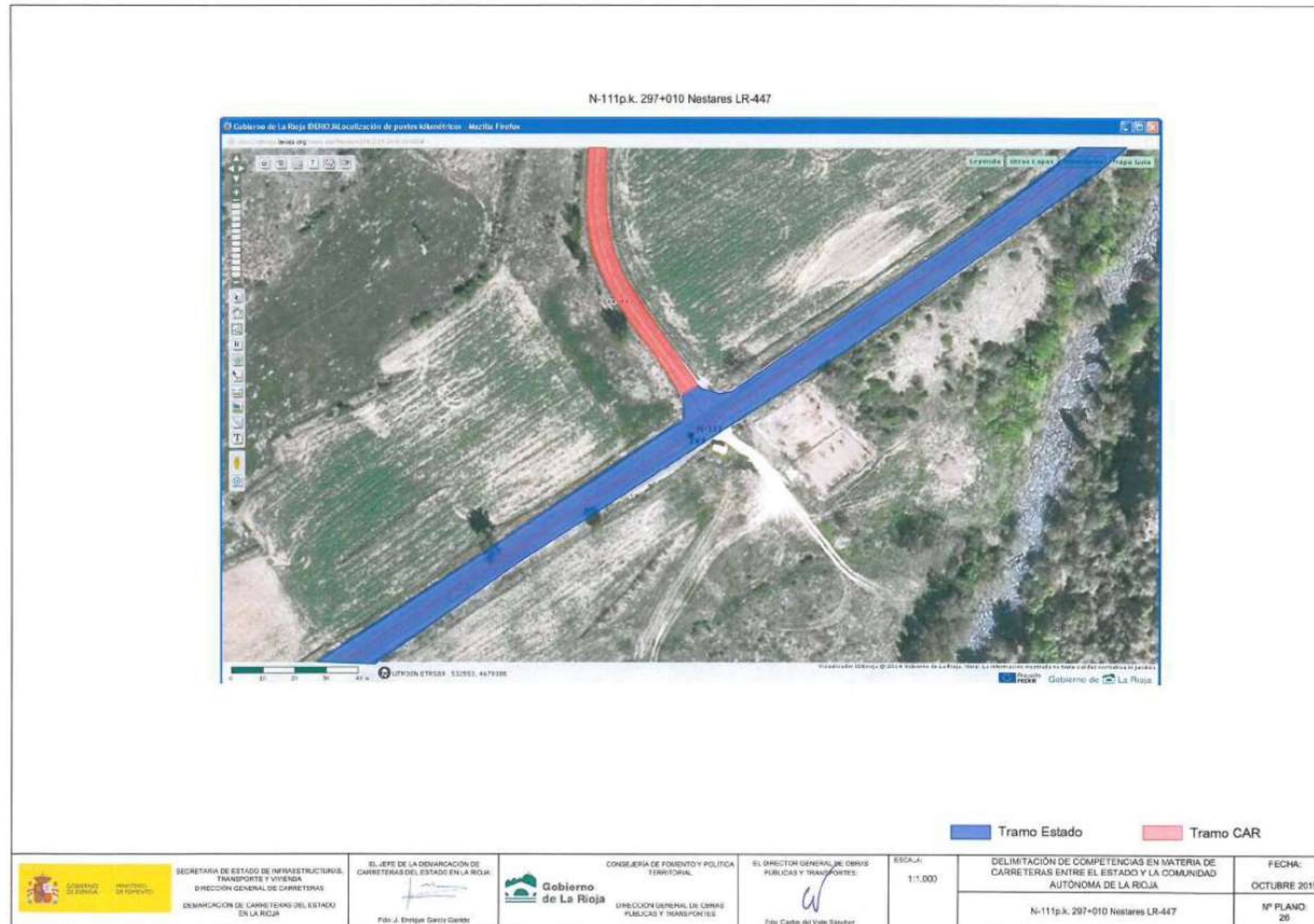
















N-111p.k. 304+845 Viguera LR-448






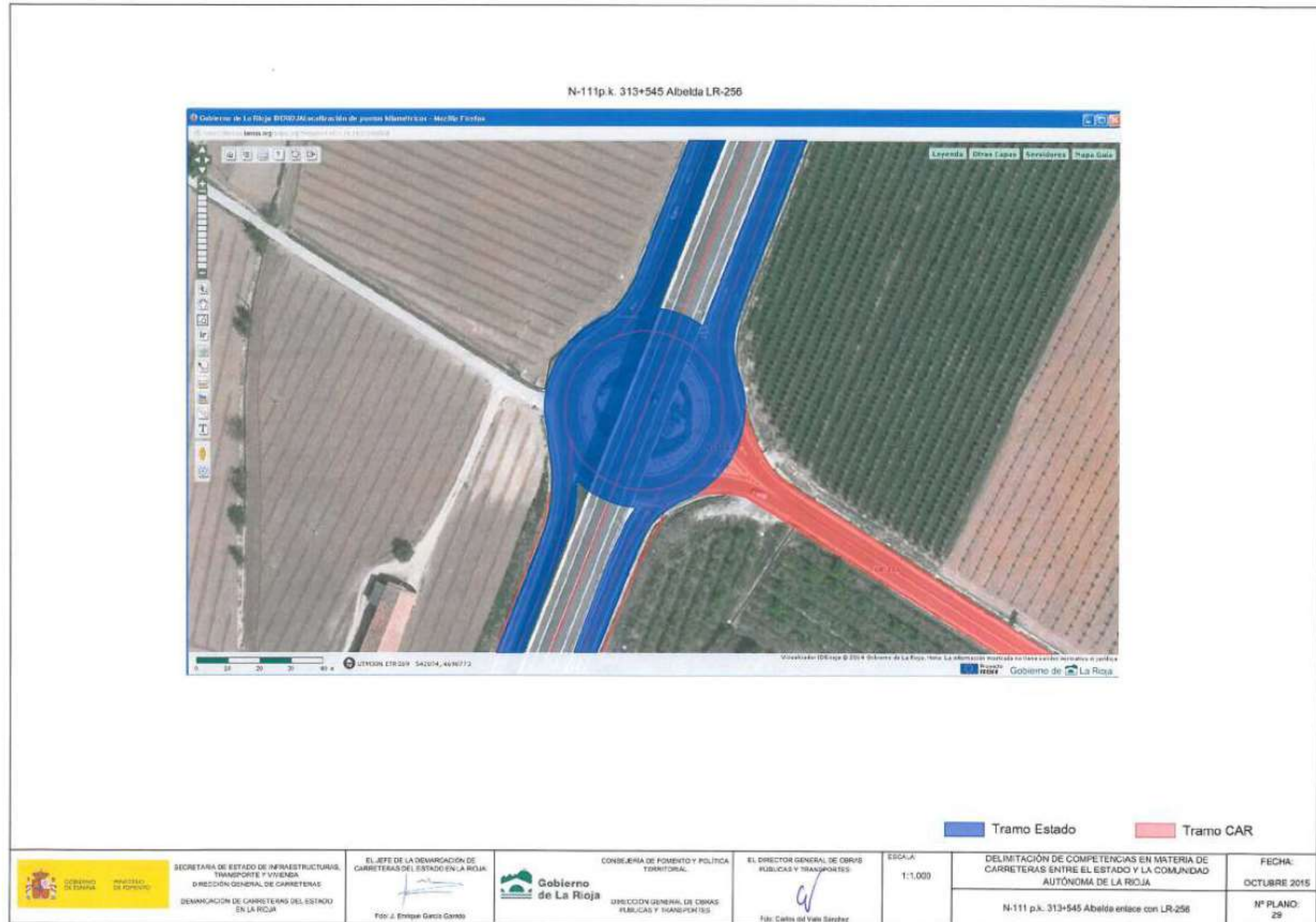
Tramo Estado Tramo CAR

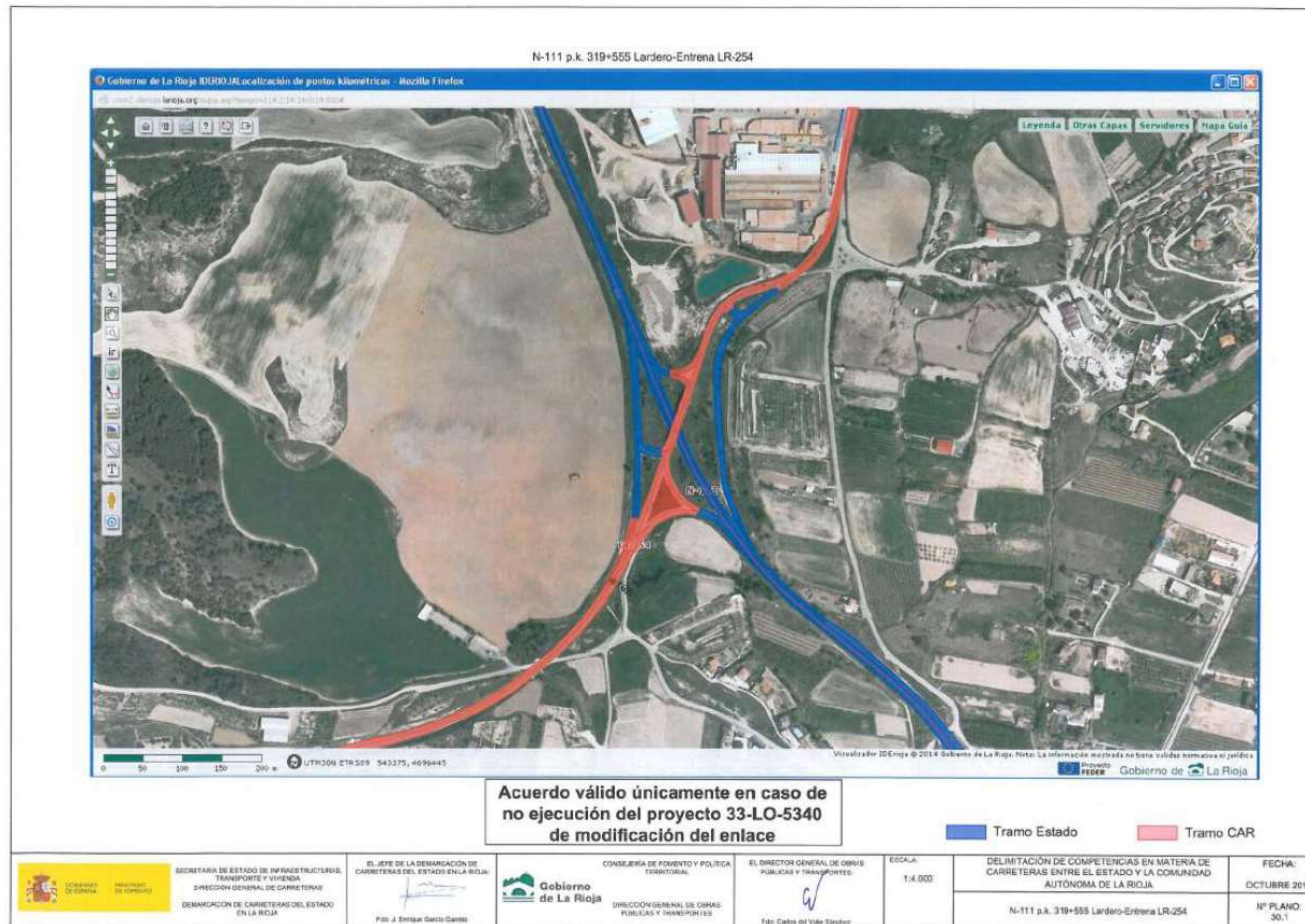
| | | | | | | | |
|---|---|---|--|---|----------------------------|--|--------------------------------|
|  <p>GOBIERNO DE LA RIOJA MINISTERIO DE FOMENTO</p> | <p>SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p> | <p>EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>  <p>Fdo: J. Enrique García Garrido</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>FECHA: OCTUBRE 2015</p> |
| | | | | | | <p>N-111p.k. 304+845 Viguera LR-448</p> | <p>Nº PLANO: 27</p> |



Tramo Estado Tramo CAR

| | | | | | | | |
|---|---|--|--|--|-------------------------------|---|--|
|  <p>GOBIERNO DE LA RIOJA</p> | <p>SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA</p> <p>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></p> <p>Fdo. J. Emilio 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></p> <p>Fdo. Carlos del Valle Sánchez</p> | <p>ESCALA:</p> <p>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:</p> <p>OCTUBRE 2015</p> <p>Nº PLANO:</p> <p>28</p> |
|---|---|--|--|--|-------------------------------|---|--|












Acuerdo válido únicamente en caso de no ejecución del proyecto 33-LO-5340 de modificación del enlace

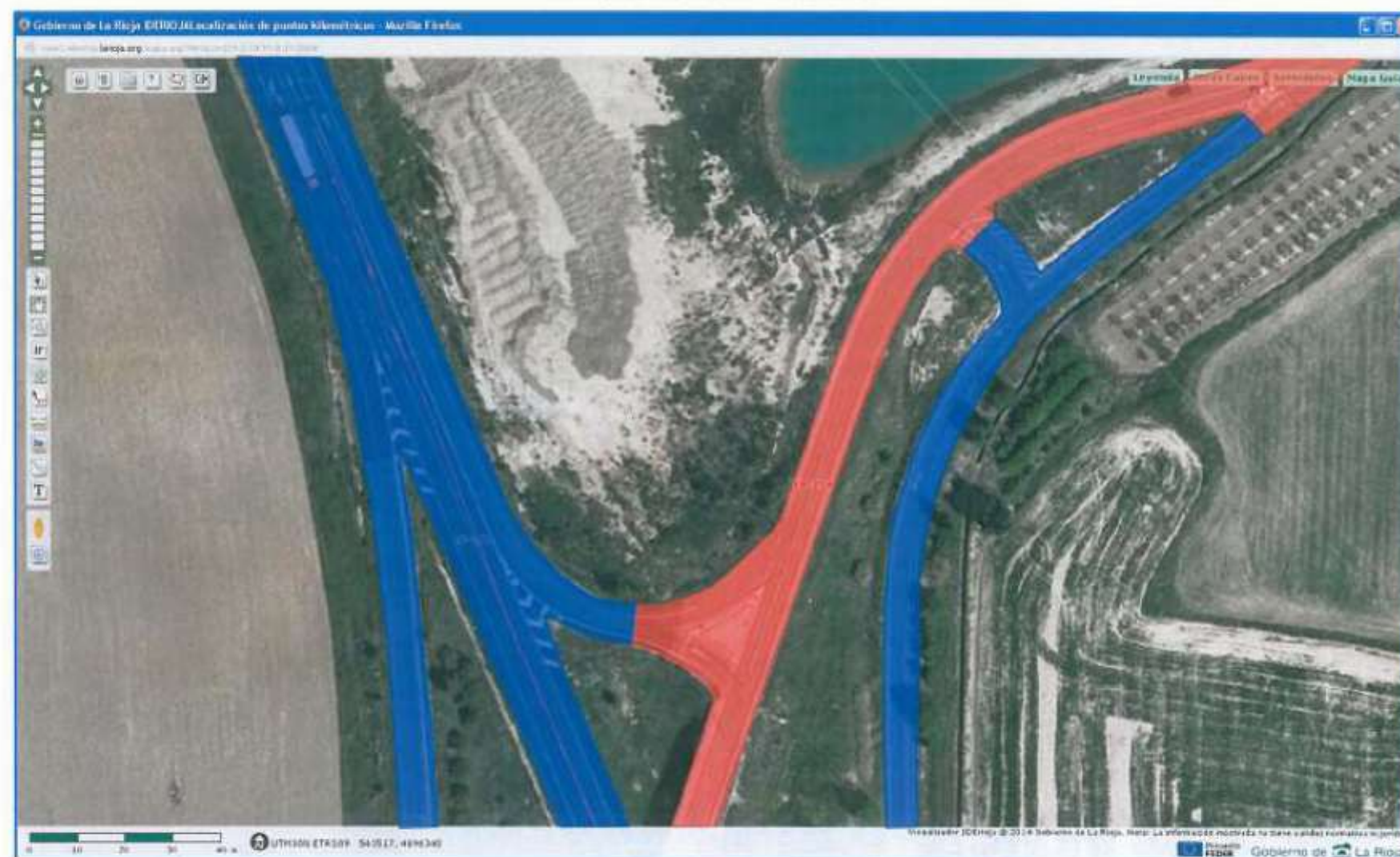
Tramo Estado

Tramo CAR

| | | | | | | | |
|---|--|--|---|--|---|--|---|
|  GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE FOMENTO | 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 Garate |  Gobierno de La Rioja DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES | CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL  Carlos del Valle Sánchez | EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES: 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-Entrera LR-254 | FECHA: OCTUBRE 2011 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.A |
|---|---|---|--|--|--------------------|--|---|

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  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-113 p.k. 64-695 Cervera (Valverde) LR-123 | FECHA: OCTUBRE 2015 Nº PLANO: 31 |
|---|--|---|---|--|--------------------|--|---|

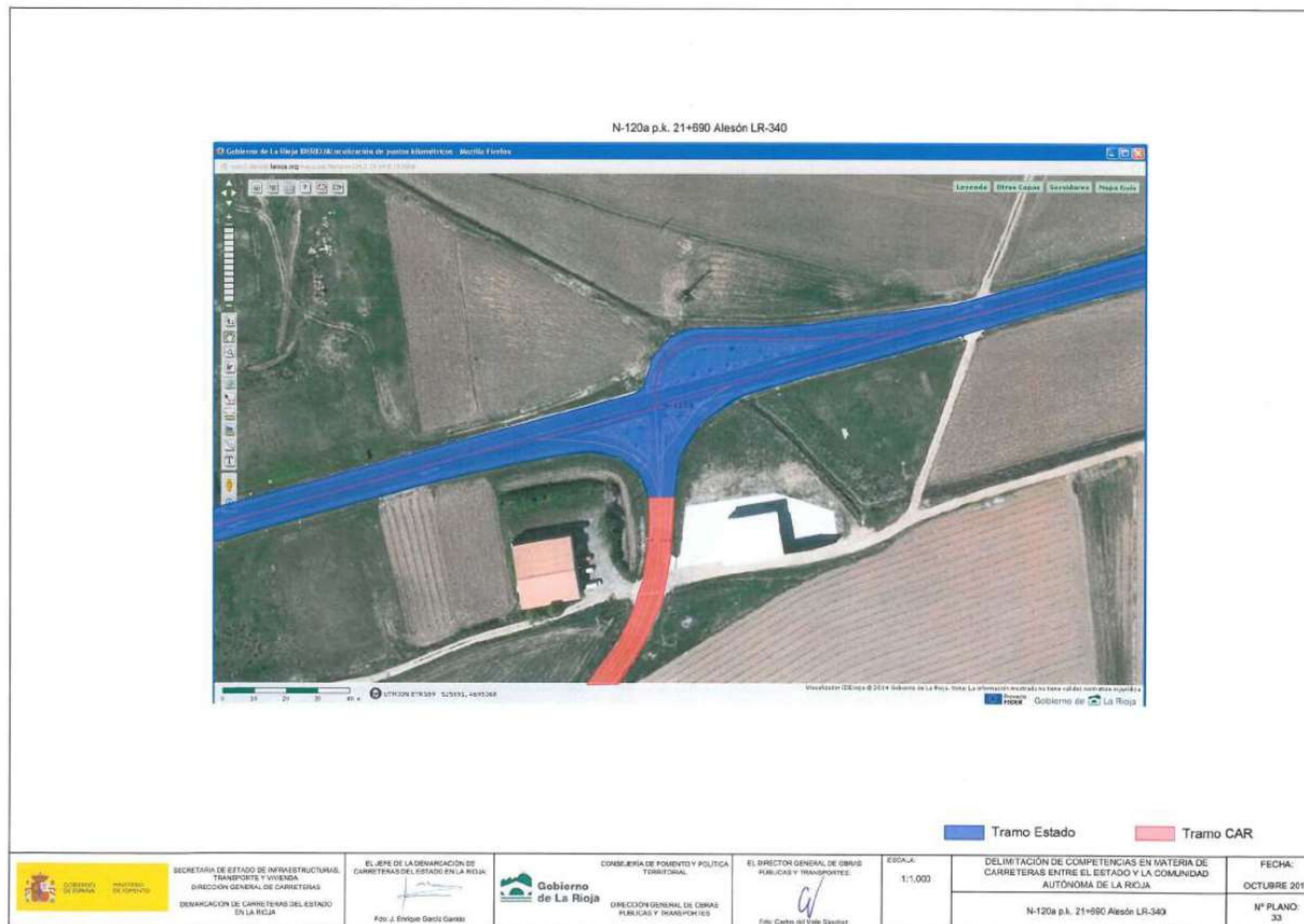


N-120a p.k. 17+930 Huércanos LR-322

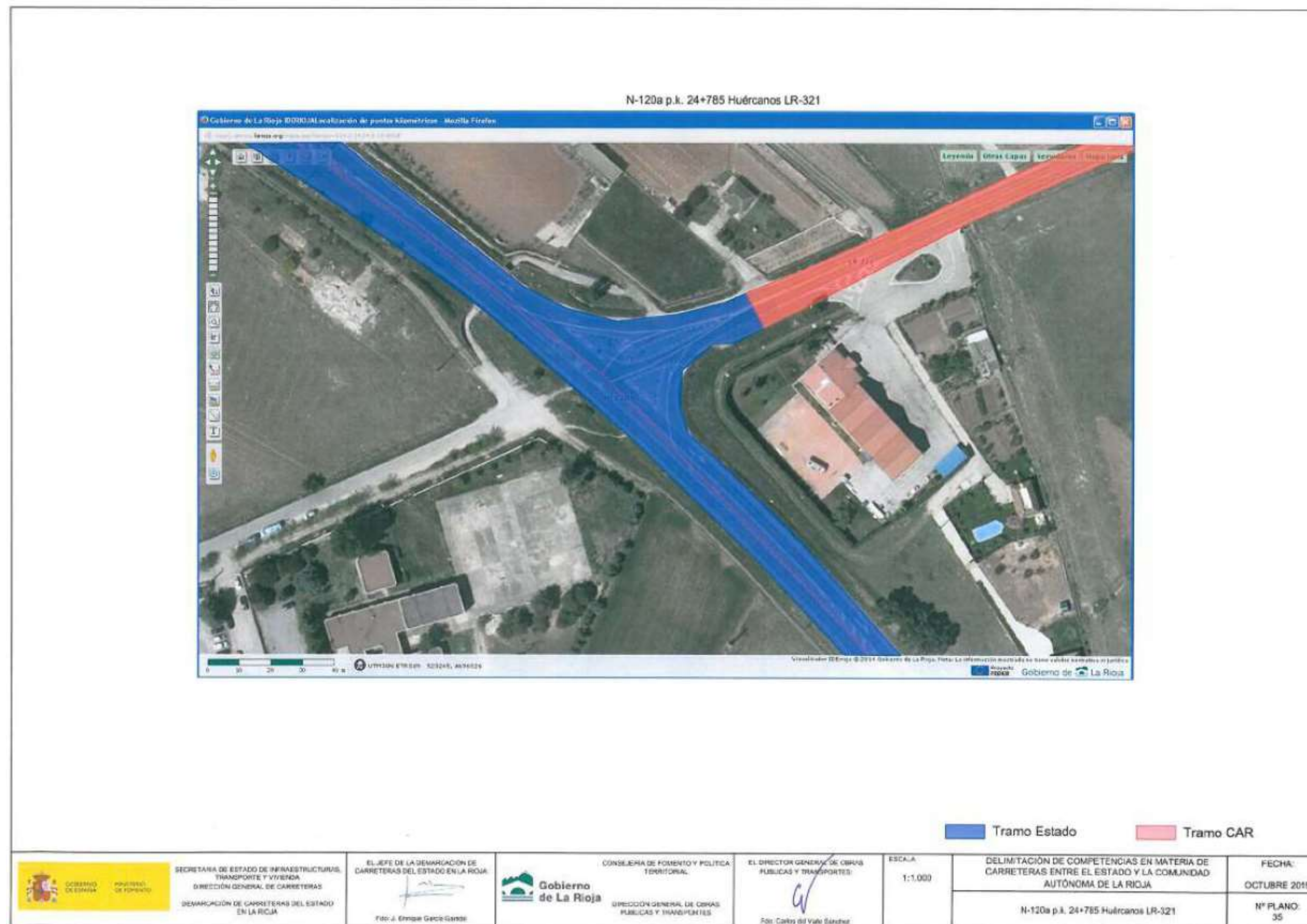


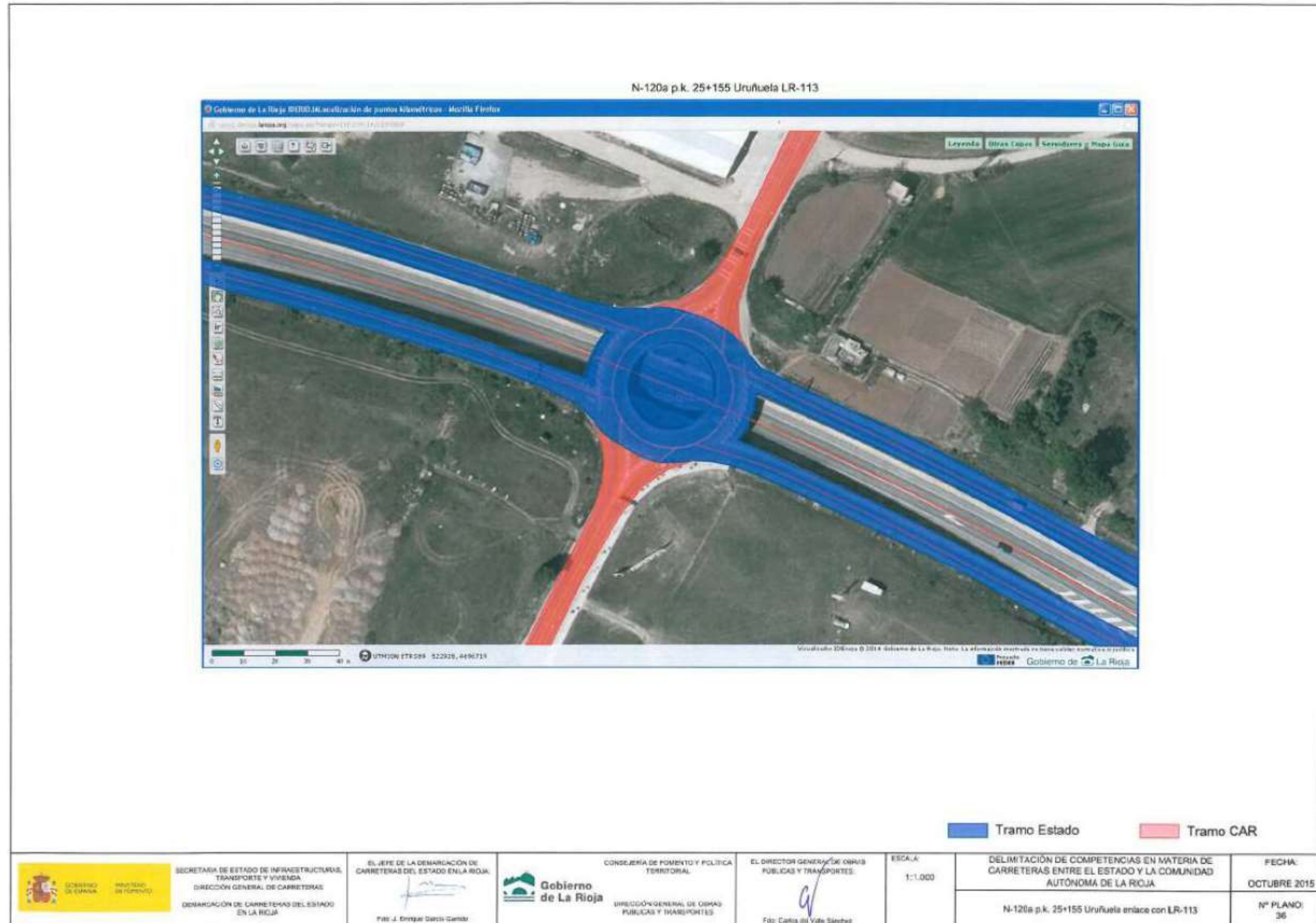
Tramo Estado Tramo CAR

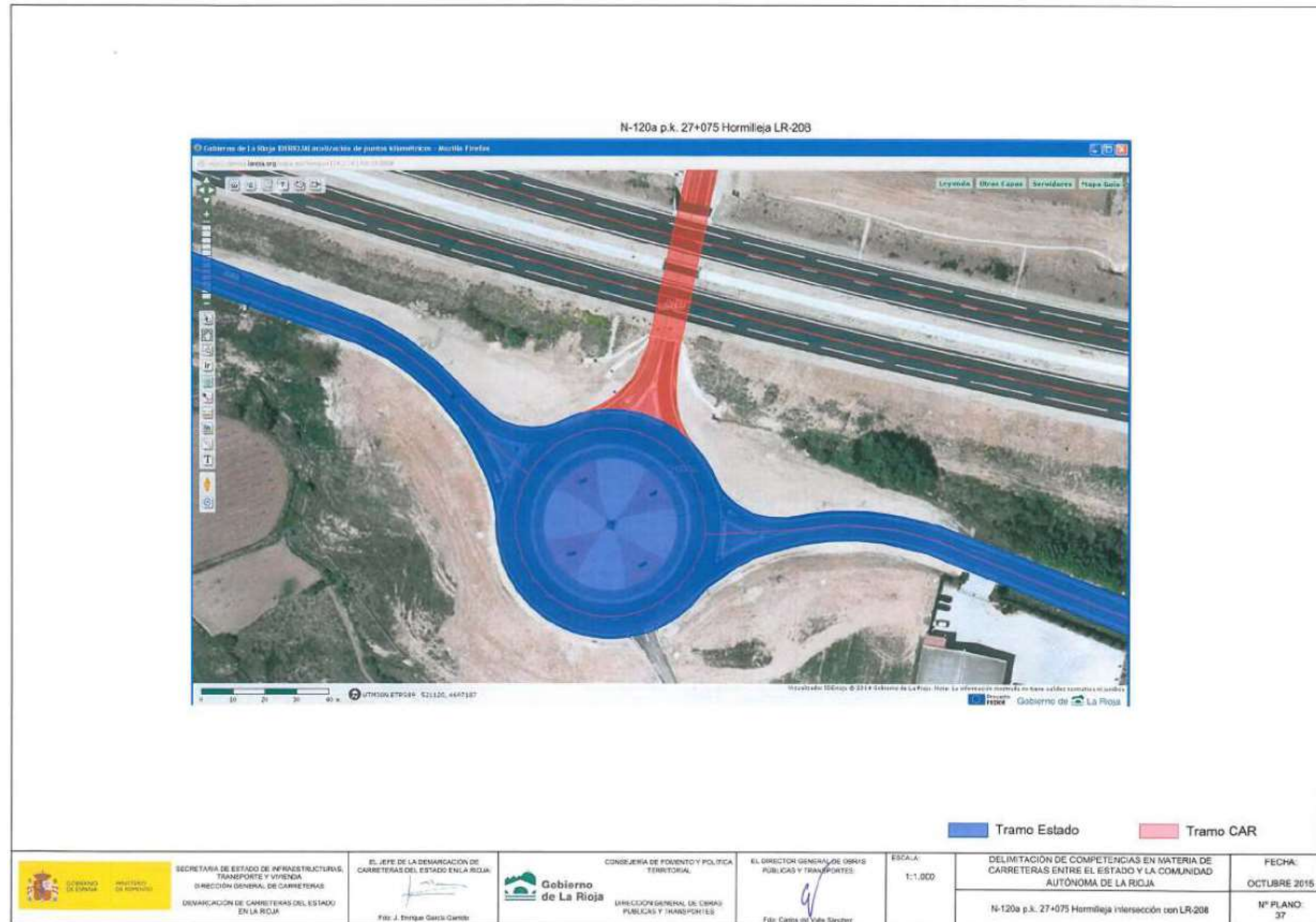
| | | | | | | | |
|---|--|---|--|--|--------------------|--|---|
|  | SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA | EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA  Fdo: J. Enrique García Gambo | 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-120a p.k. 17+930 Huércanos LR-322 | FECHA: OCTUBRE 2015 Nº PLANO: 32.2 |
|---|--|---|--|--|--------------------|--|---|





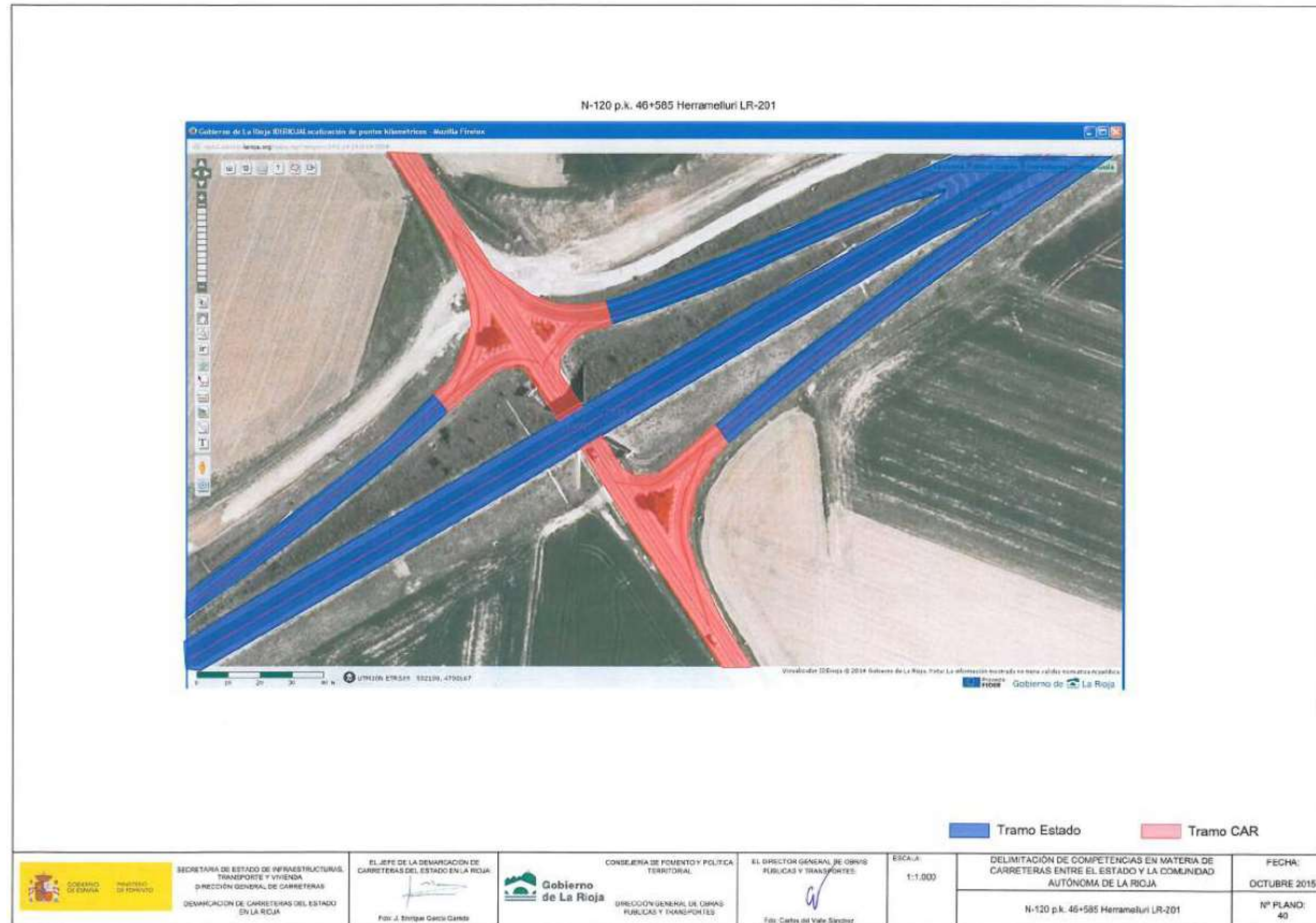














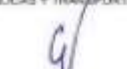


N-120 p.k. 51+170 Grañón LR-501 y LR-308



**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 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 Garde</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

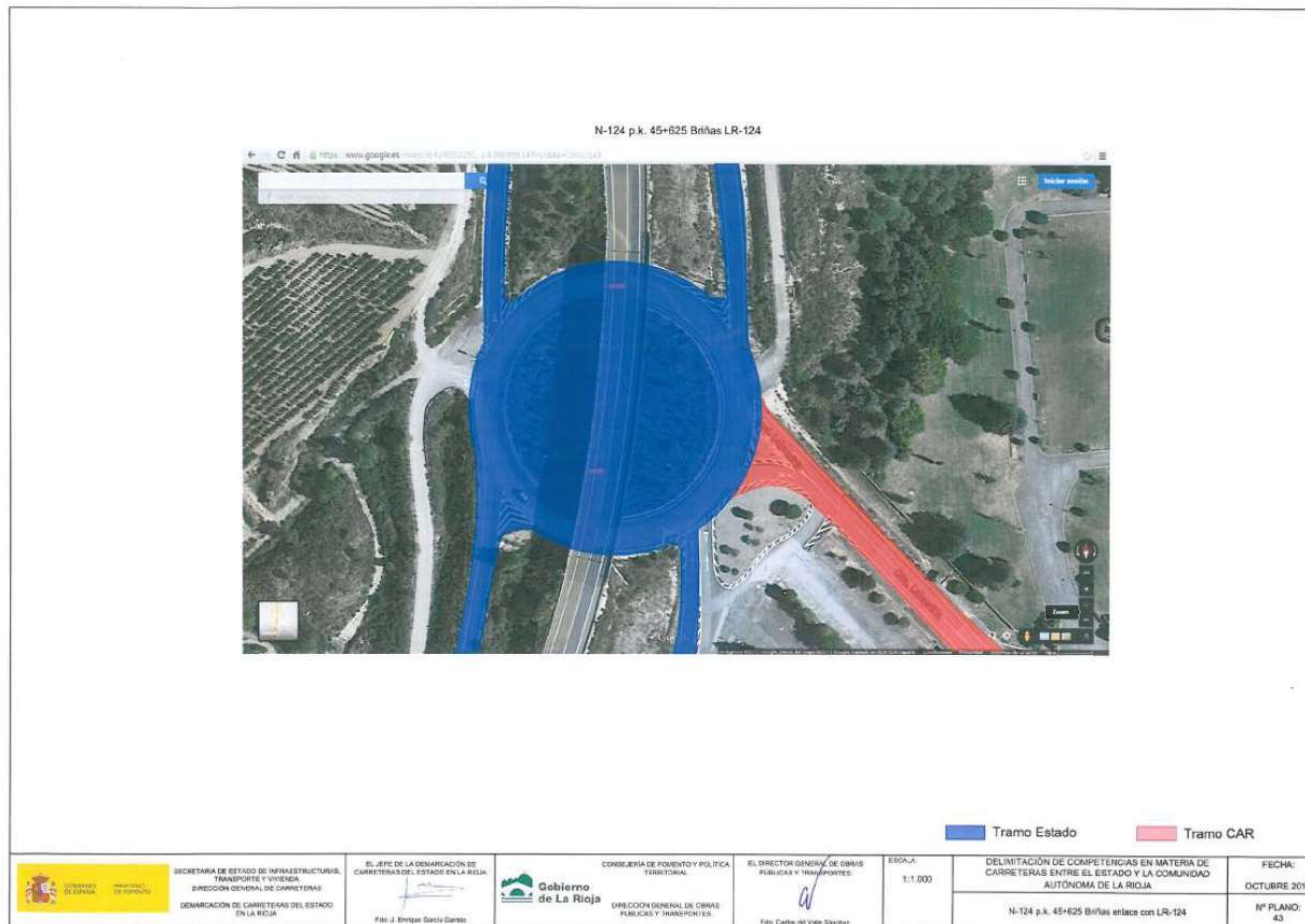
| | | | | | | | |
|---|---|---|--|--|----------------------------|--|--|
|  <p>GOBIERNO DE LA RIOJA MINISTERIO DE FOMENTO</p> | <p>SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p> | <p>EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA  Fdo: J. Enrique García Gordo</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

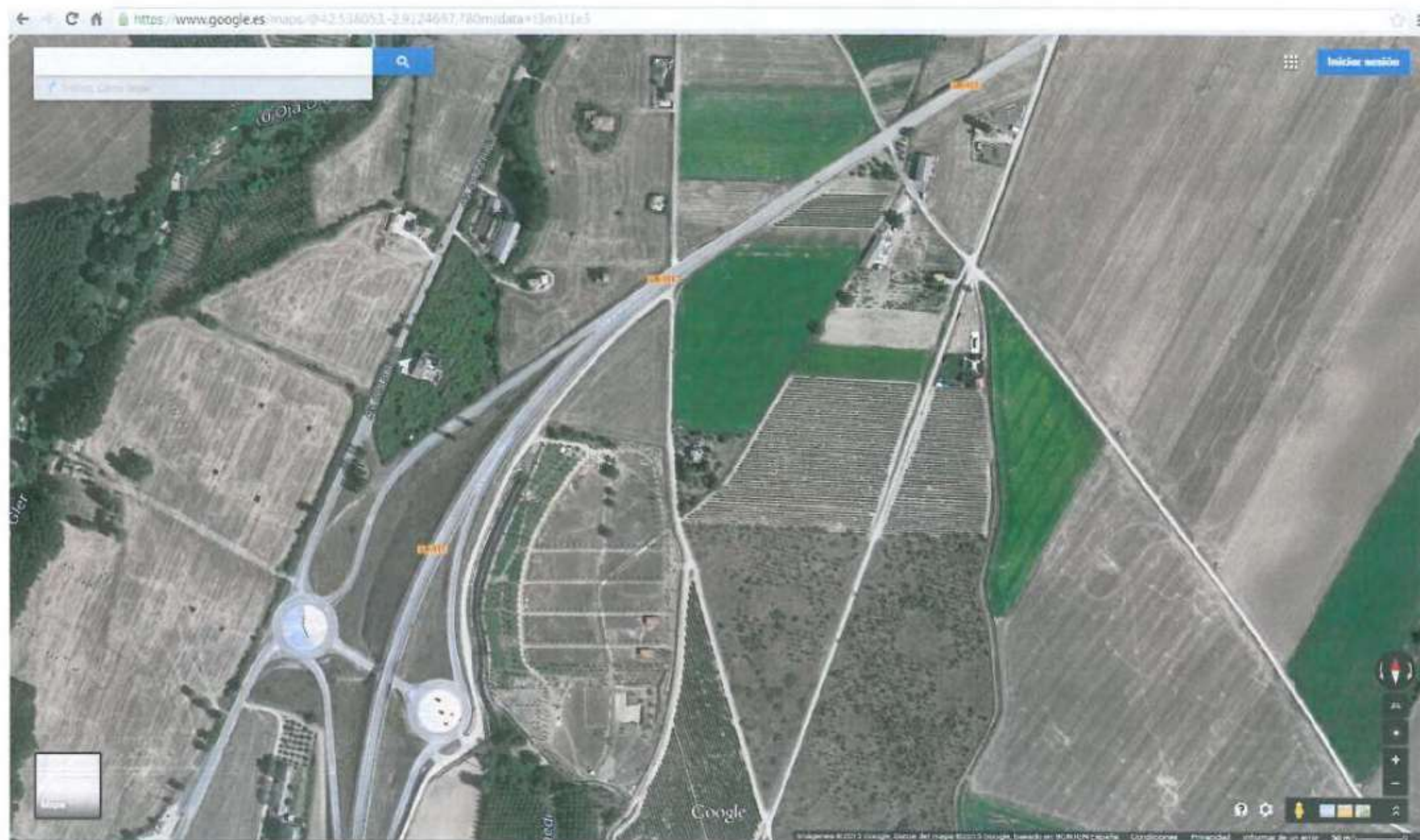


Tramo Estado Tramo CAR

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|--|----------------------------|--|--------------------------------|
|  <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 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>FECHA: OCTUBRE 2015</p> |
| | | | | | | <p>N-124 p.k. 43+235 Barrio Bodegas LR-111</p> | <p>Nº PLANO: 42</p> |

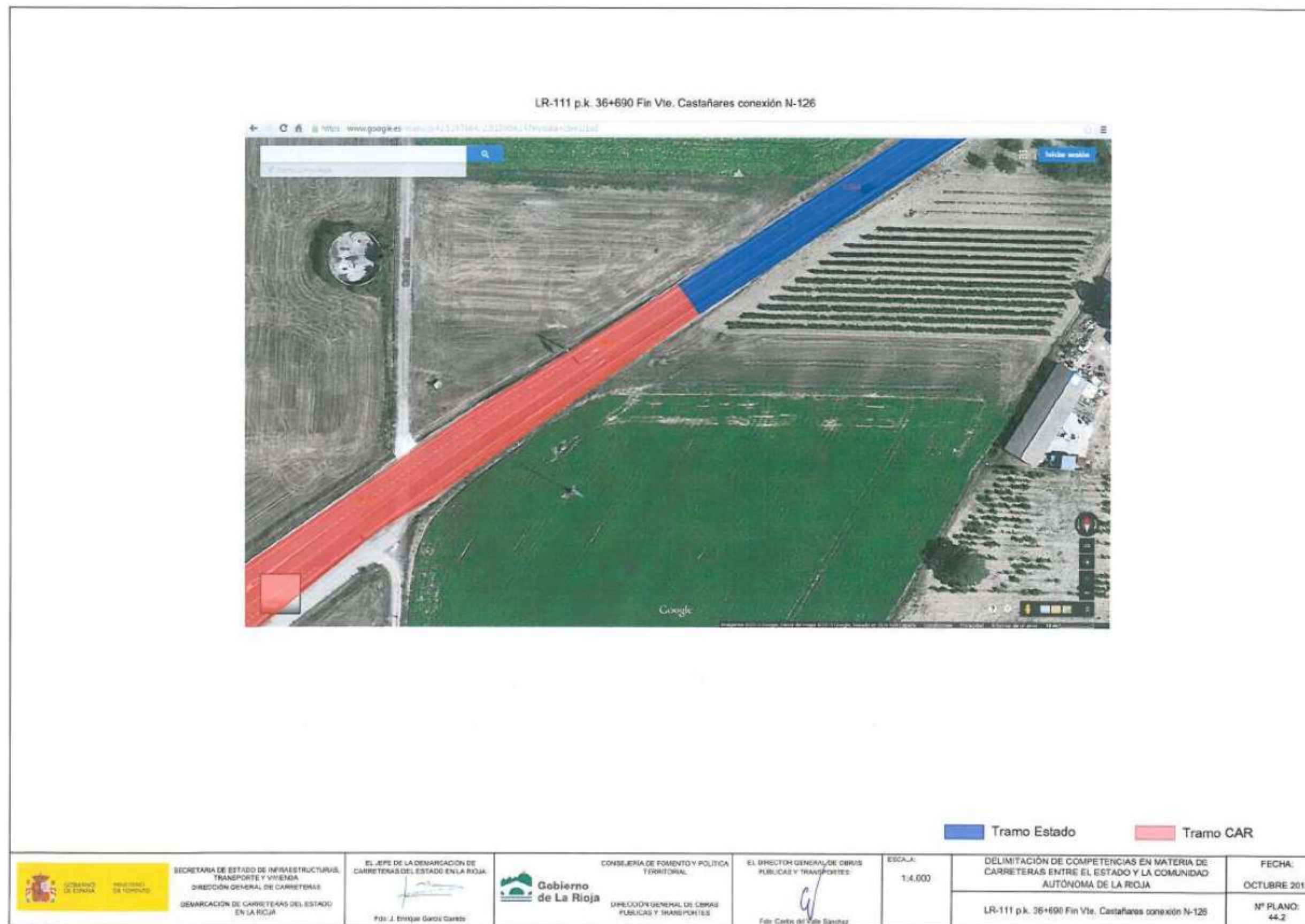


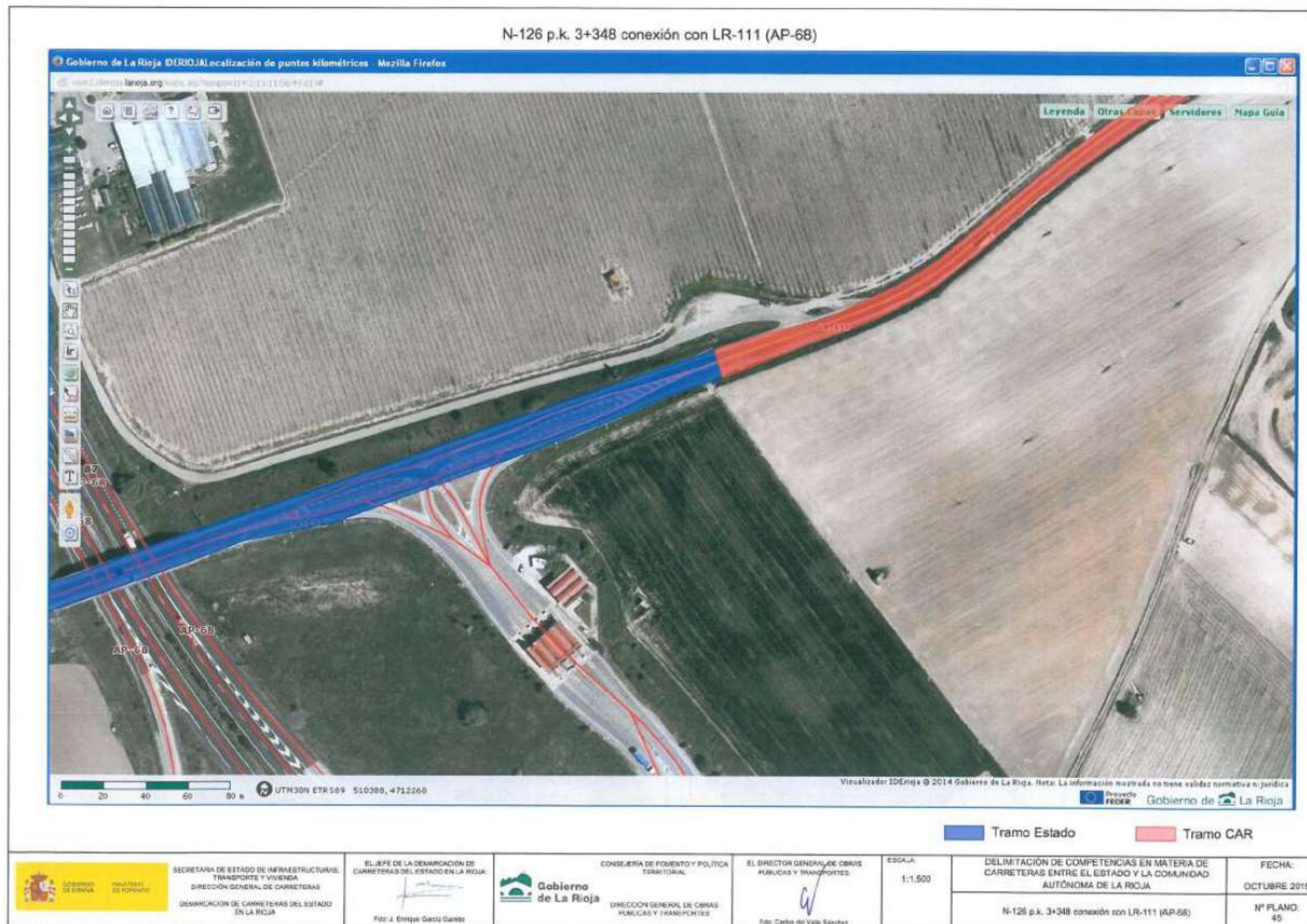
LR-111 p.k. 36+690 Fin Vte. Castañares conexión N-126

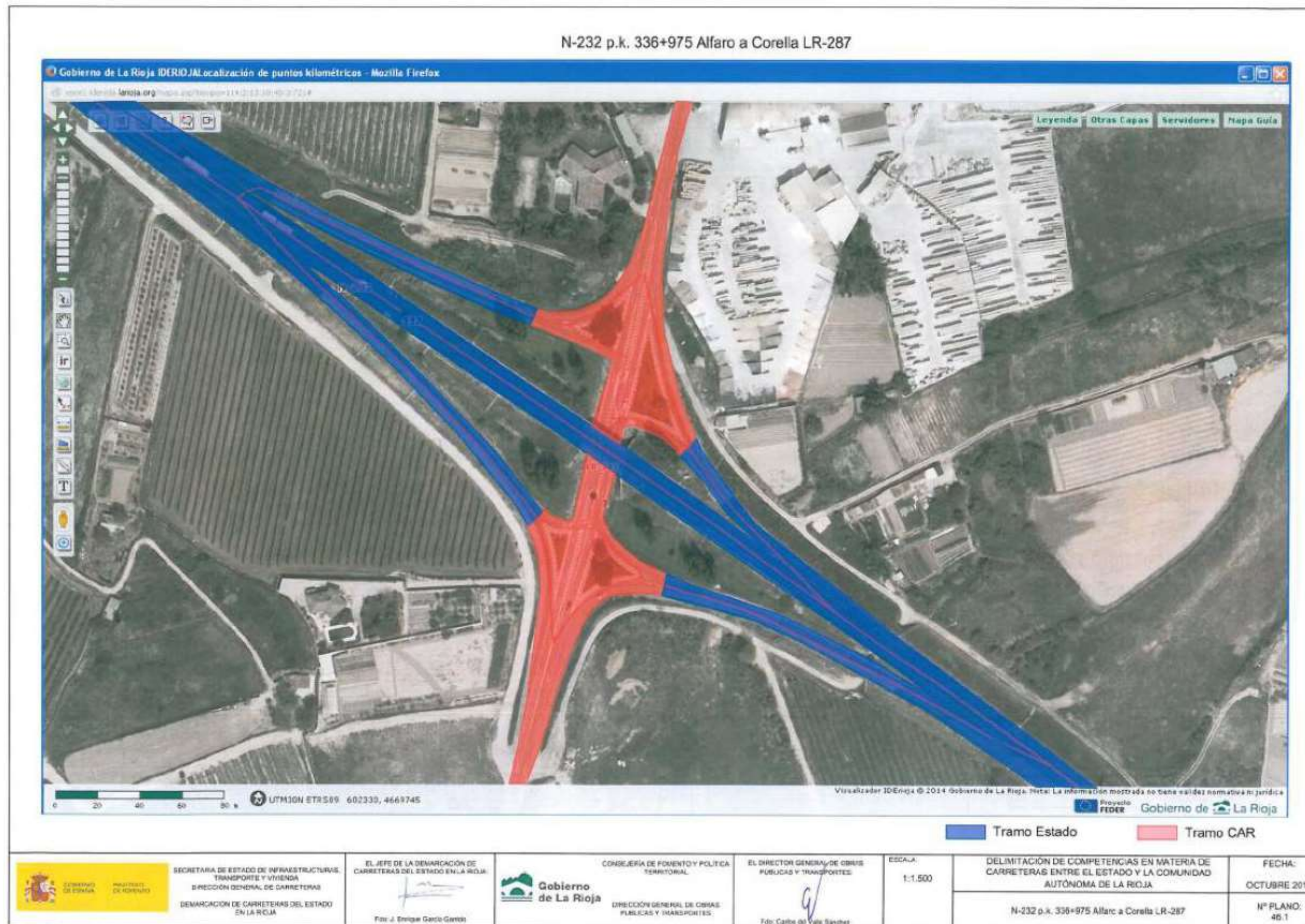


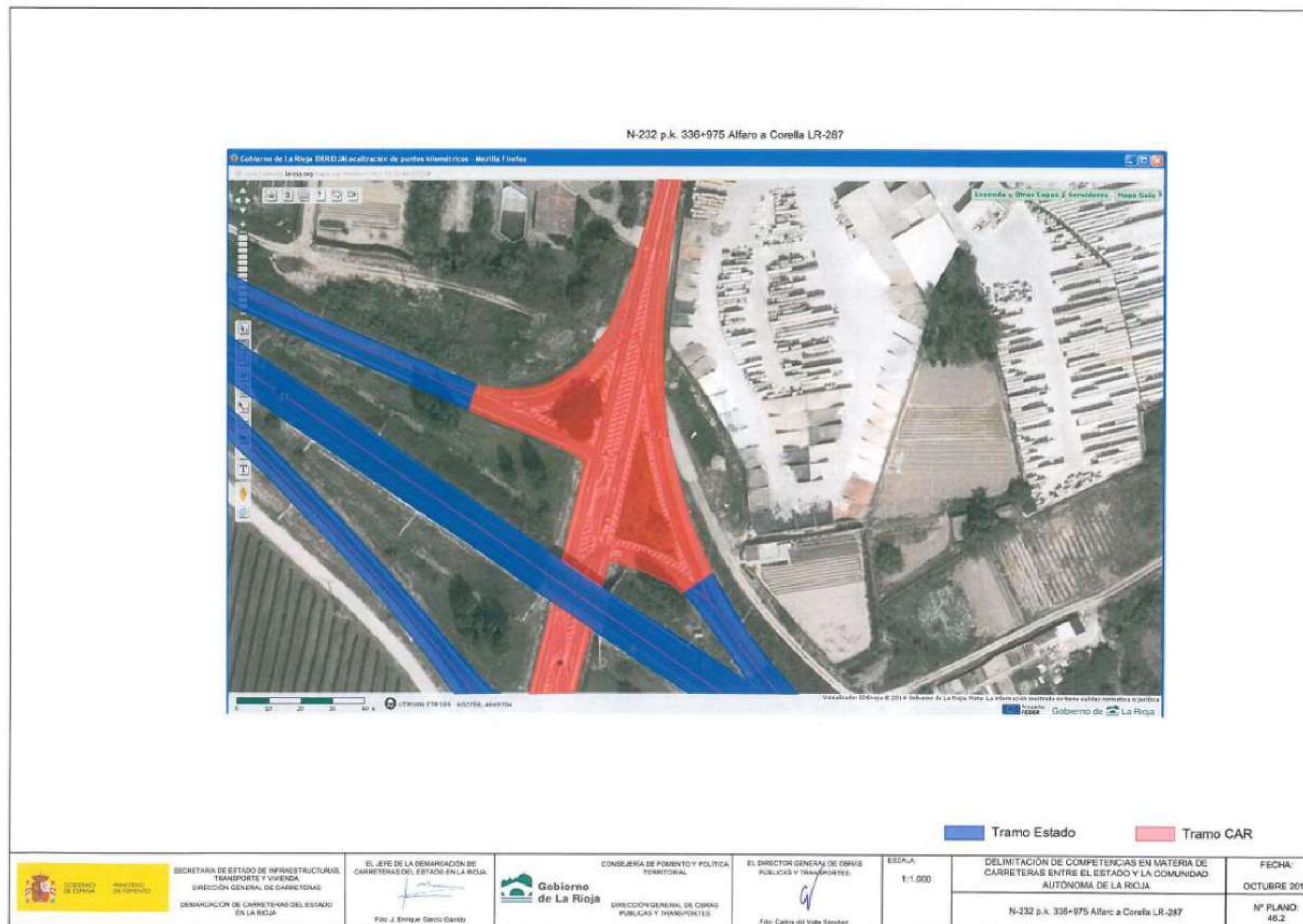
Tramo Estado Tramo CAR

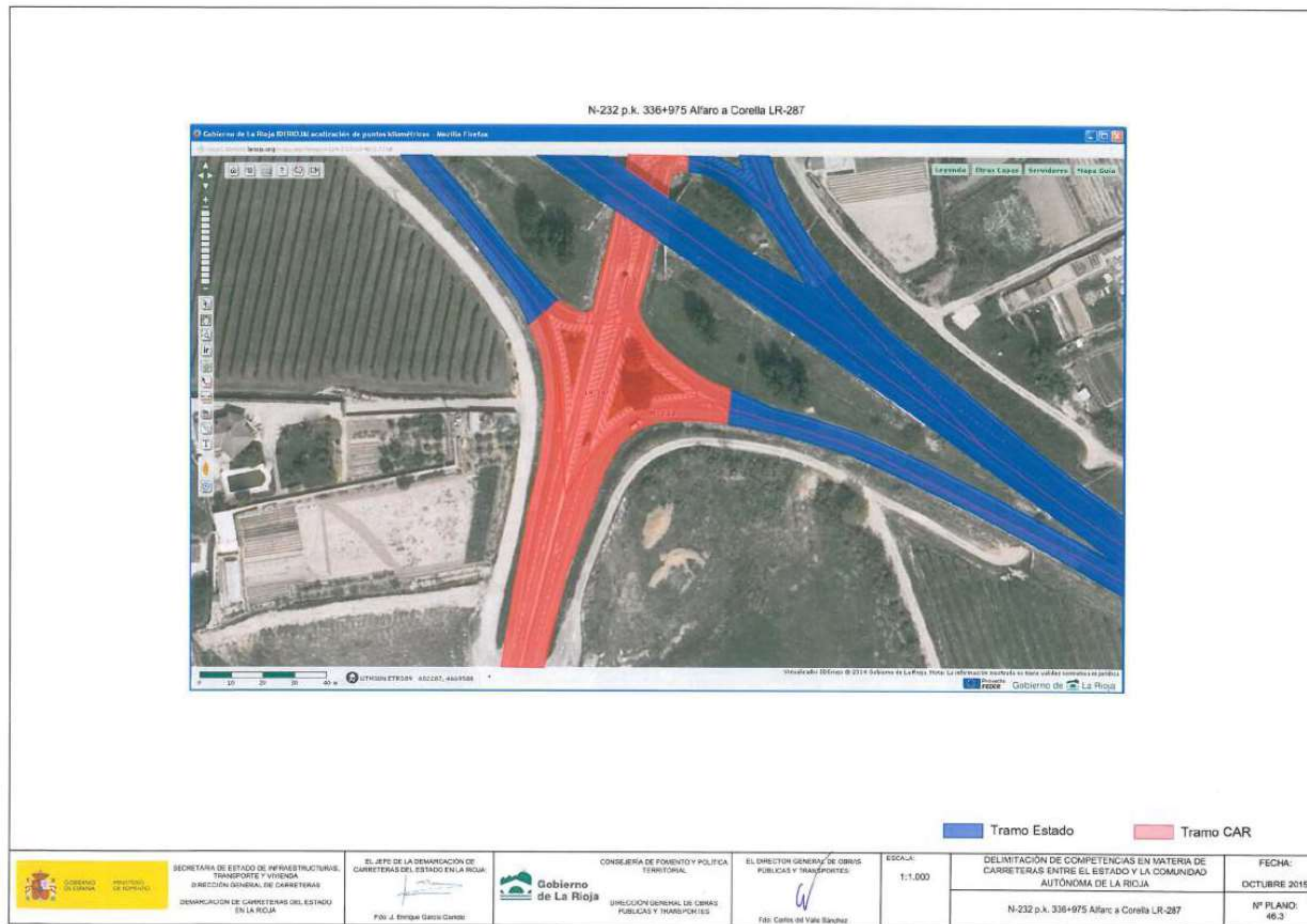
| | | | | | | | |
|---|--|---|---|---|--------------------|--|---|
|  | SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA | EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA  Fdo: J. Enrique García García |  | CONSEJERÍA DE FOMENTO Y POLÍTICA TERRITORIAL EL DIRECTOR 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 |
|---|--|---|---|---|--------------------|--|---|

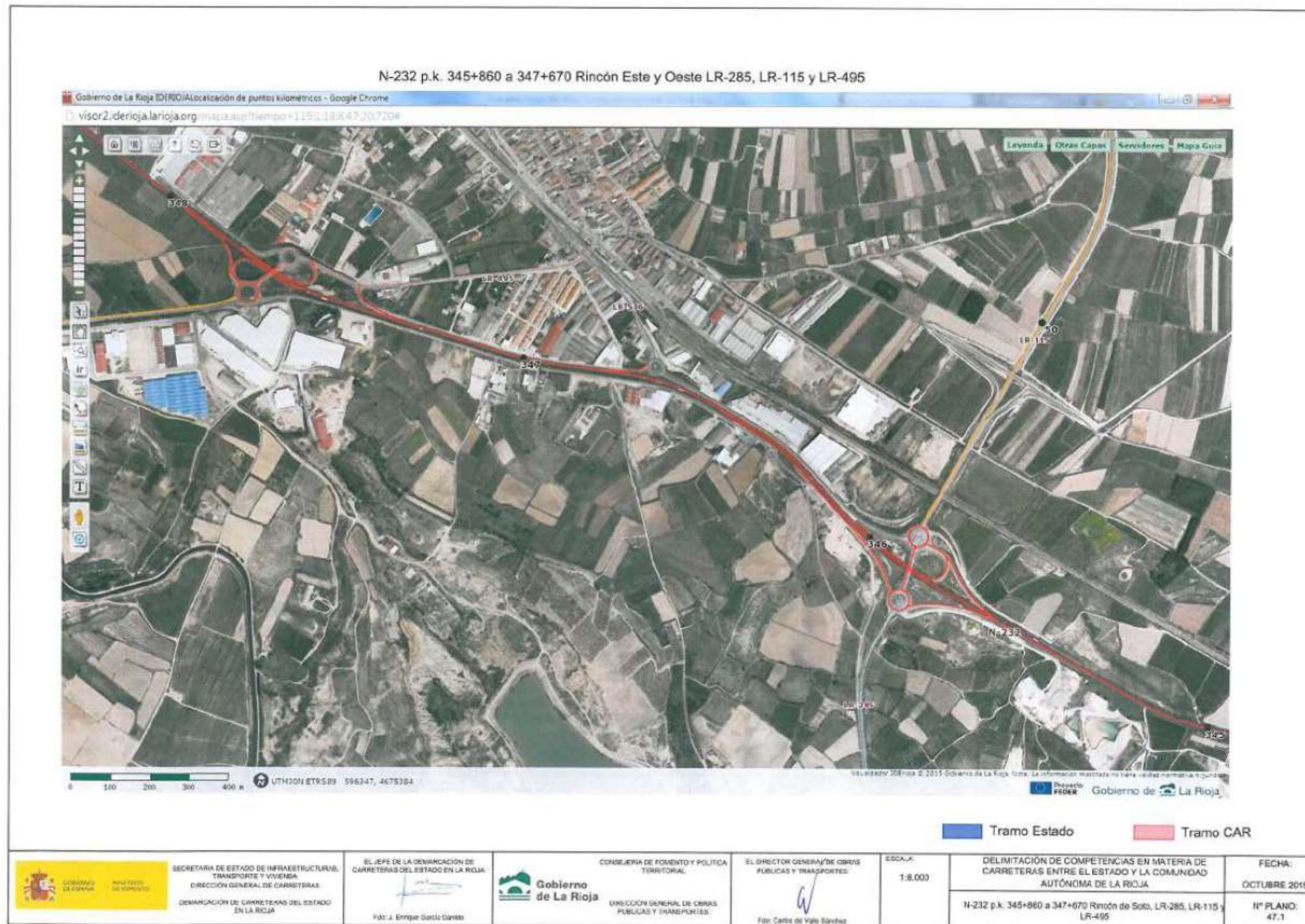


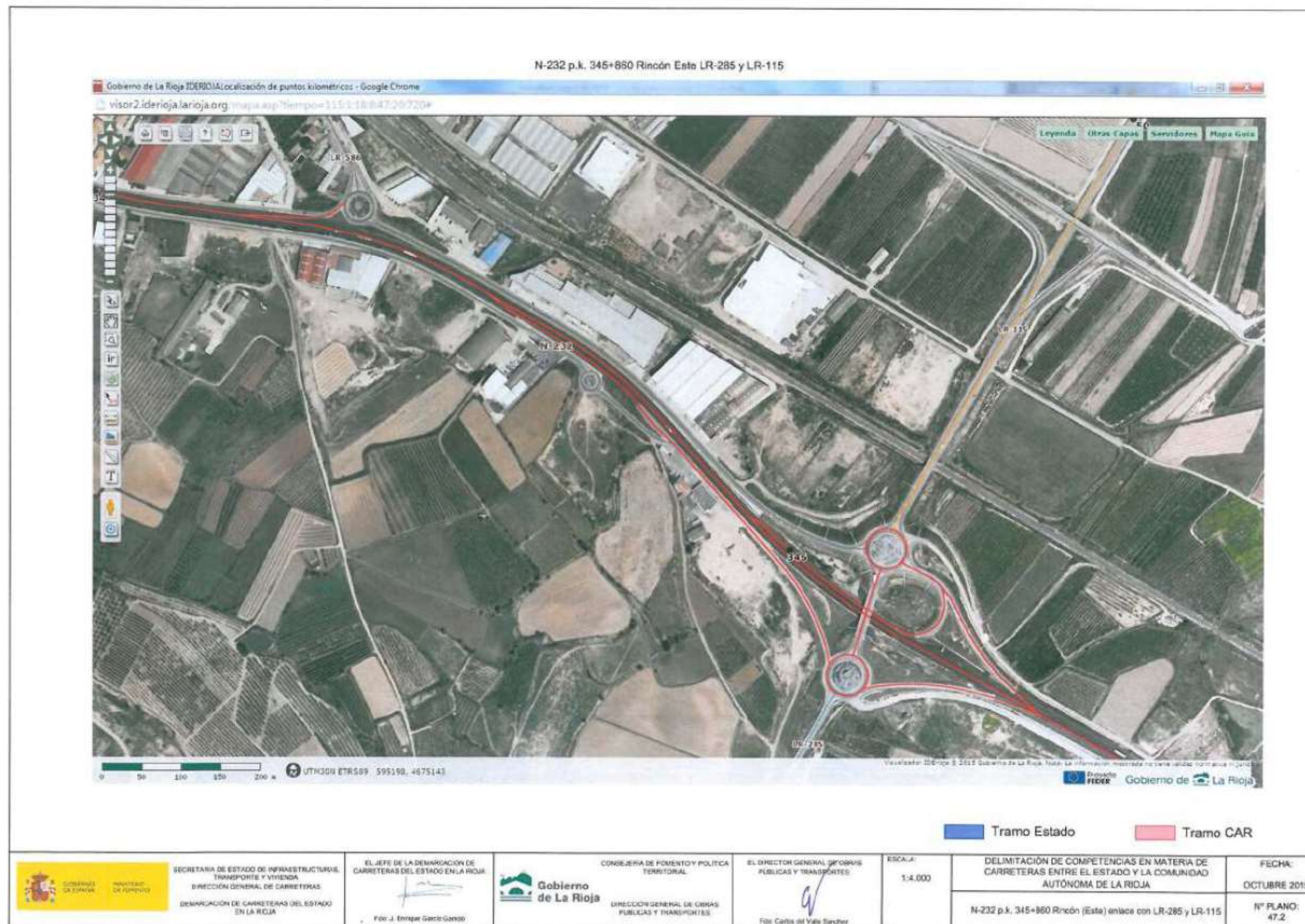


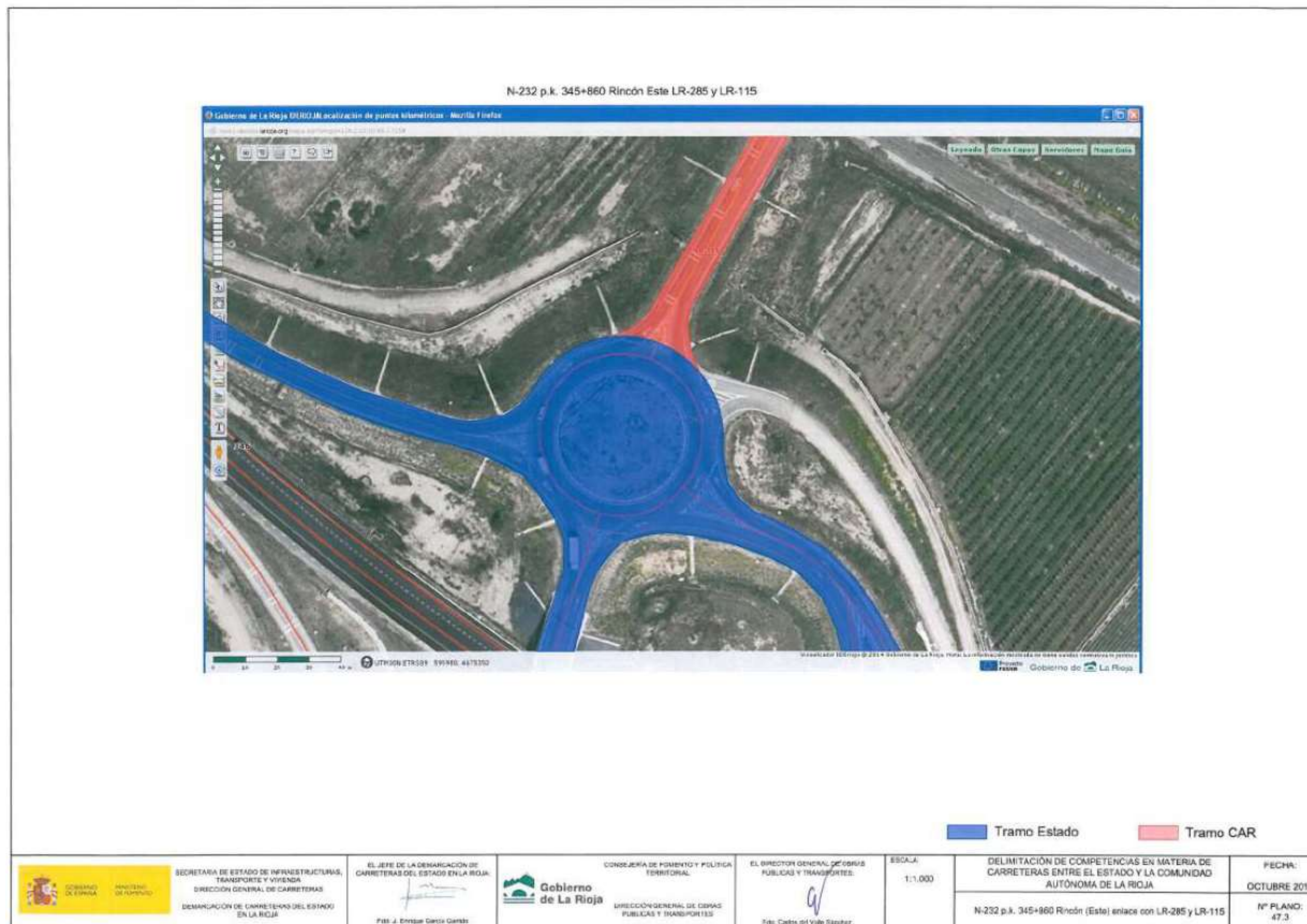


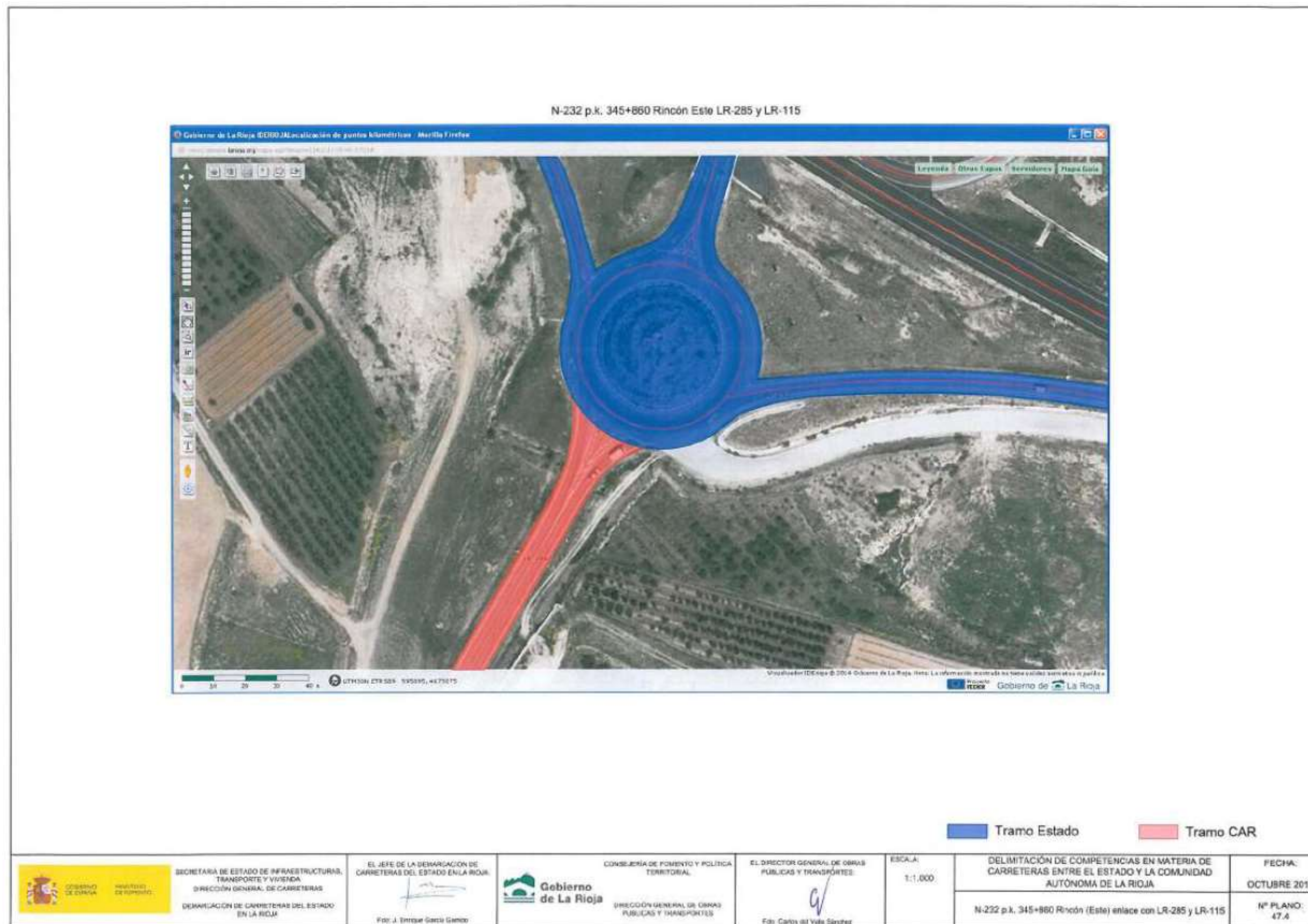




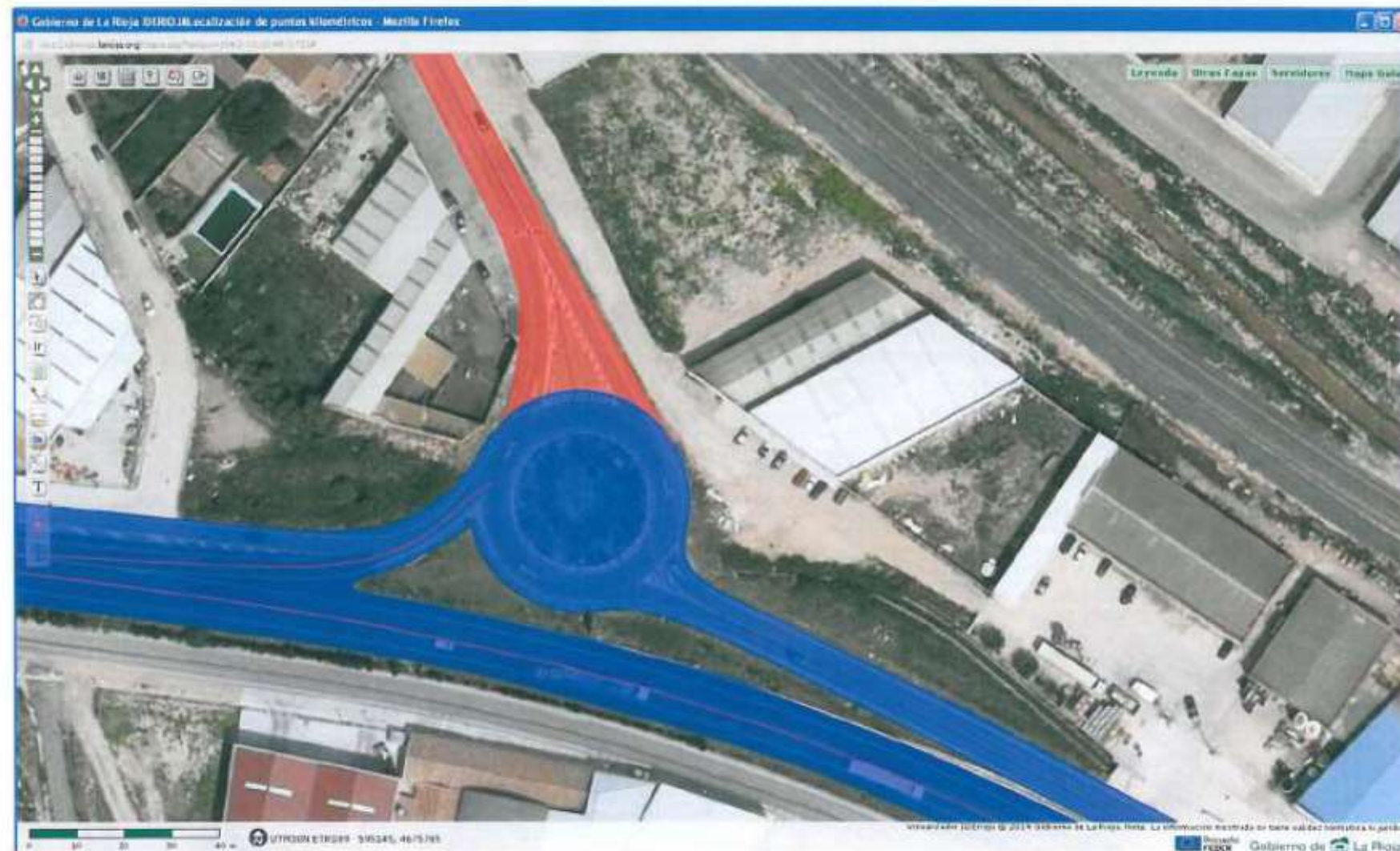










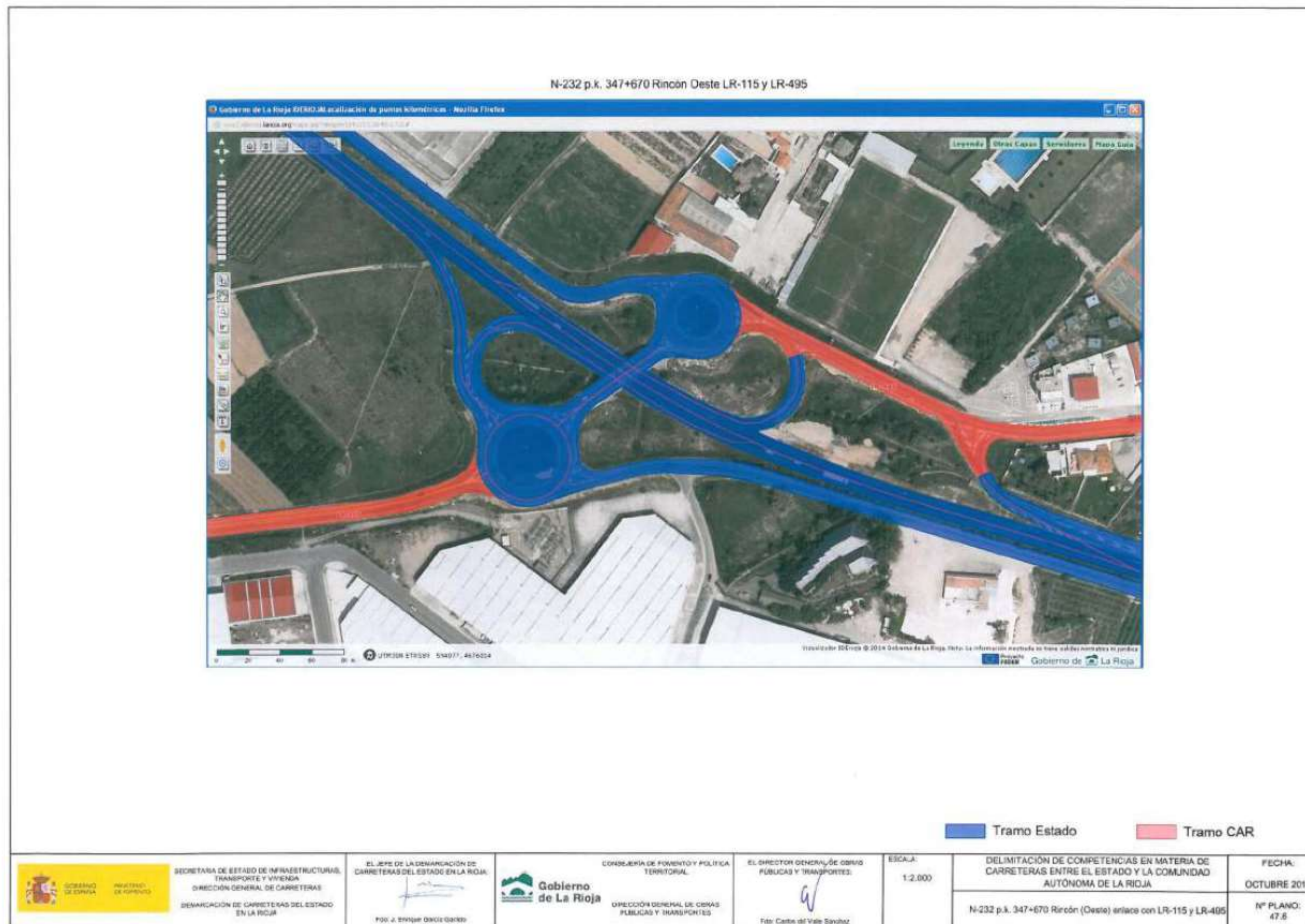


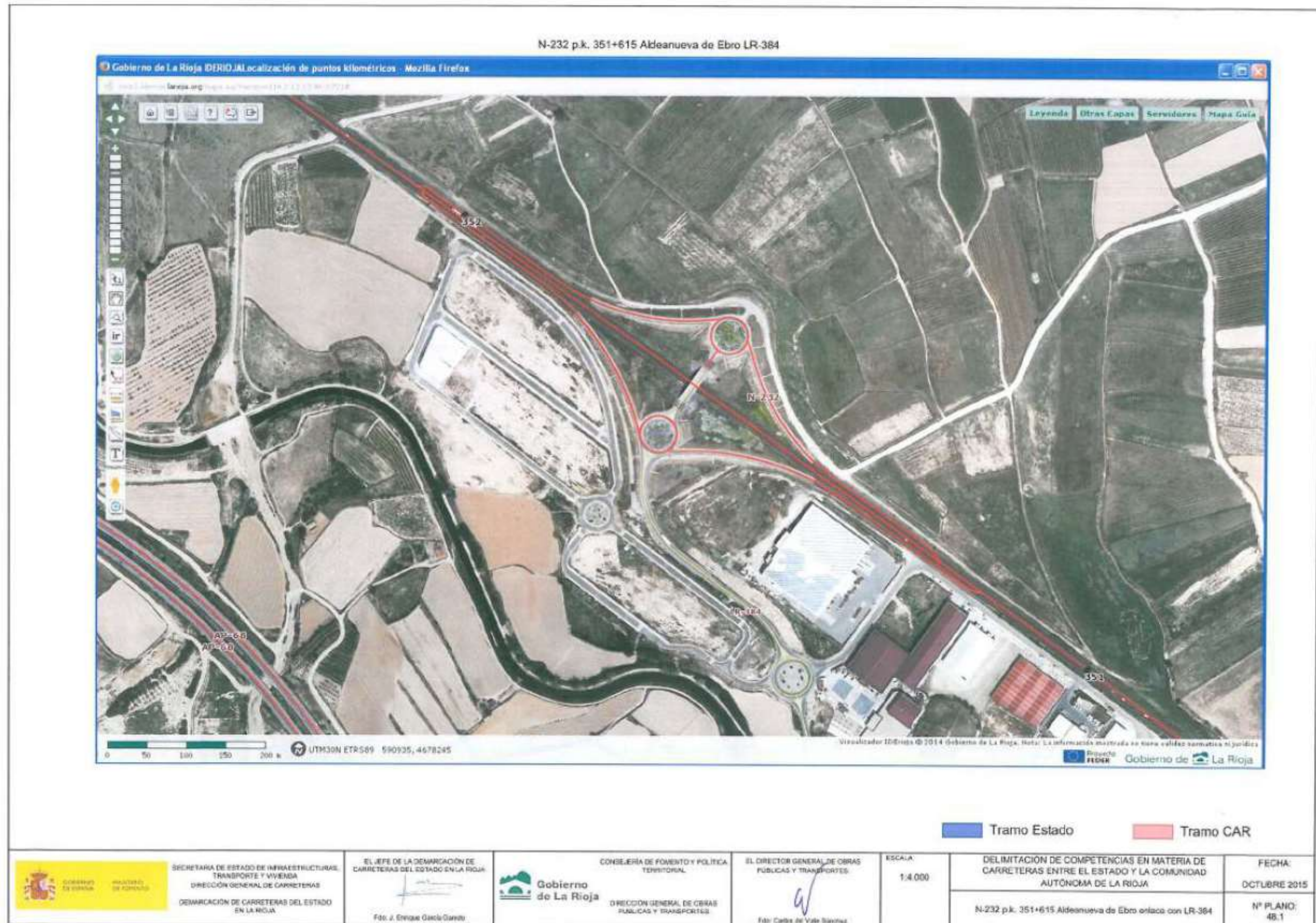
N-232 p.k. 346+700 Rincón Oeste LR-586

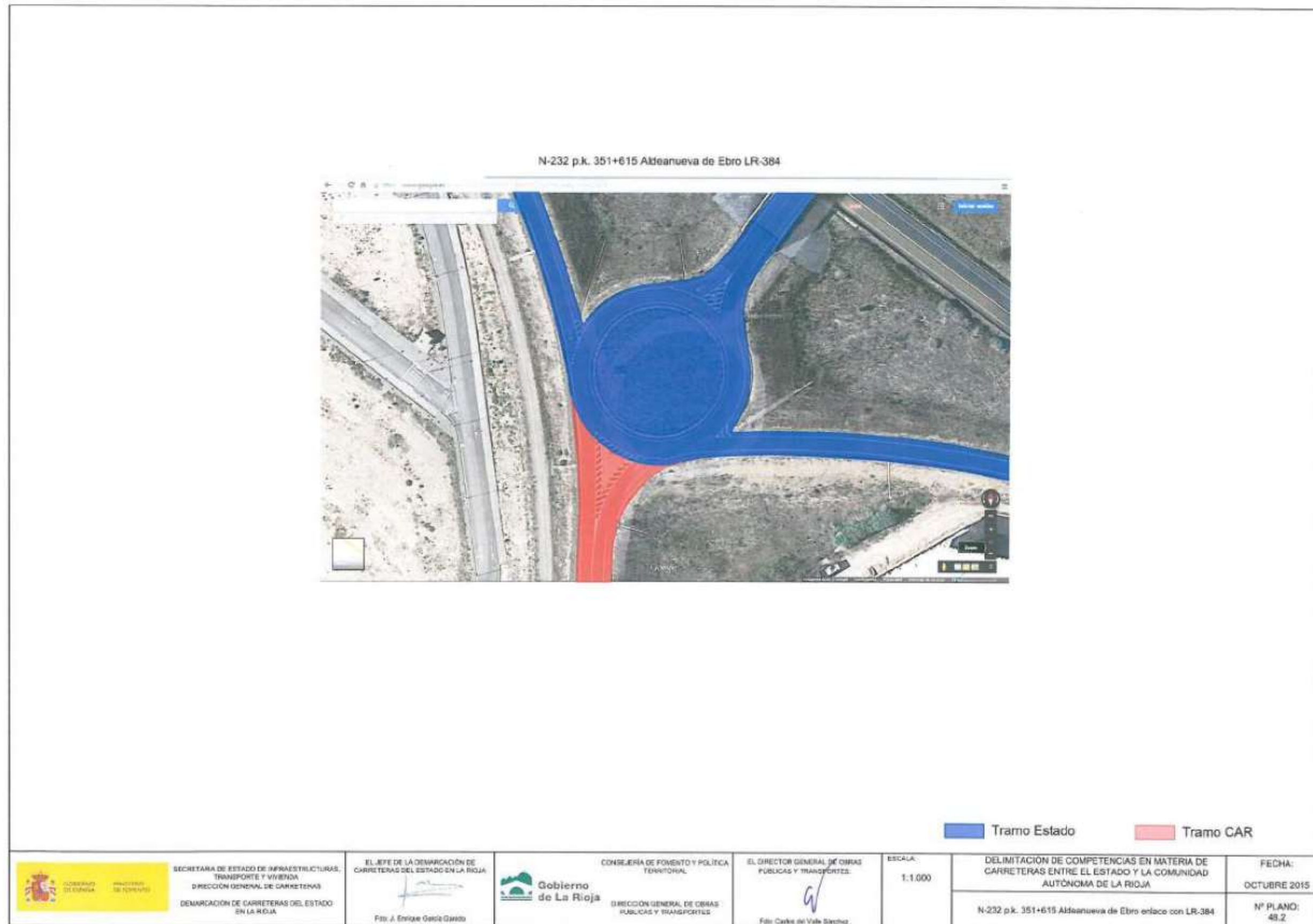


Tramo Estado Tramo CAR

| | | | | | | | |
|---|--|---|--|---|----------------------------|---|--|
|  <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> |
|---|--|---|--|---|----------------------------|---|--|







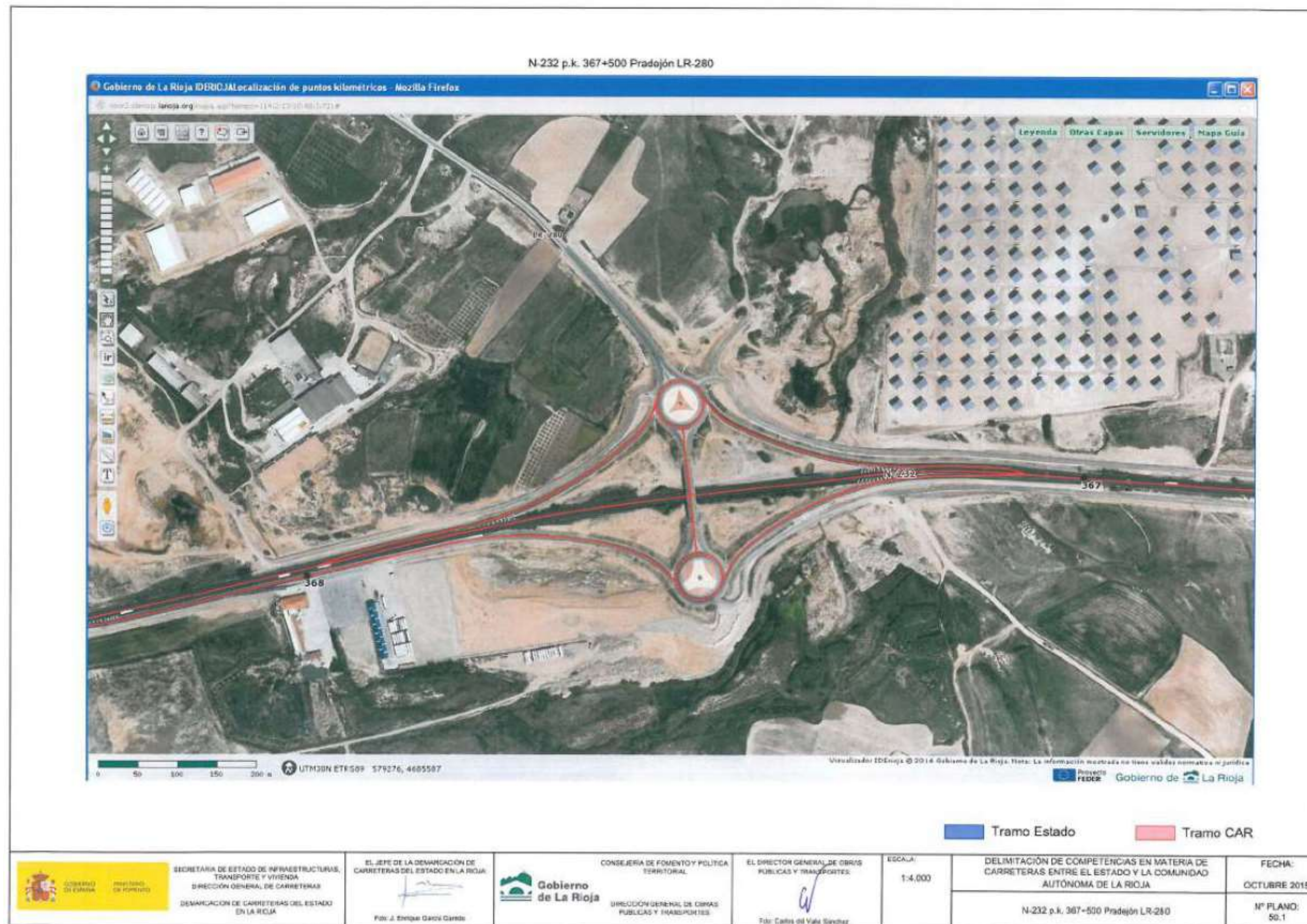


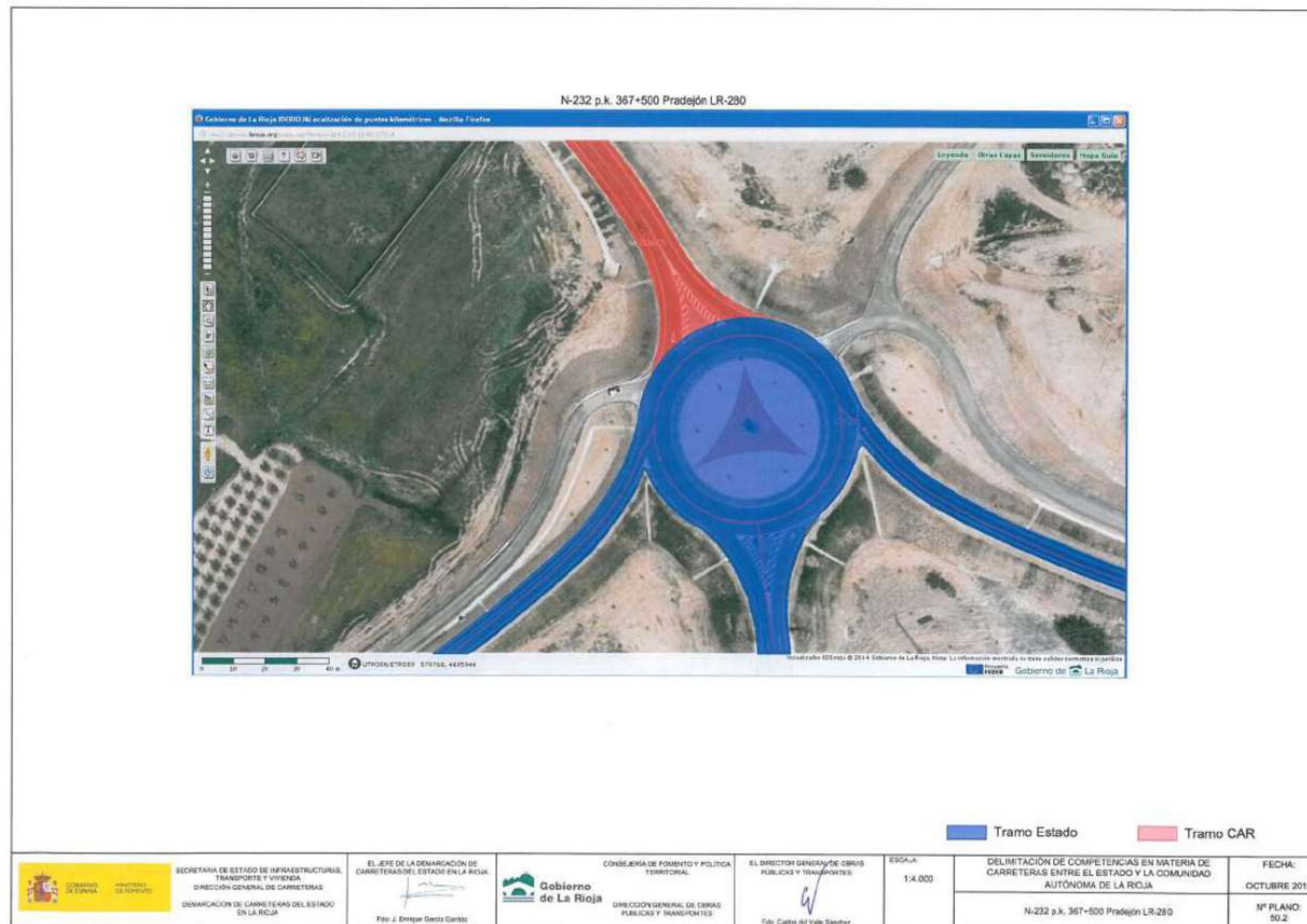
N-232 p.k. 361+685 Calahorra (Eroski) LR-134

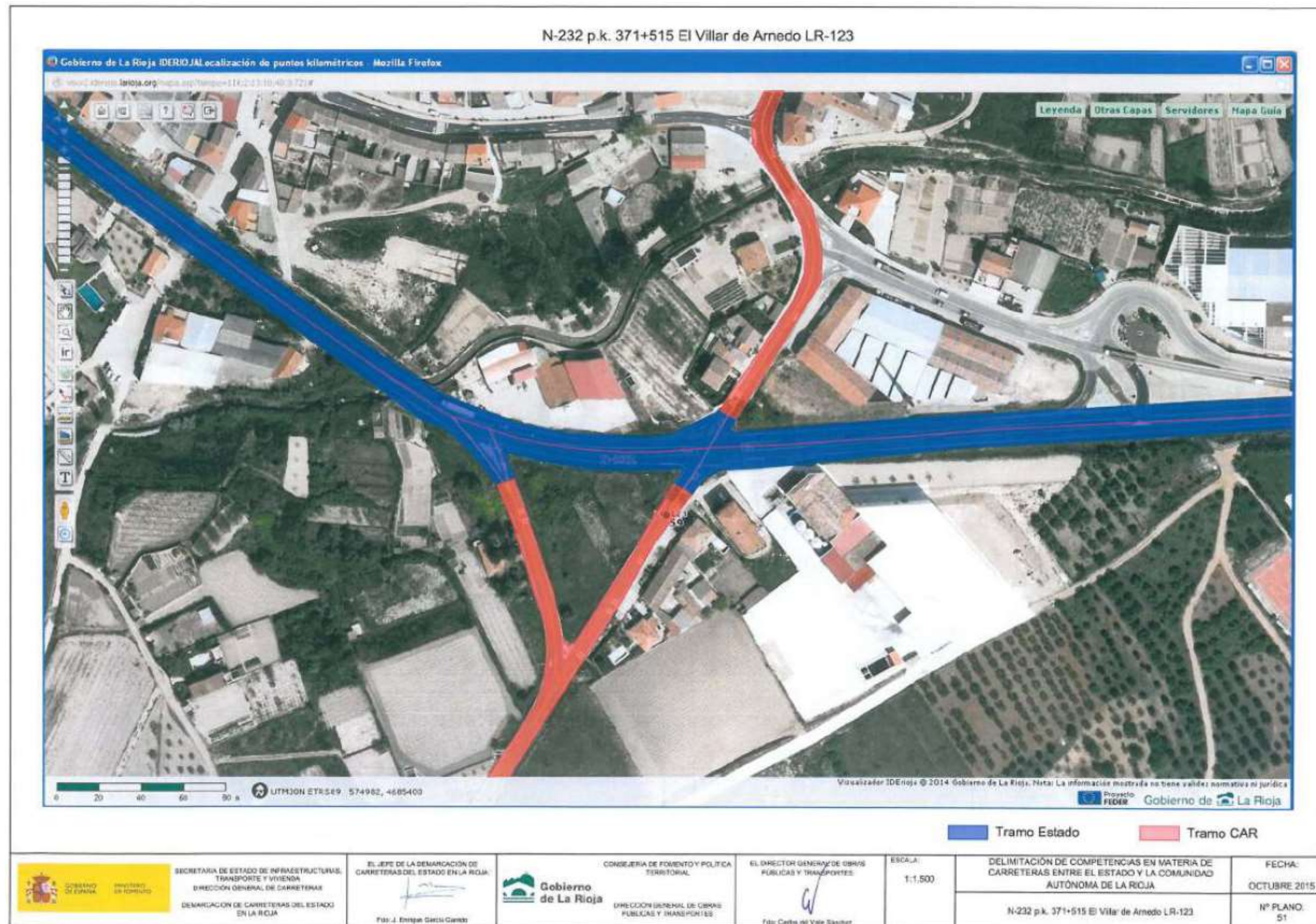


Tramo Estado Tramo CAR

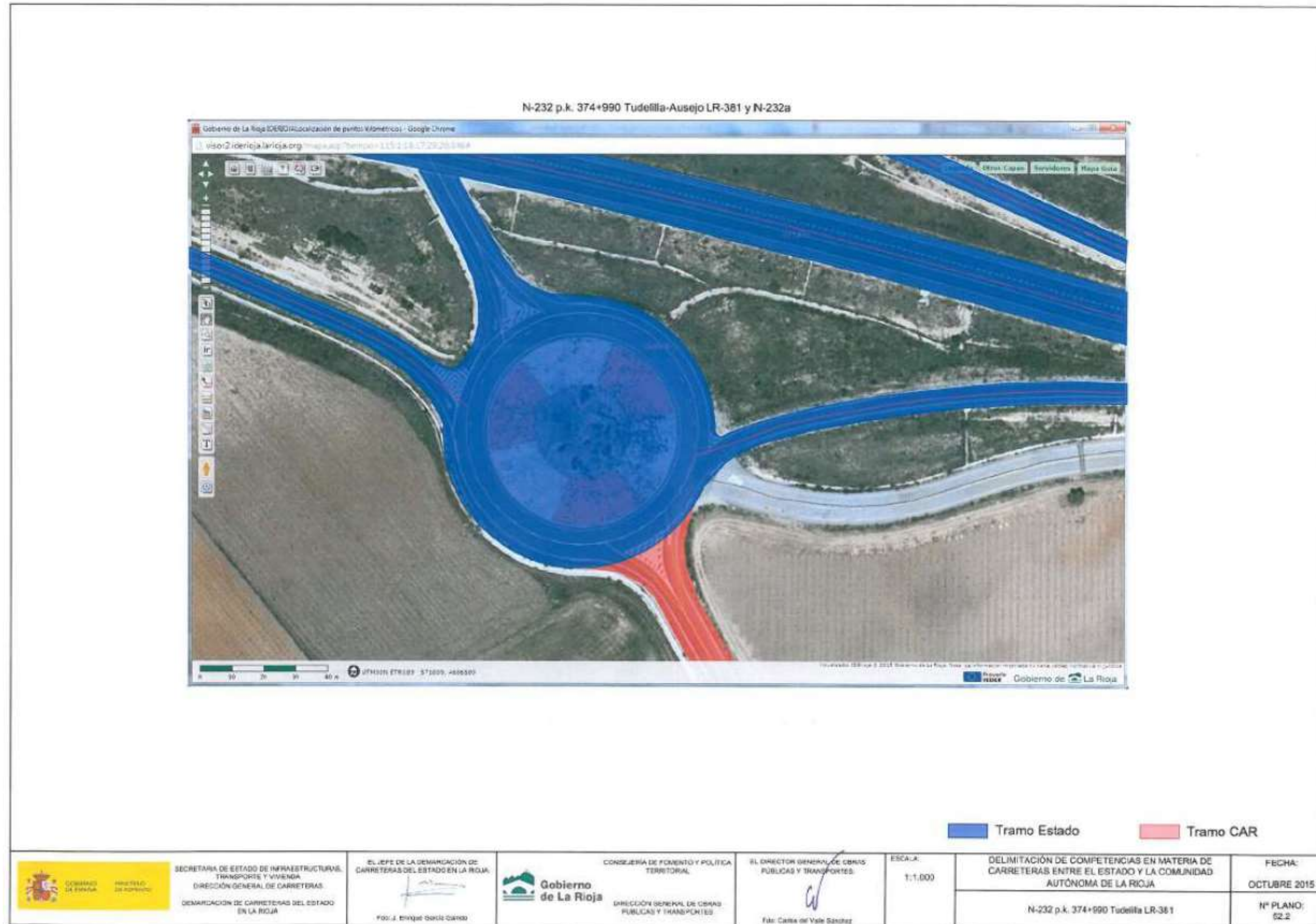
| | | | | | | |
|--|--|--|---|----------------------------|---|--|
|  <p>GOBIERNO DE LA RIOJA MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p> | <p>EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p>  <p>Fdo: J. Enrique García Garbó</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. 361+685 Calahorra LR-134</p> | <p>FECHA: OCTUBRE 2015</p> <p>Nº PLANO: 49.2</p> |
|--|--|--|---|----------------------------|---|--|



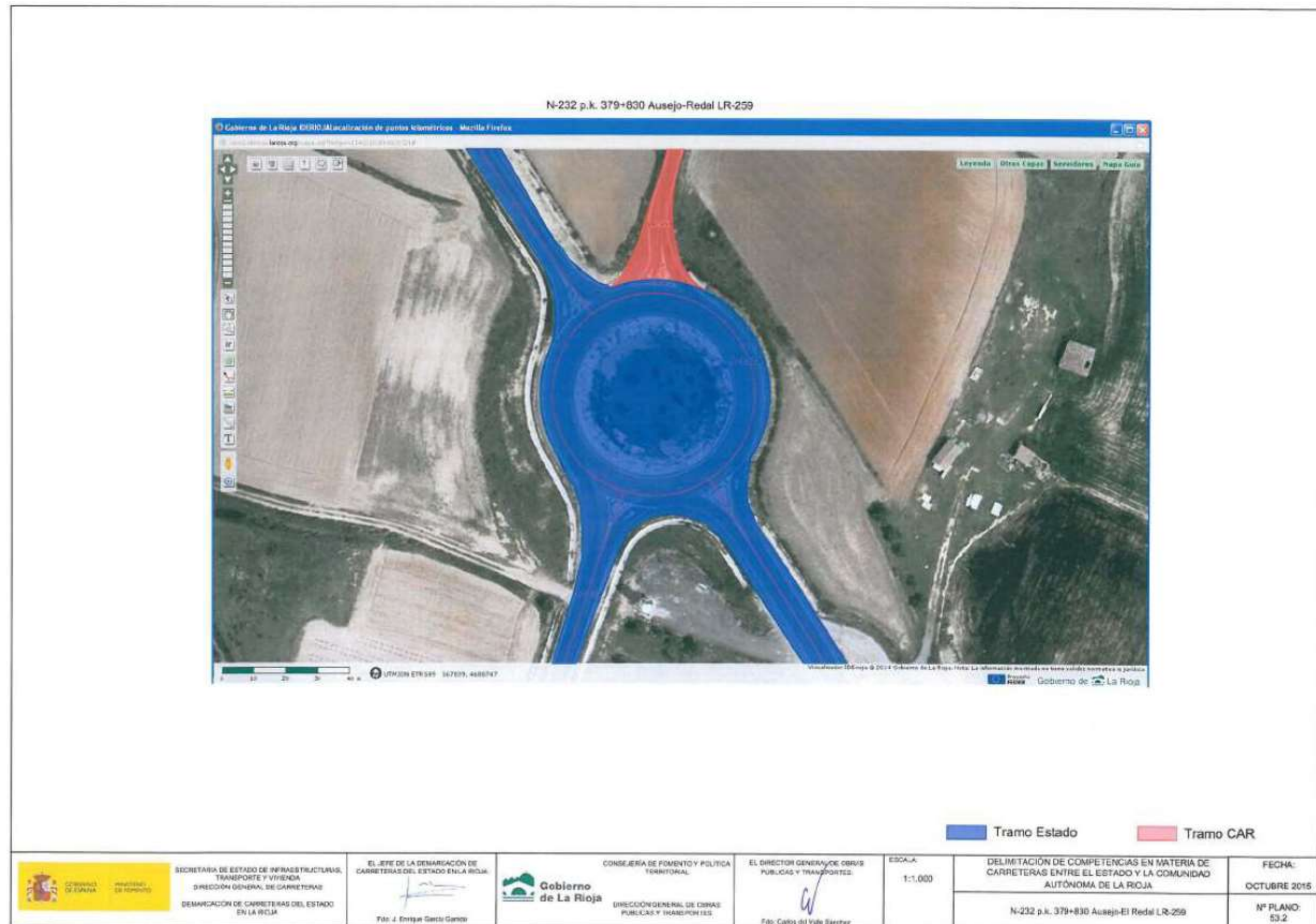


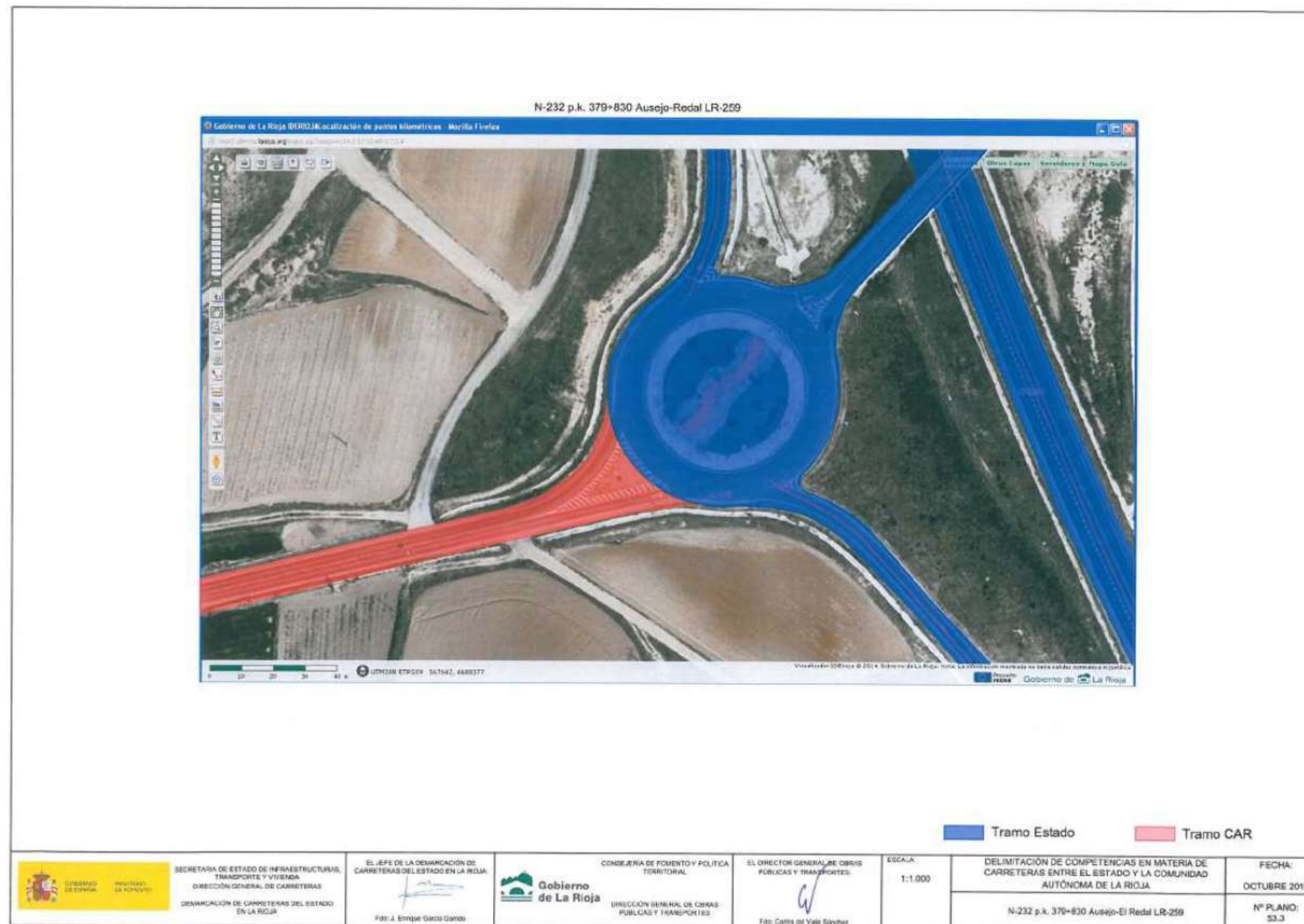


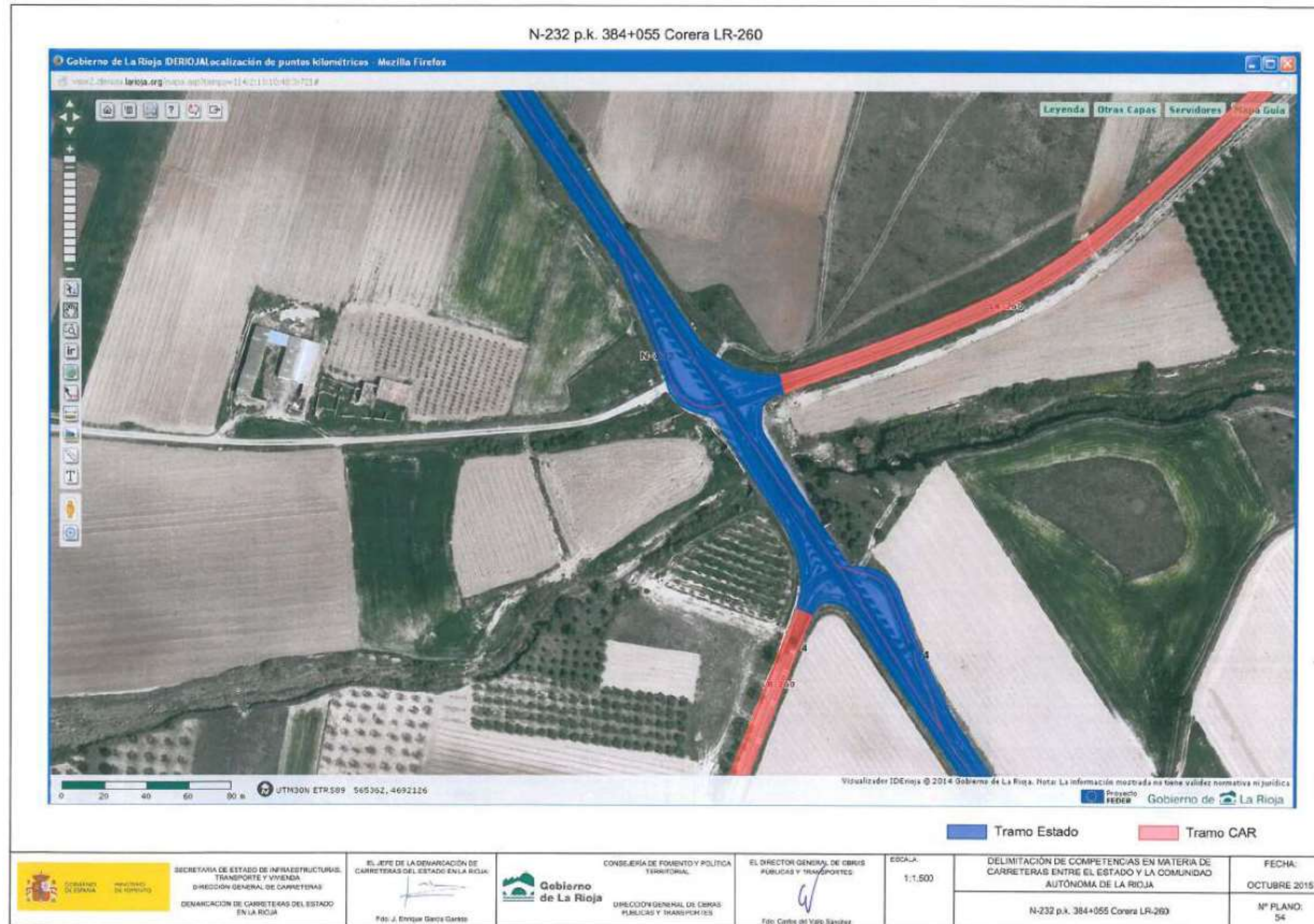










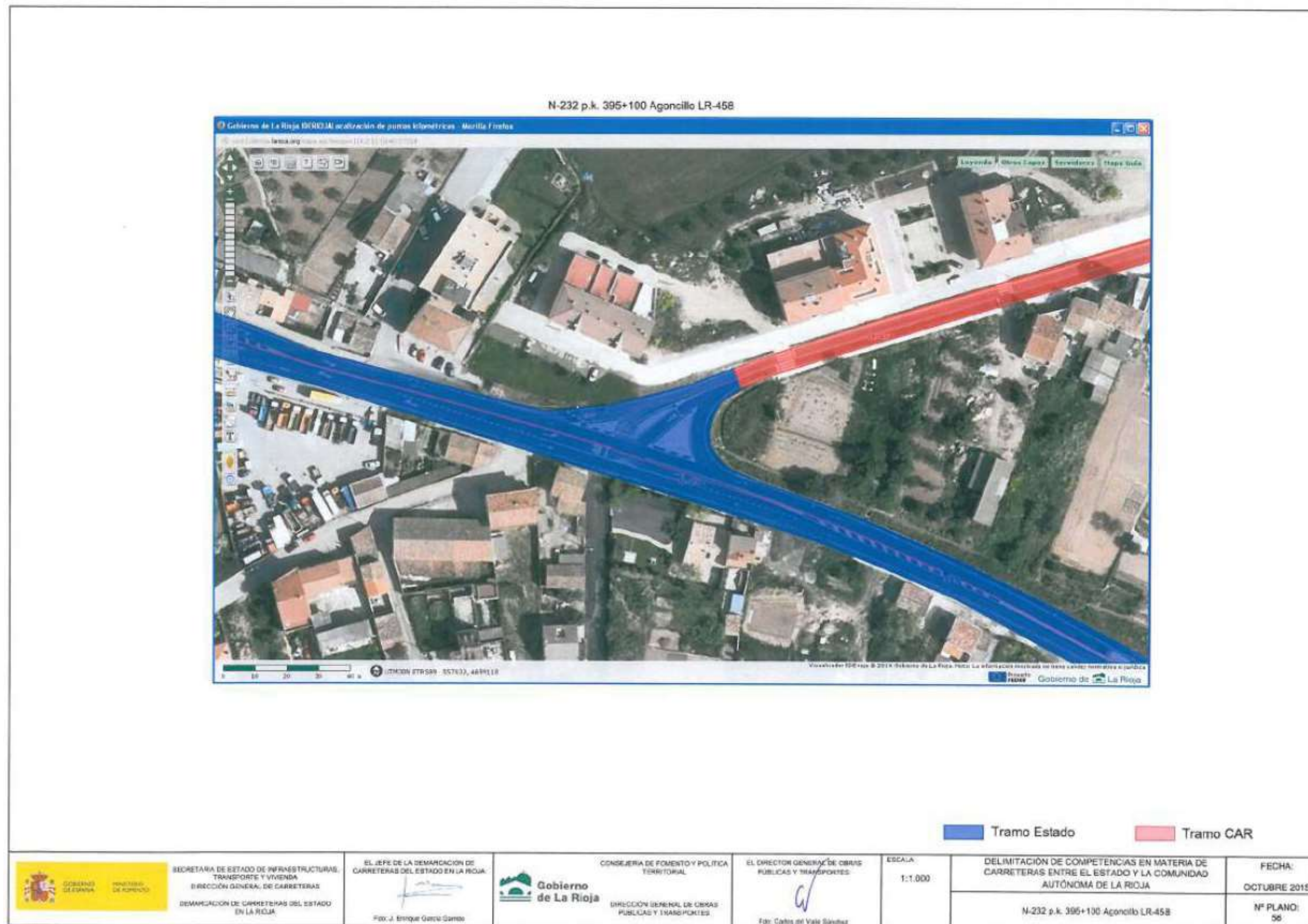


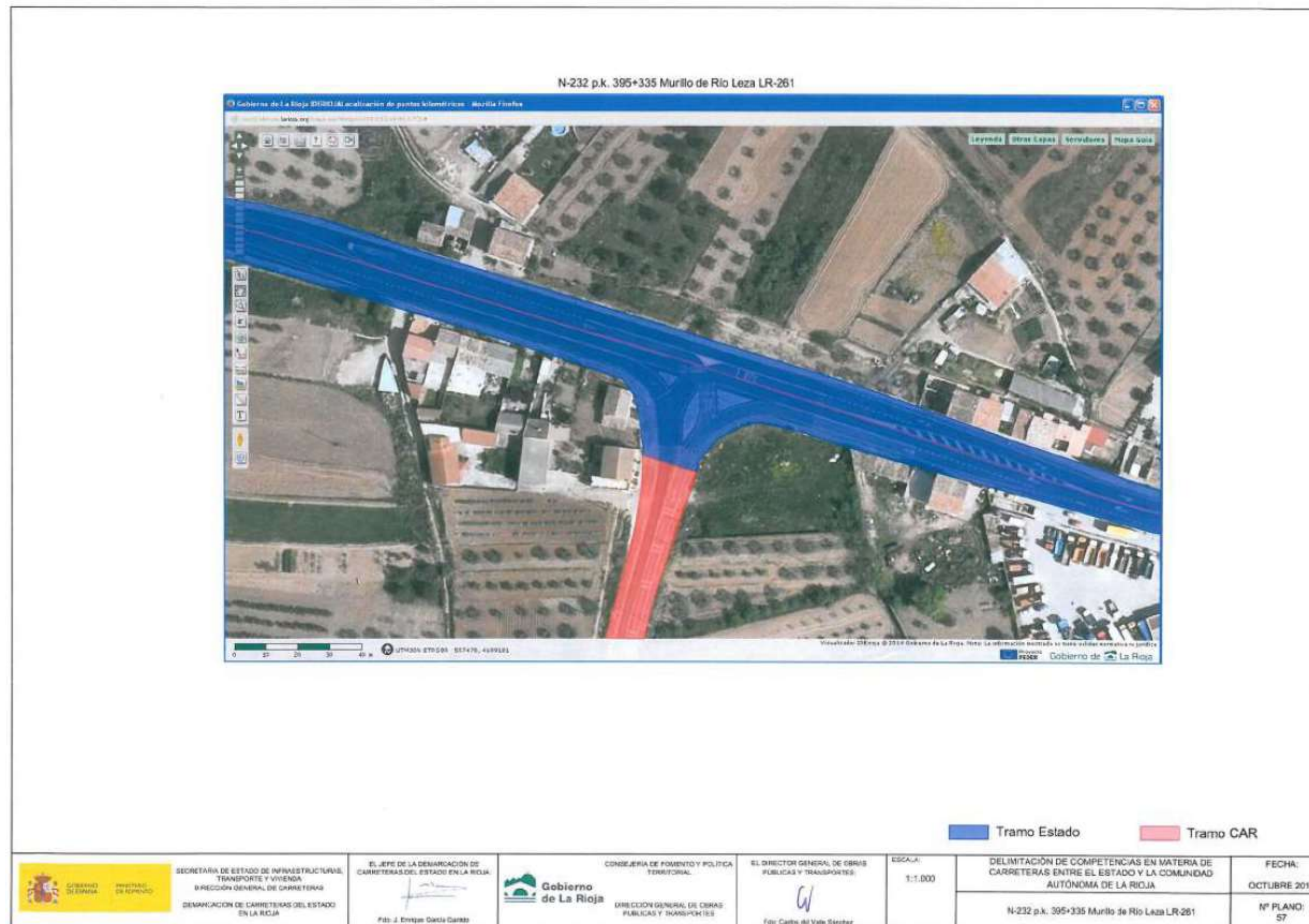


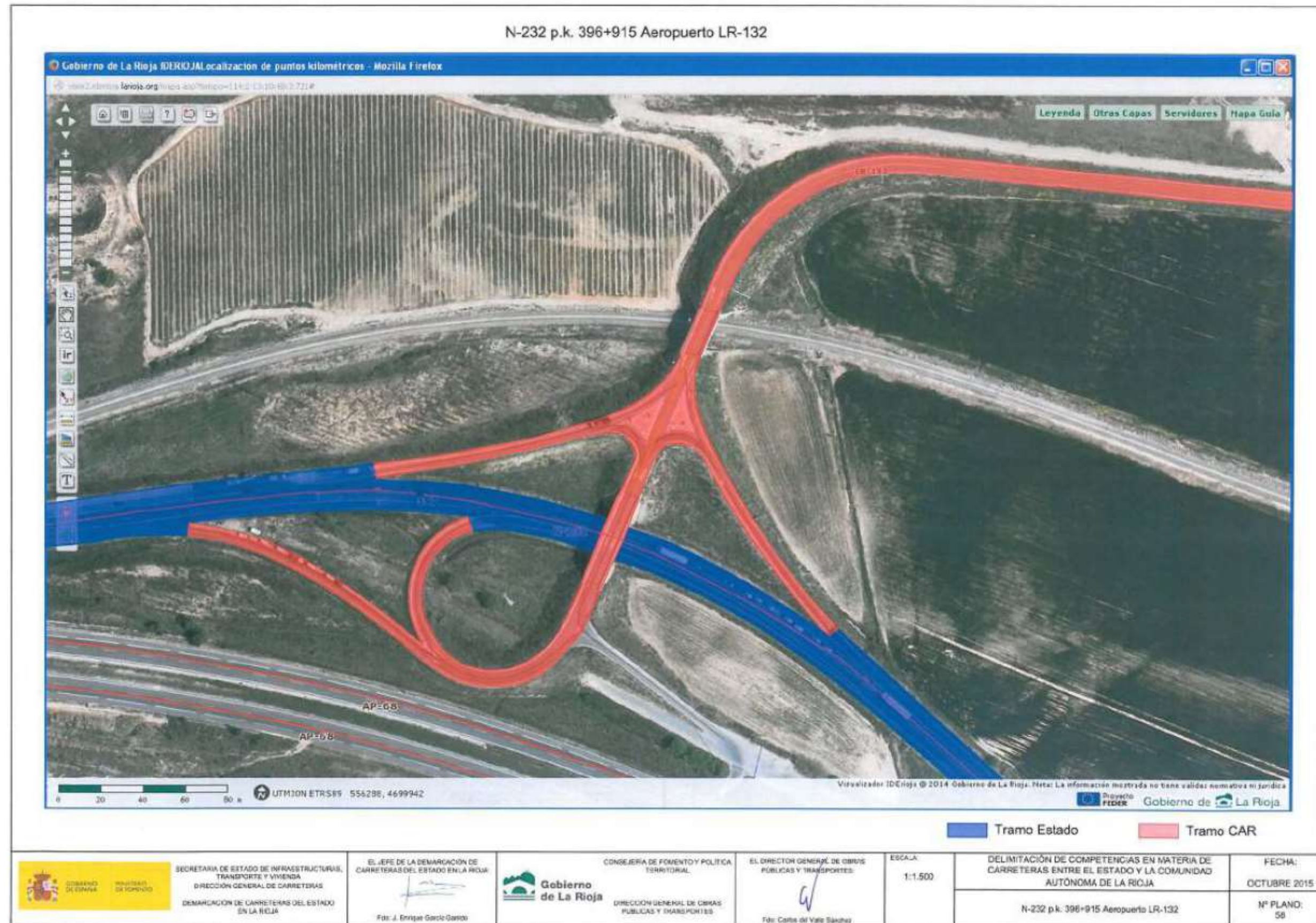


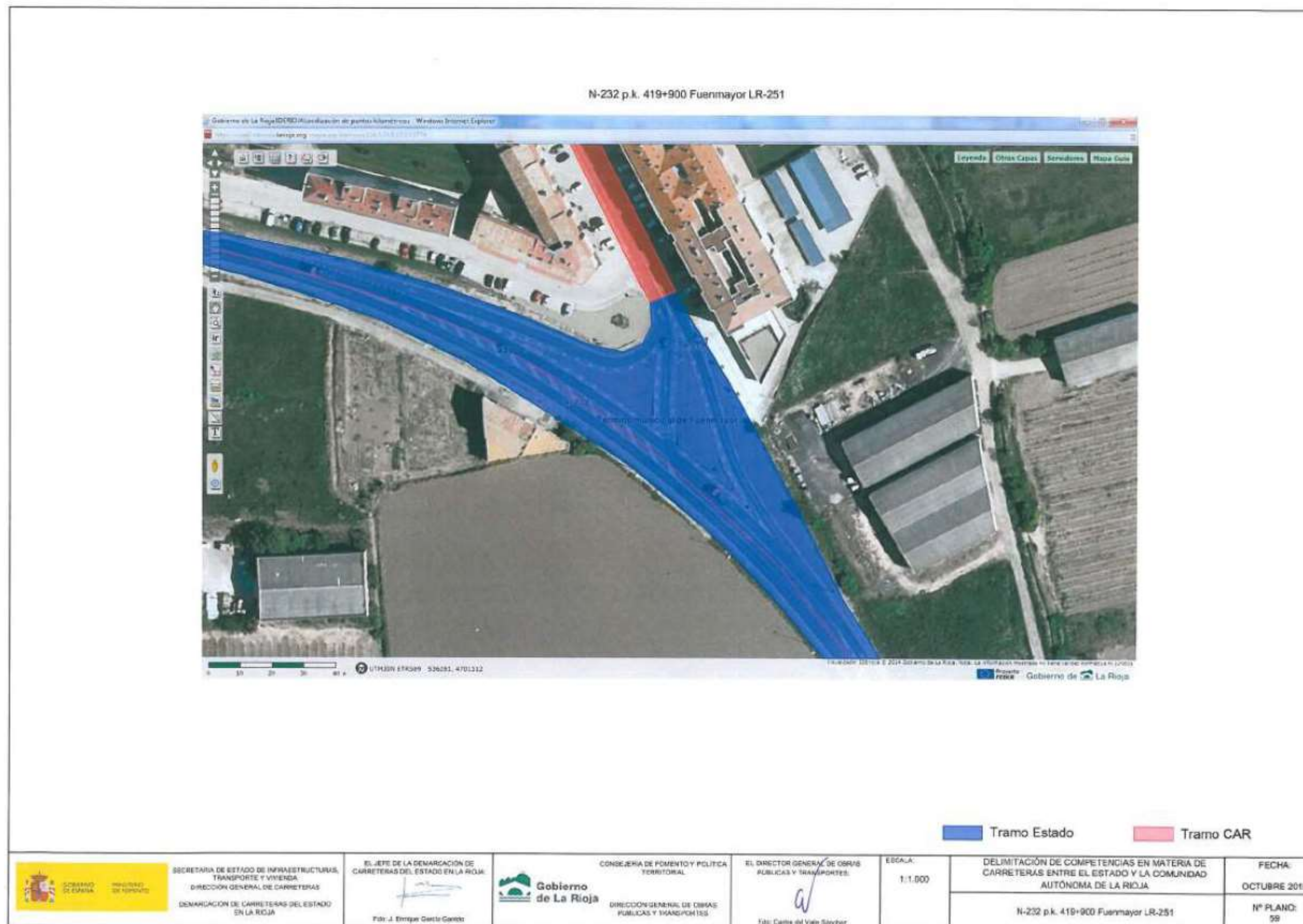
Tramo Estado Tramo CAR

| | | | | | | | |
|---|--|---|--|---|----------------------------|--|---|
|  <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 García</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 Gil 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-232 p.k. 390+810 Arrúbal LR-459</p> | <p>FECHA: OCTUBRE 2015 Nº PLANO: 55</p> |
|---|--|---|--|---|----------------------------|--|---|

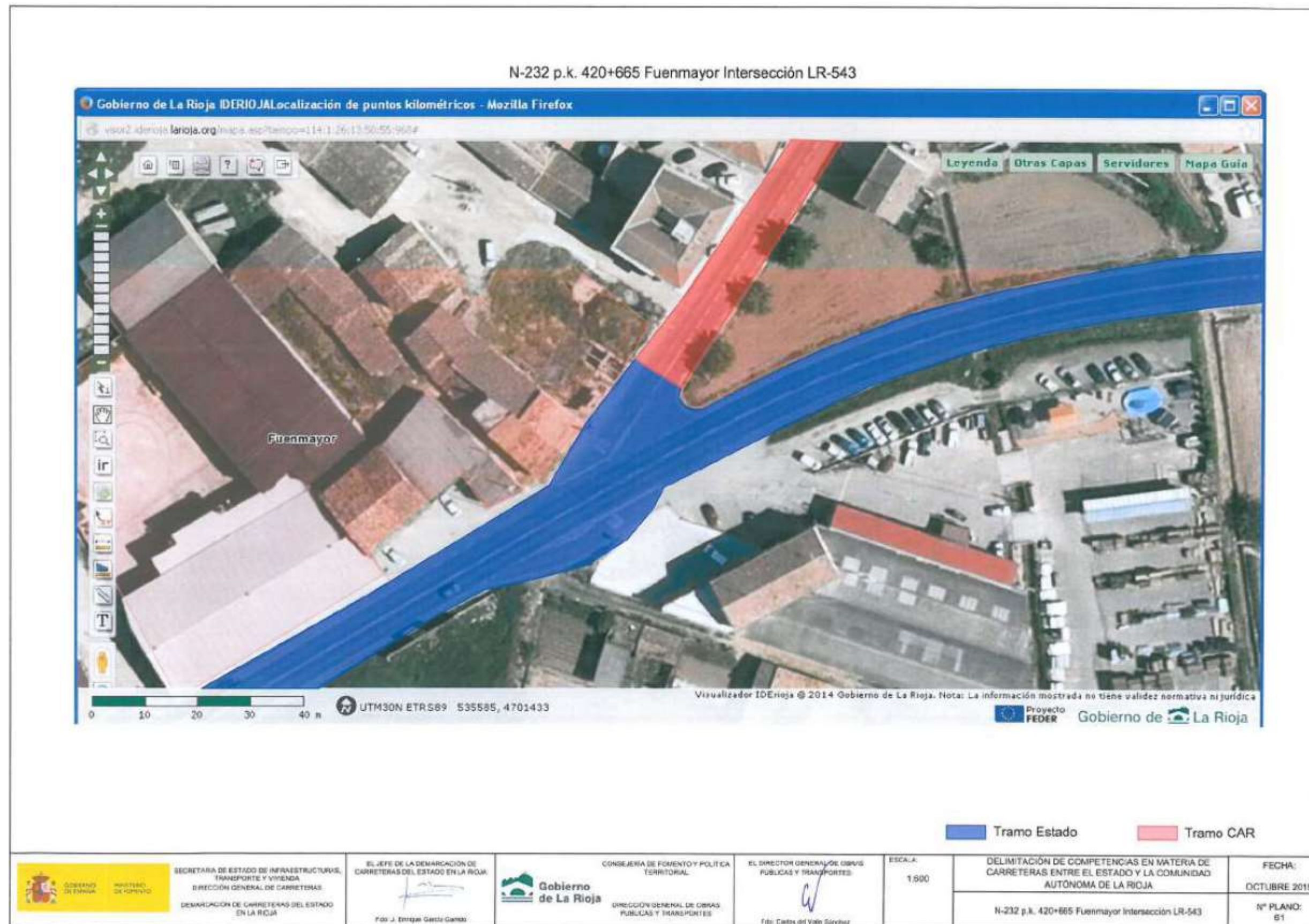


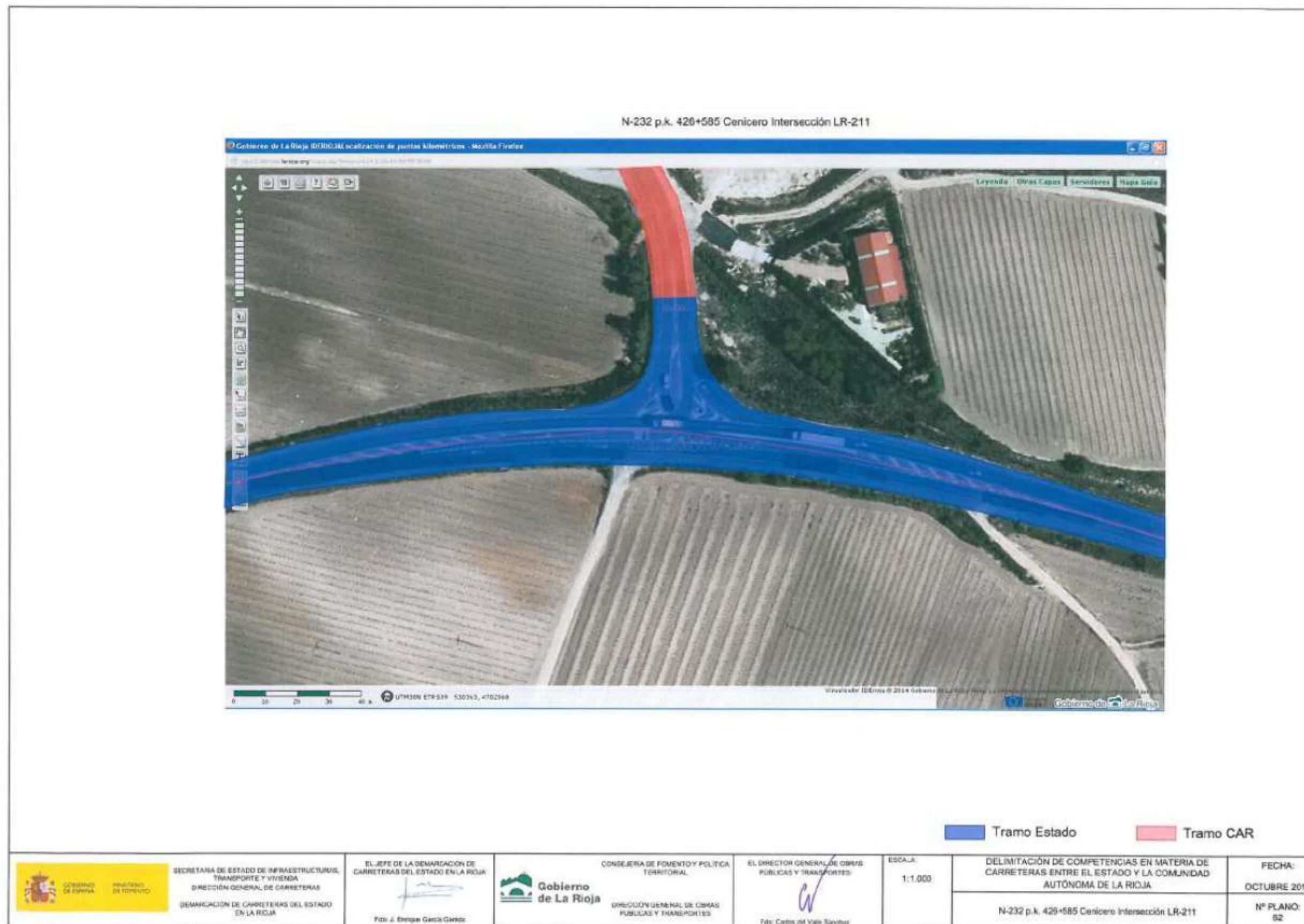












N-232 p.k. 427+925 intersección a Huercanos LR-321



■ 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 GARZA GARZA</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> |
|---|---|---|---|---|----------------------------|--|--|

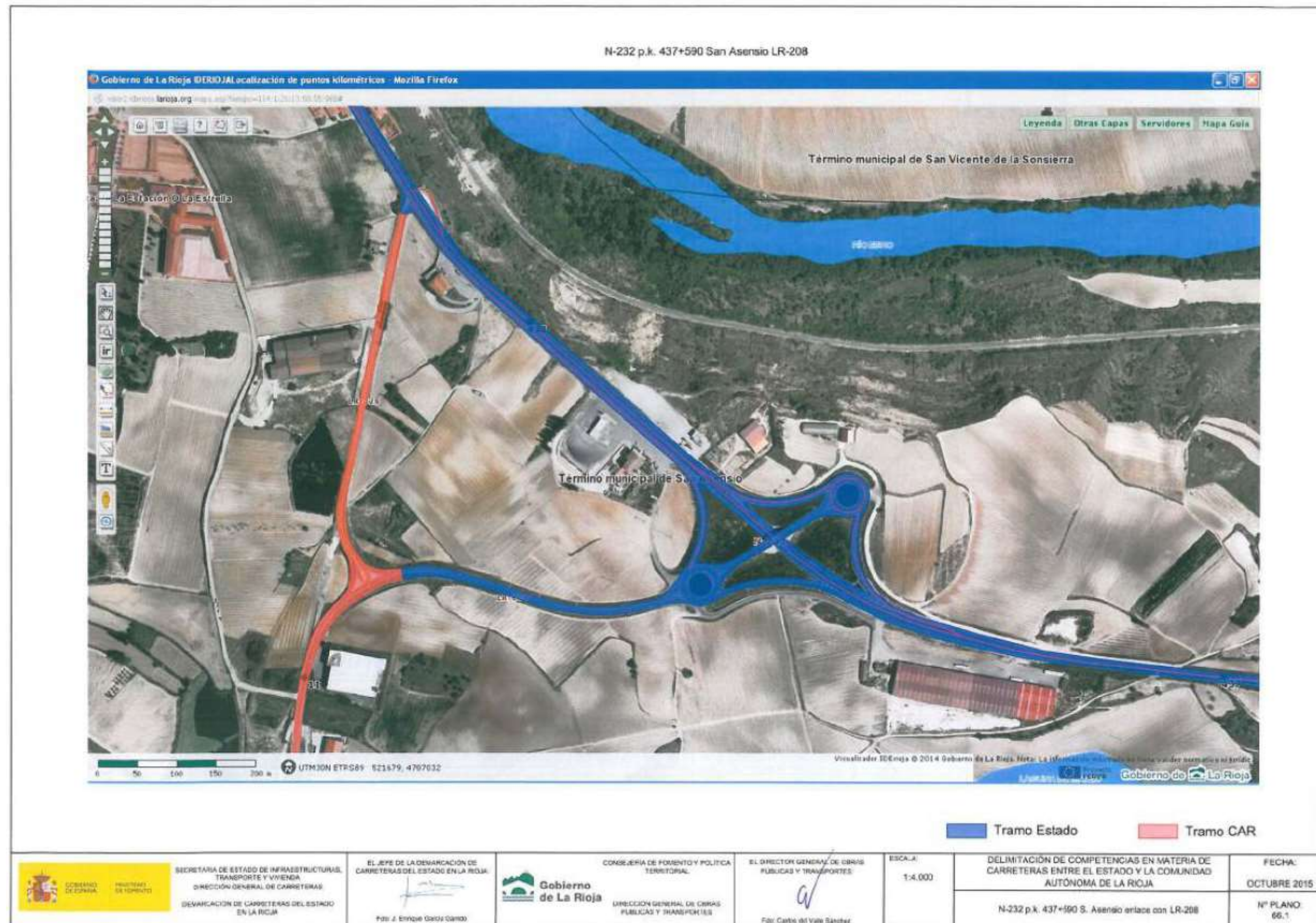
N-232 p.k. 428+970 Canicero LR-113



Tramo Estado Tramo CAR

| | | | | | | | |
|---|--|---|---|---|--------------------|--|---|
|  | SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA | EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA  Fdo: J. Enrique García Gordo |  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 |
|---|--|---|---|---|--------------------|--|---|



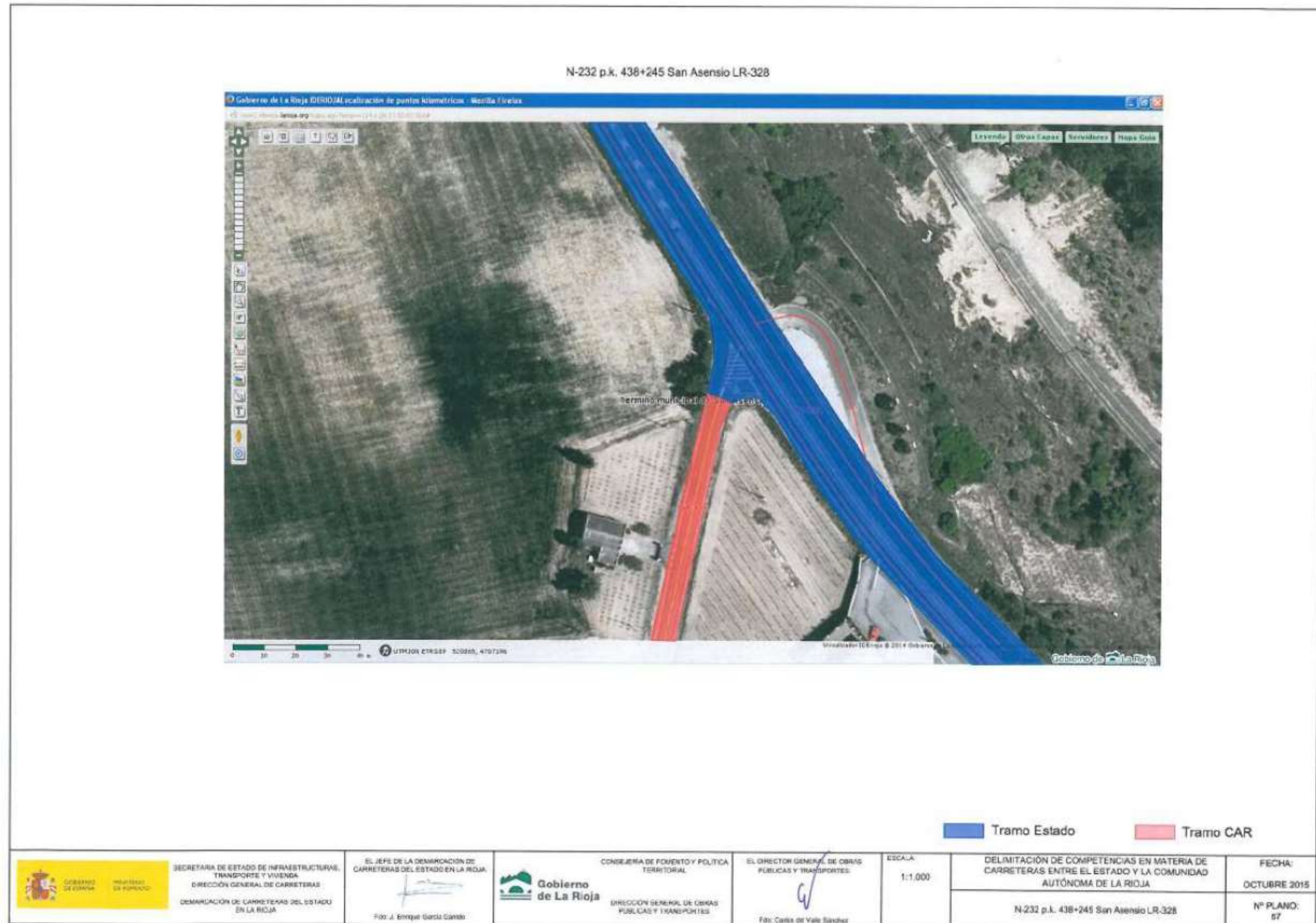


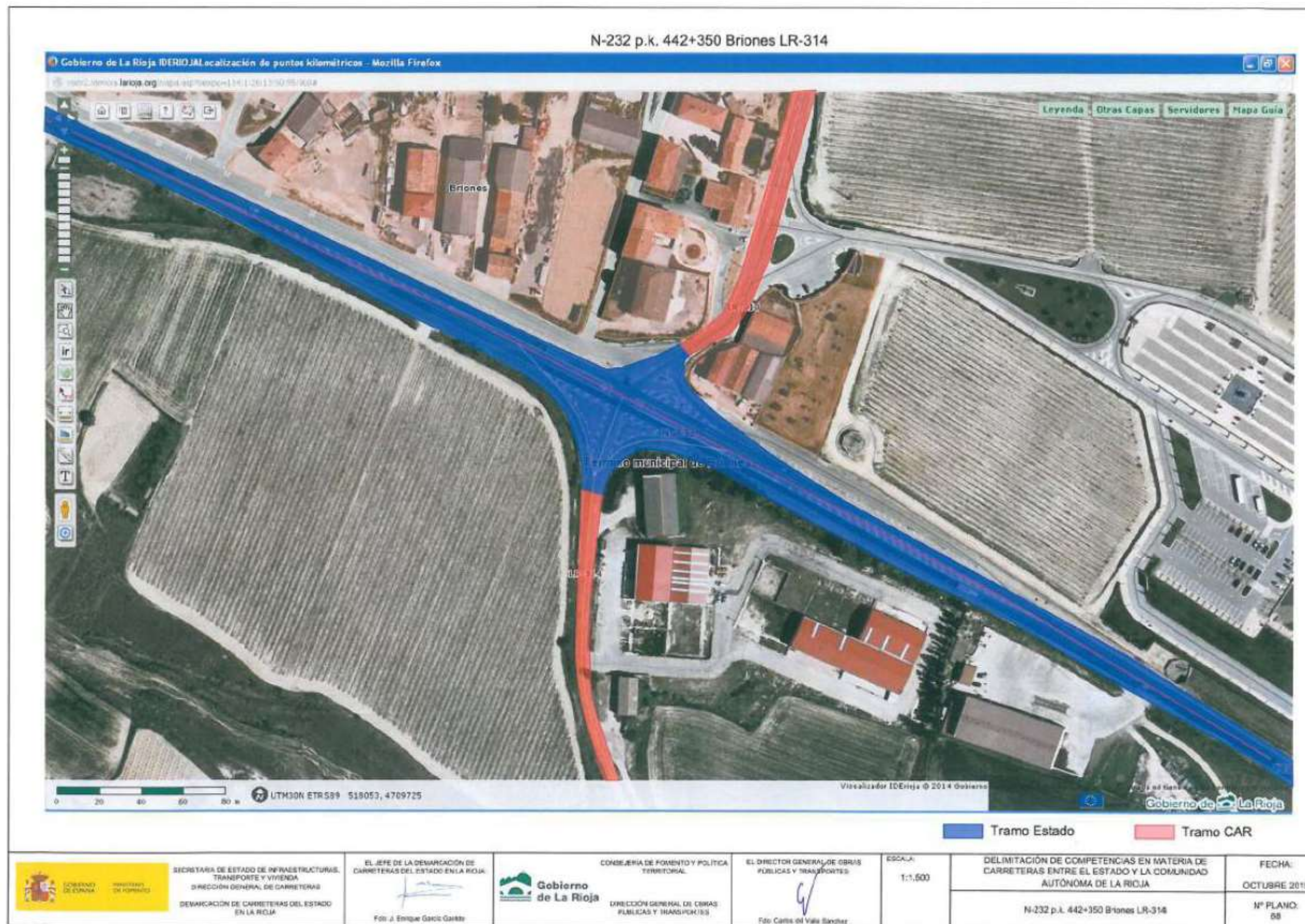
N-232 p.k. 437+590 San Asensio LR-208

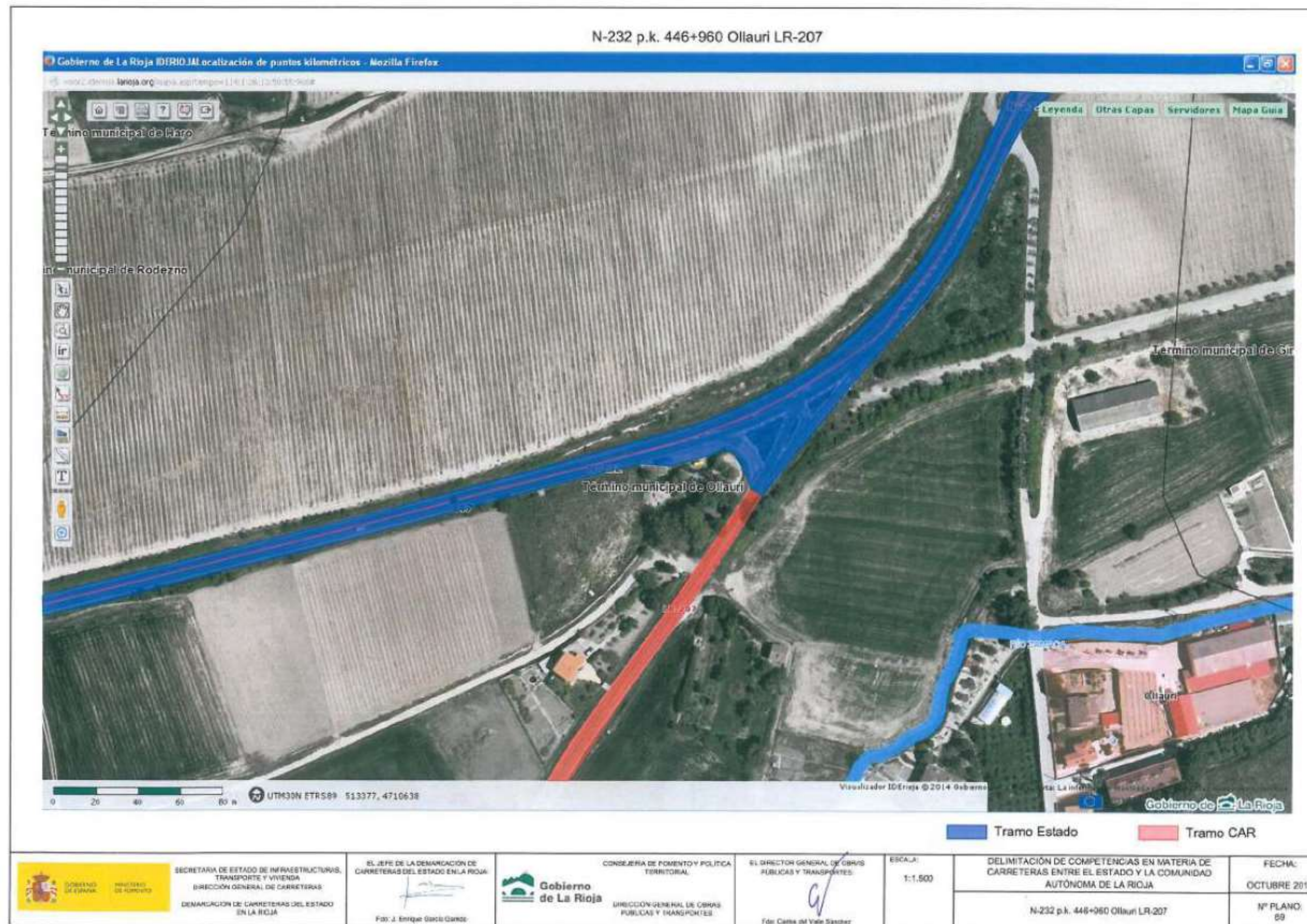


■ Tramo Estado ■ Tramo CAR

| | | | | | | | |
|---|--|--|--|--|----------------------------|---|--|
|  <p>GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA</p> | <p>SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS 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 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> |
|---|--|--|--|--|----------------------------|---|--|












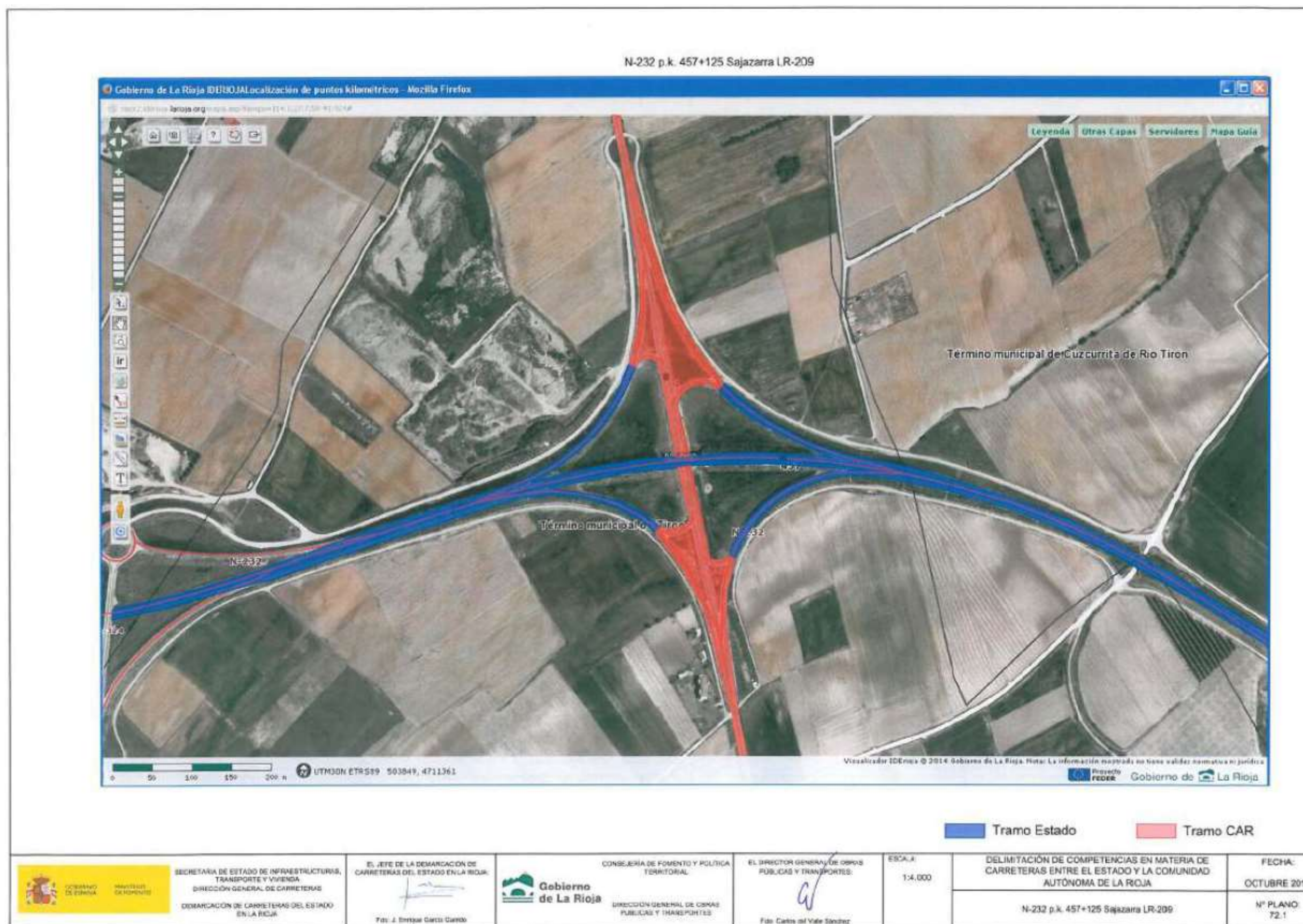


N-232 p.k. 454+870 Cihuri LR-310

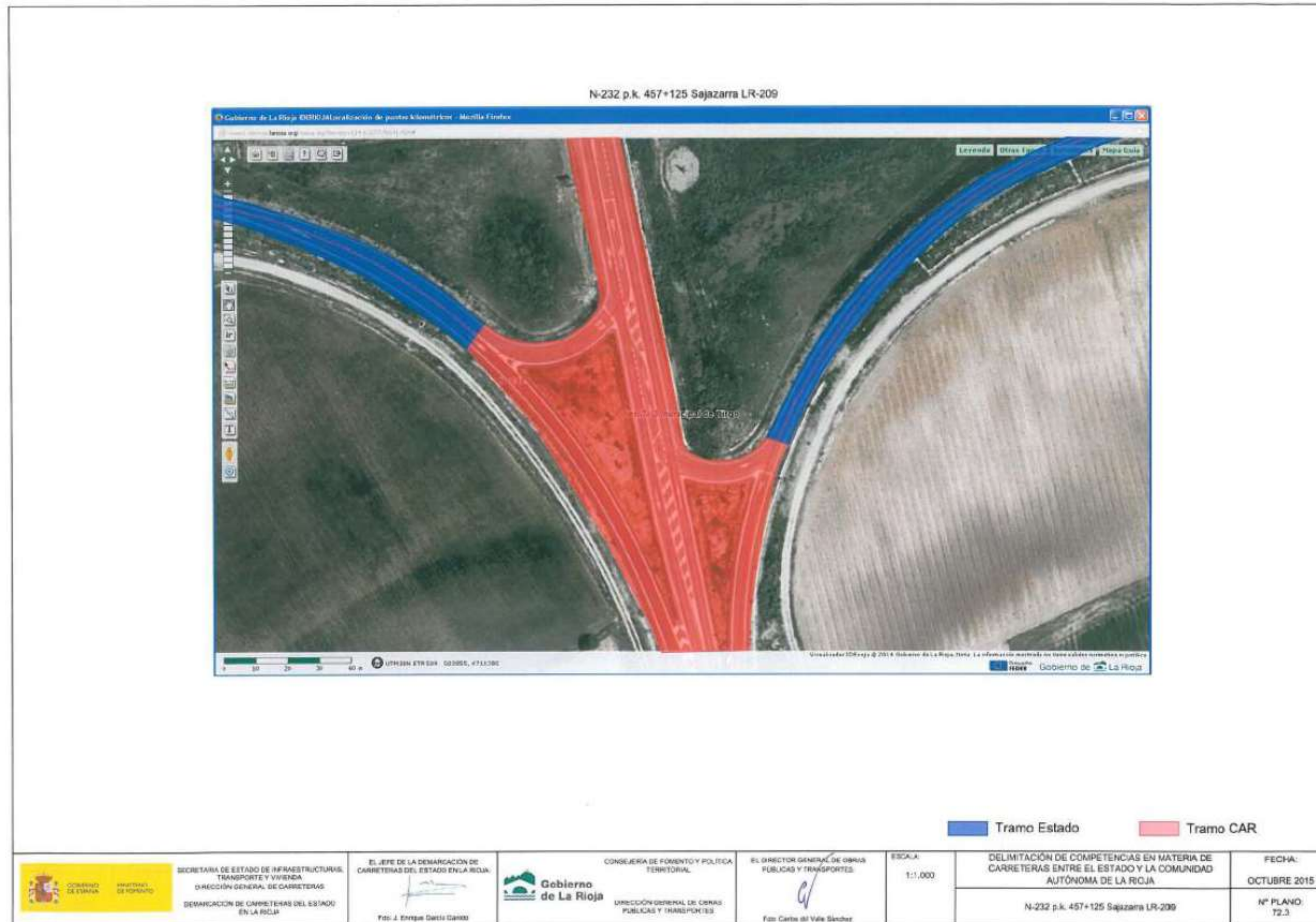


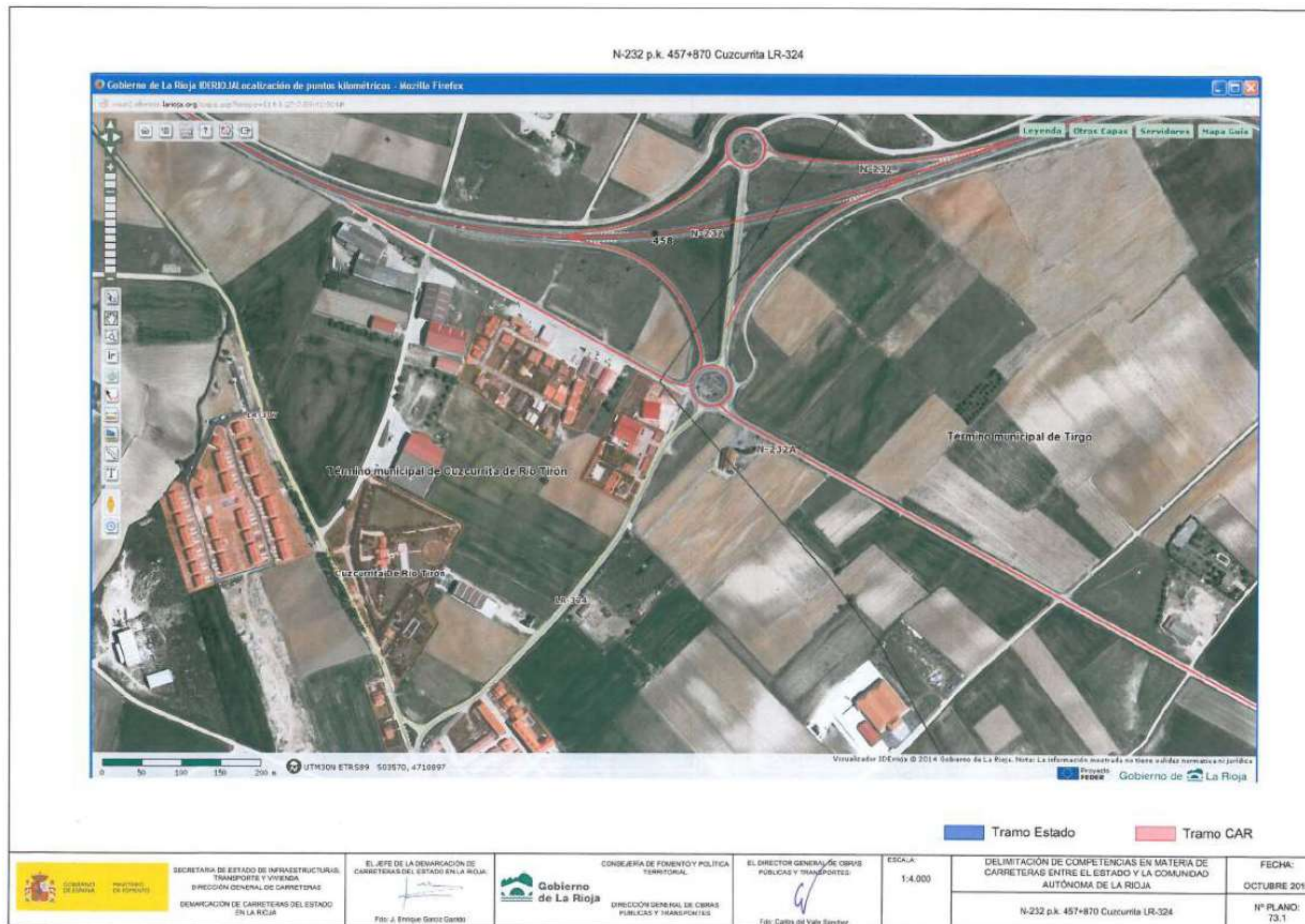
Tramo Estado Tramo CAR

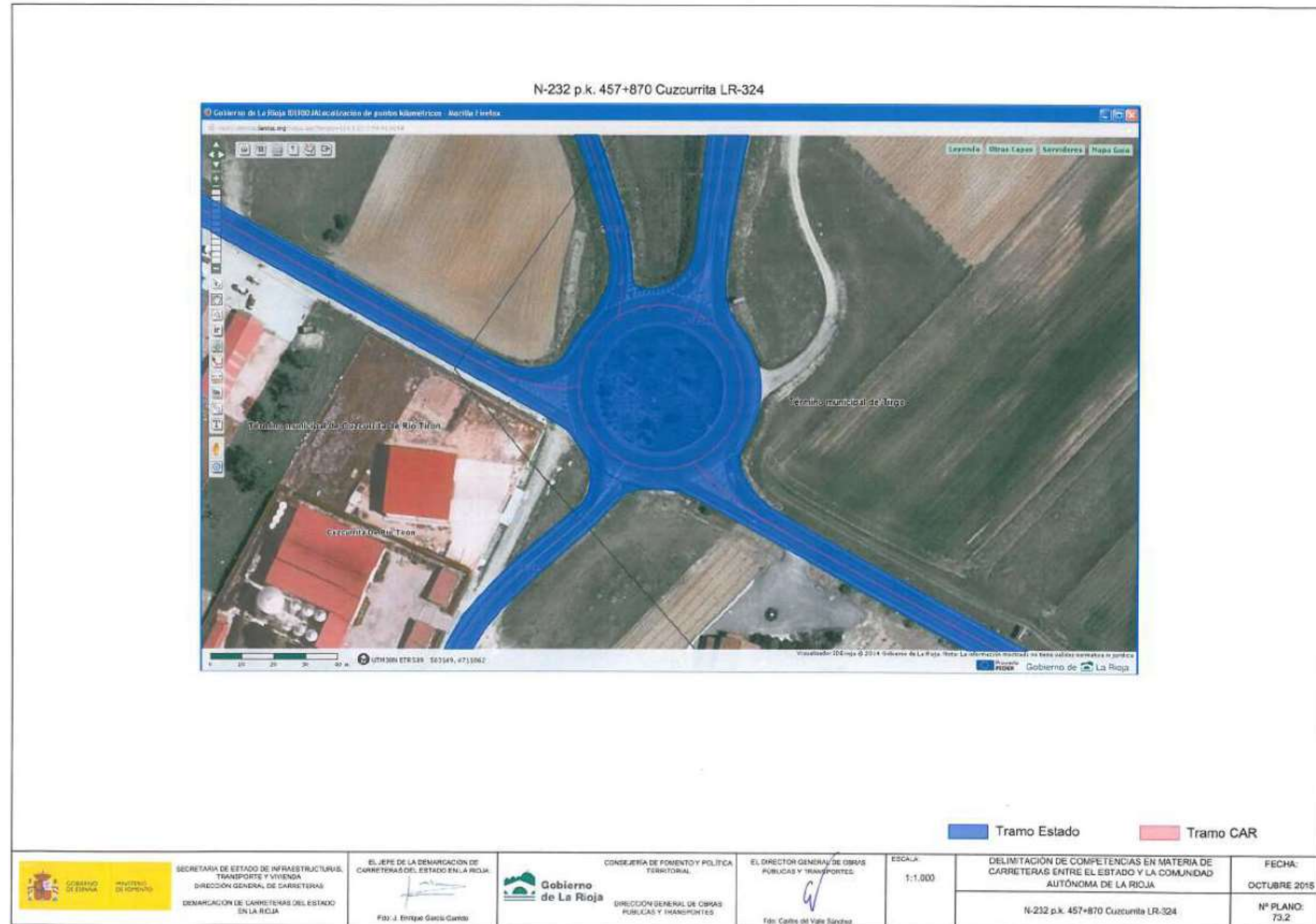
| | | | | | | | |
|---|--|---|---|---|----------------------------|--|--|
|  <p>GOBIERNO DE LA RIOJA MINISTERIO DE FOMENTO</p> | <p>SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEPARTAMENTO DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA RIOJA</p> | <p>EL JEFE DE LA 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> |
|---|--|---|---|---|----------------------------|--|--|



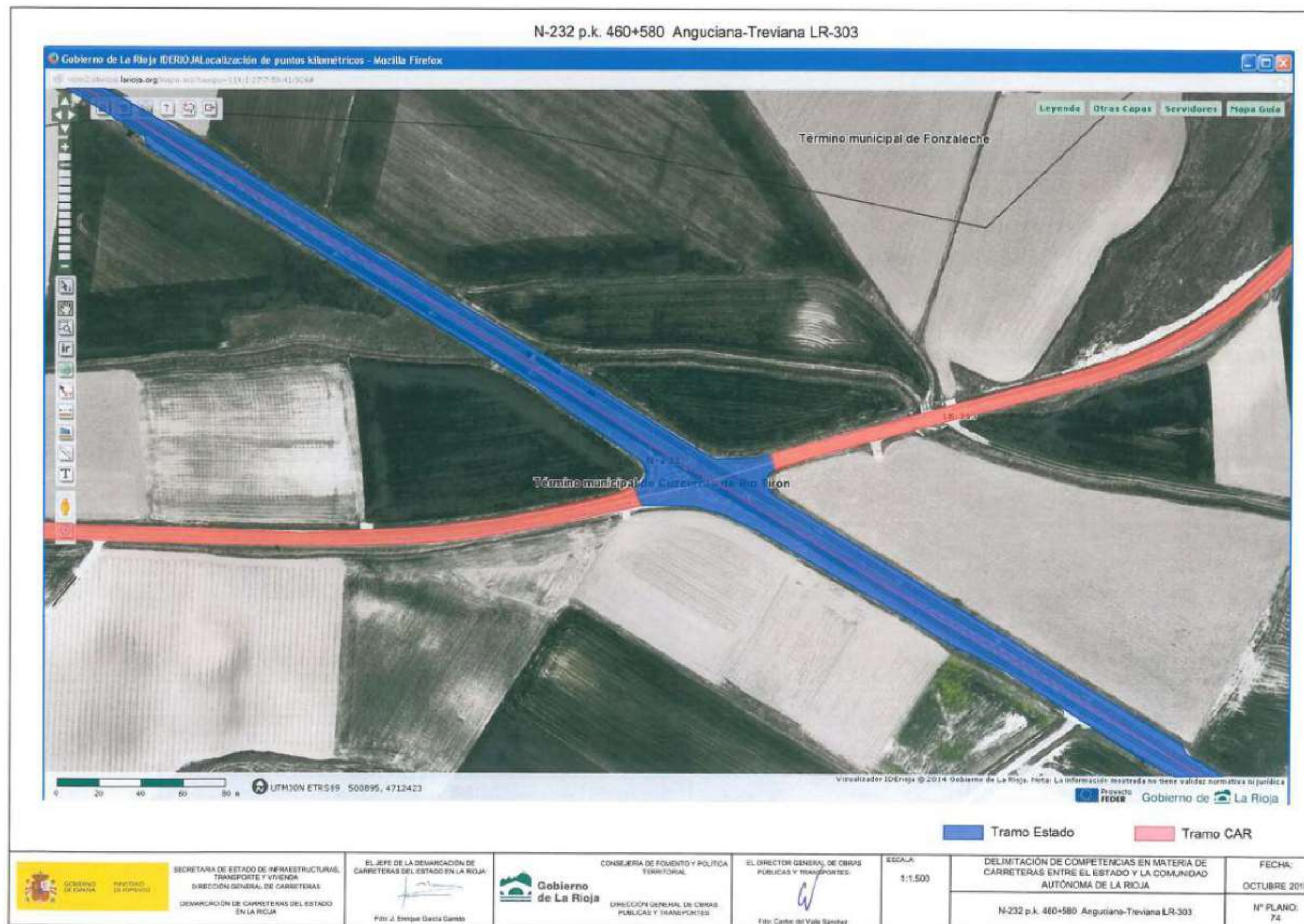


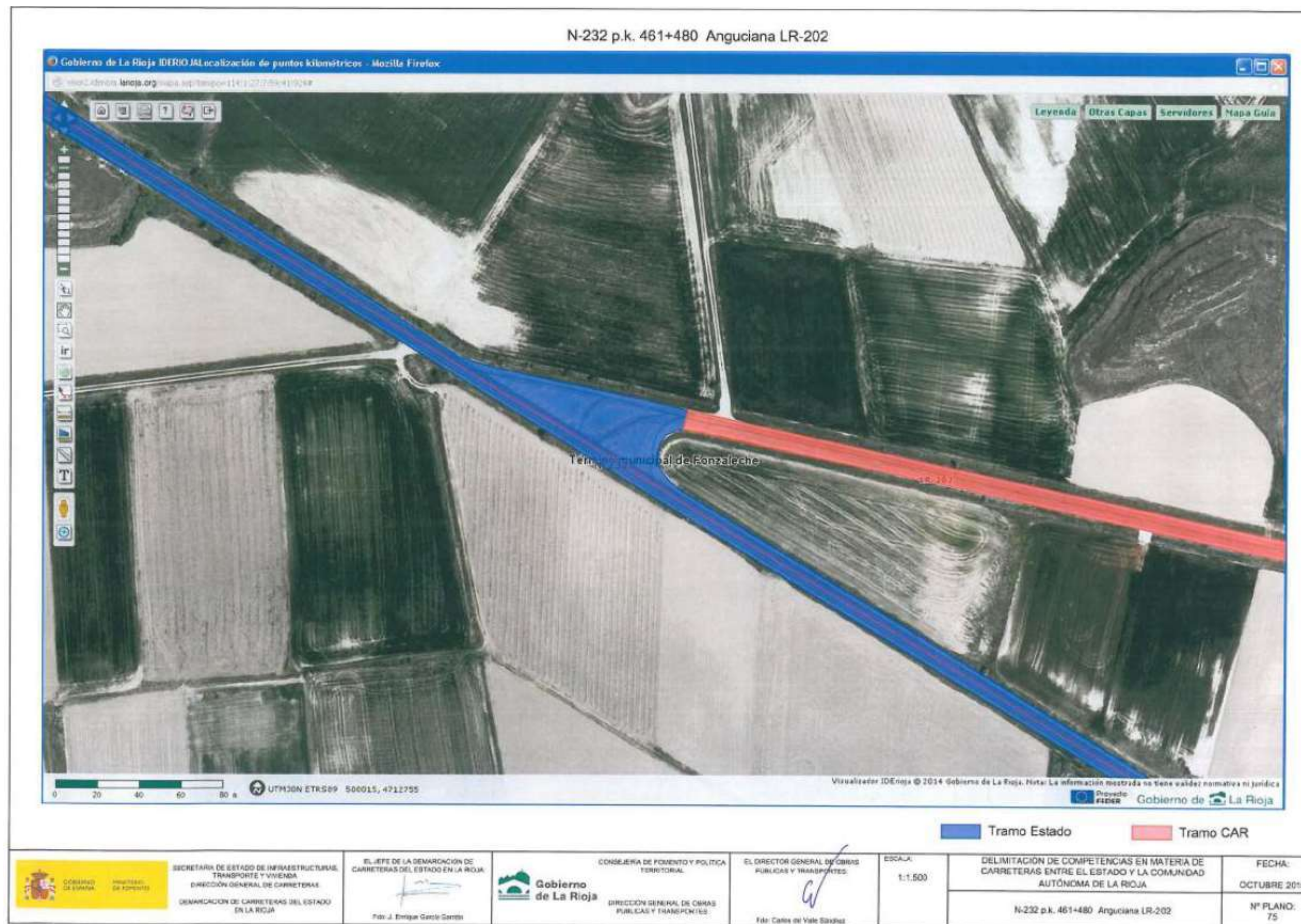


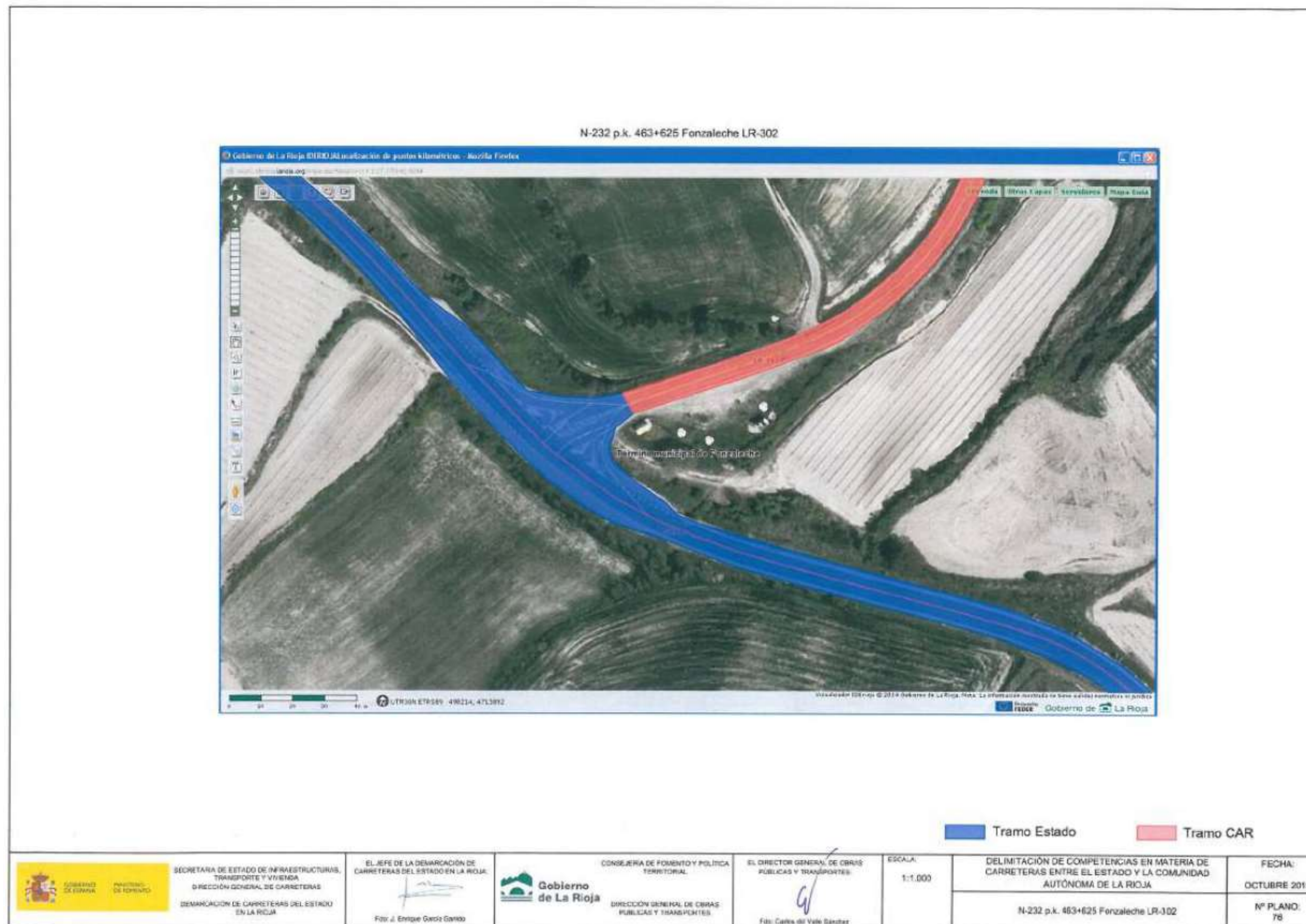


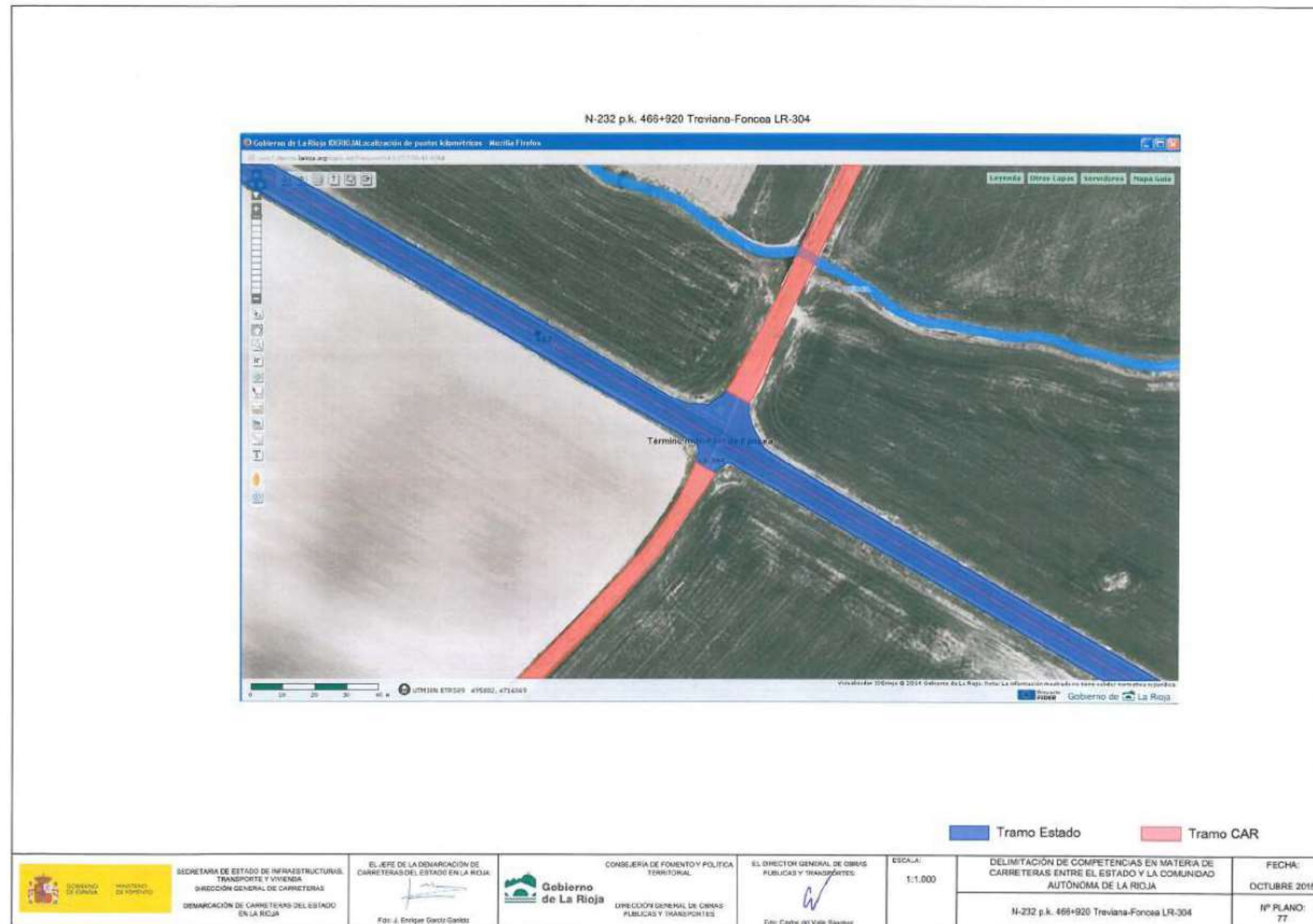




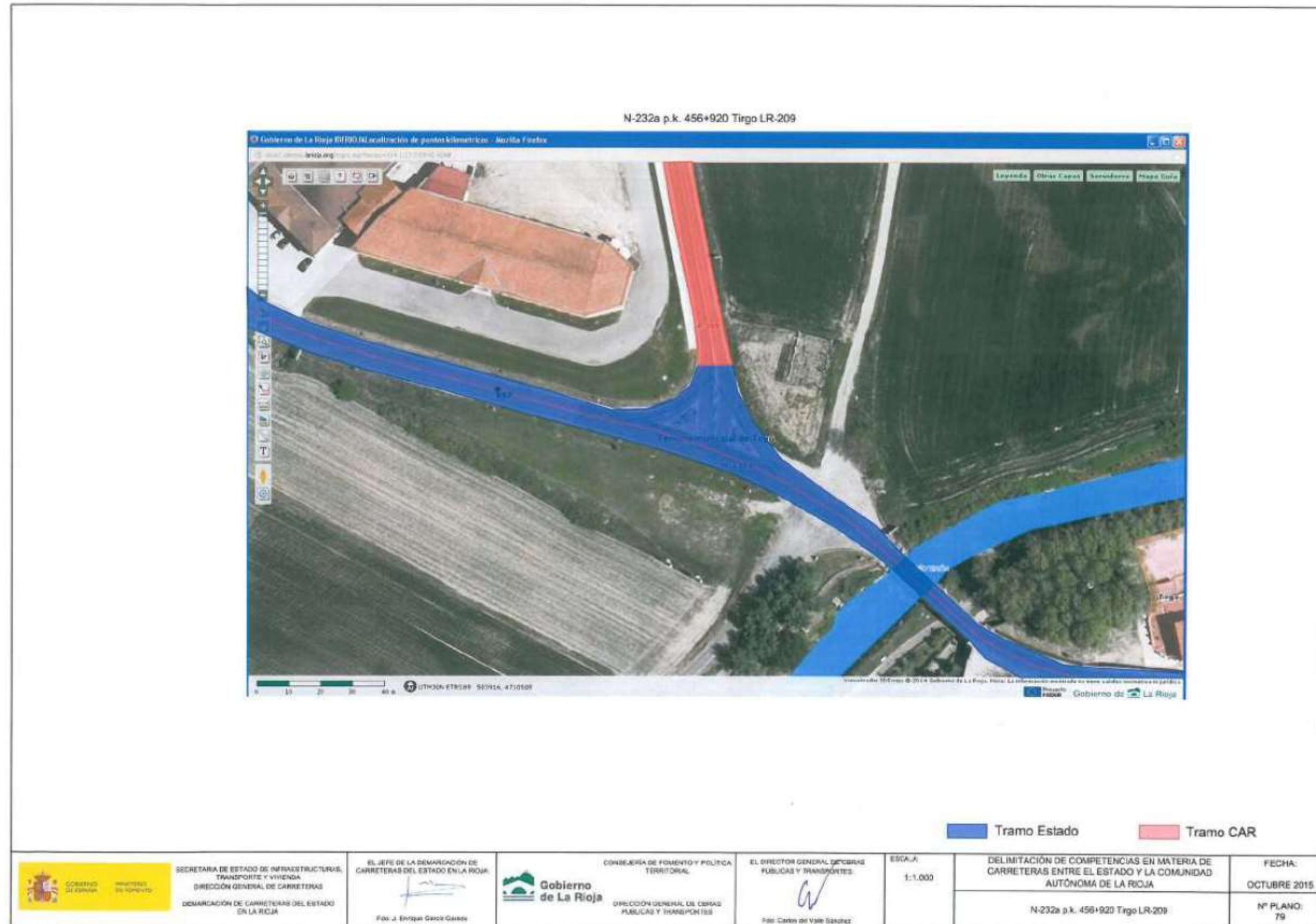


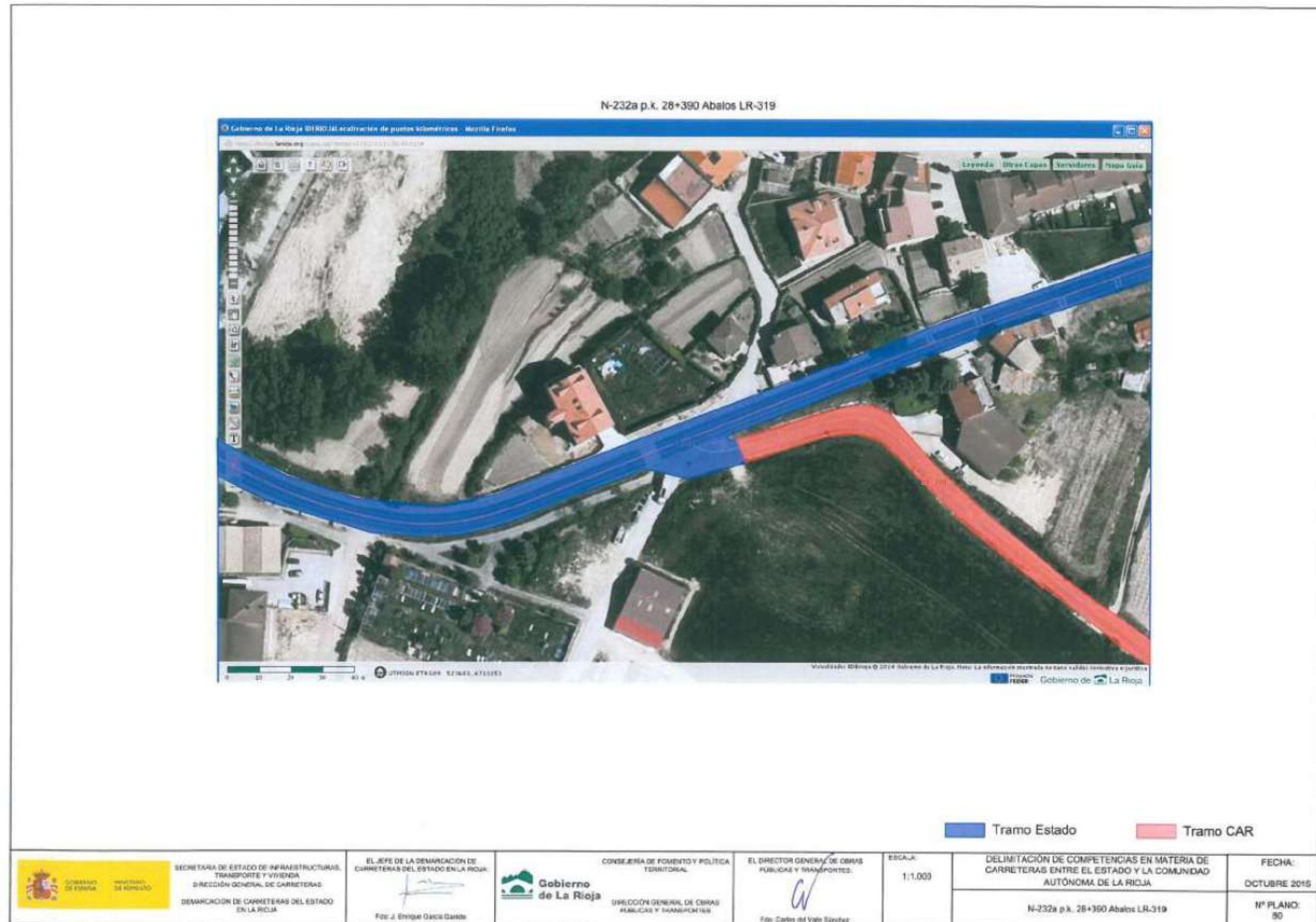


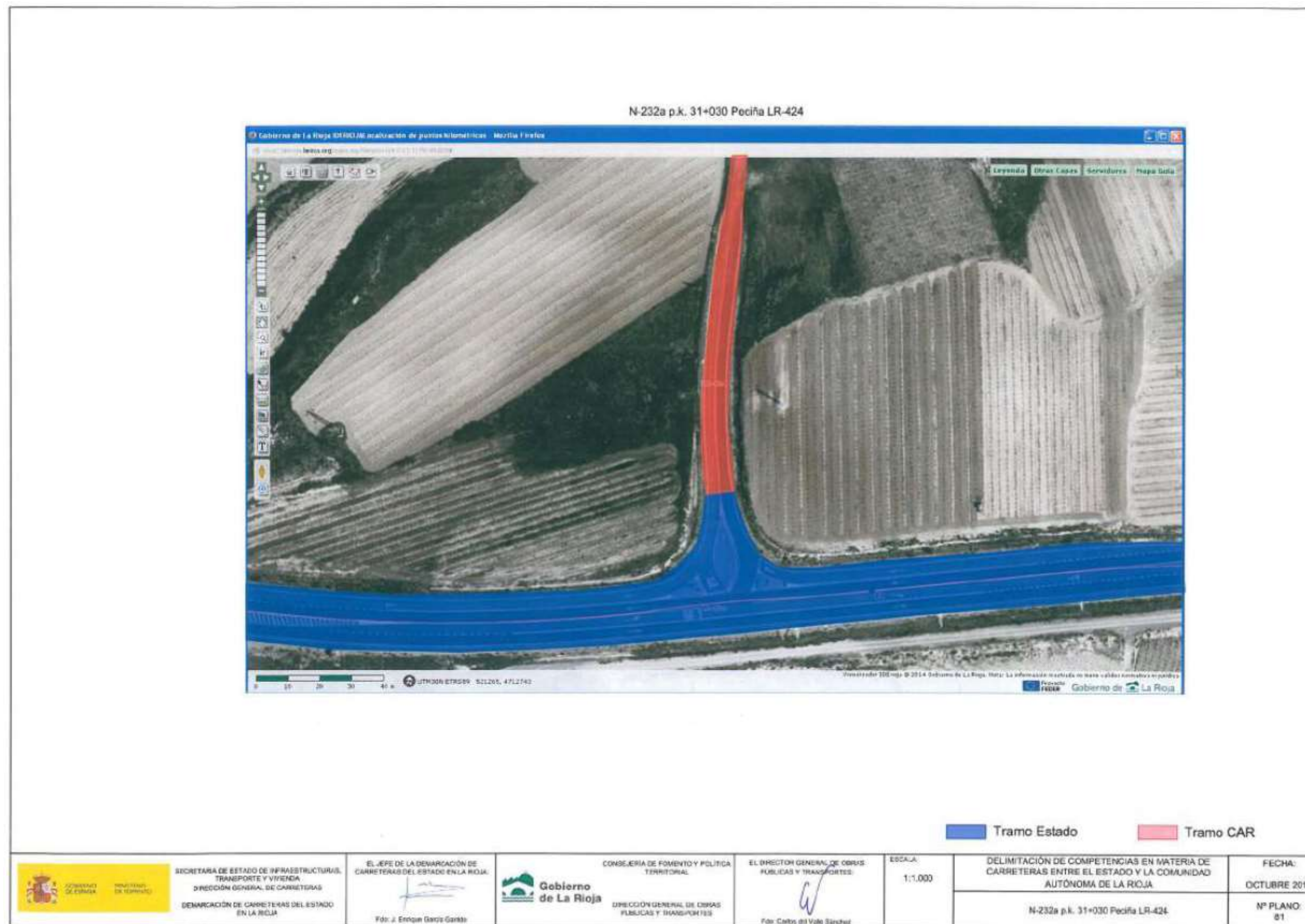












N-232a p.k. 32+635 San Vicente de la Sonsierra LR-210 y LR-317



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 Cordero</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



Año 2022



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 | <p>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> | <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 Cortejoso, 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 | | | | | en formato PDF/A 1.7 (Pantallas) | Contenido en formato seguro del Gobierno de La Rioja | Pág. 1 1 |
|---|---------------------------|------------------------------------|--|--|----------------------------------|--|----------|
| Expediente | Tipo | Procedimiento | Nº Documento | | | | |
| 00850-2021/135467 | Informe | Solicitudes y revisiones generales | 2022/0320663 | | | | |
| Cargo | Firmado (Observaciones) | | Fechas/Firmas | | | | |
| 1. Jefe de Sección de Protección Civil | Jose Ferrn Gállez Pascual | | 13/04/2022 13:52:17 | | | | |
| 2. SELLADO ELECTRÓNICAMENTE por Gobierno de La Rioja con CSV: UZTJVD5WWE7HAAY | | | Dirección de verificación: http://www.larioja.org/verificacion | | 13/04/2022 14:18:18 | | |

**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
ANGEL
FERRERO (R:
P2602800A)

Firmado digitalmente por
14573286A ANGEL
FERRERO (R:
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 |



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



CÓPIA AUTÉNTICA que puede ser comprobada mediante el Código Seguro de Verificación en <https://verificaci.on.sspa.riohja.es/verificaci.on/CodigoVerificador/2022>



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 por: | Cargo: | Fecha/hora: |
|------------------------|--------------------|------------------|
| CARLOS YECORA ROCA | Alcalde-Presidente | 19/04/2022 11:27 |

Documento firmado digitalmente por 16565337R PEDRO ELIAS CRISTOBAL (R: P2614600A). El documento consta de un total de 1 página(s). Fecha/Hora : 19-04-2022 14:52:04

| | | |
|---|--|--|
| SALIDA 2022 - 160 REGISTRO GENERAL Ayuntamiento de Zarratón | 28/04/2022 11:01  Ayuntamiento de Zarratón Plaza Eliseo Pinedo, 1 C.P. 26291 ZARRATÓN (LA RIOJA) Telf.: 941-32-41-98. | <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 20px;"> SOLICITUD </div> <div style="text-align: right; margin-bottom: 20px;"> Vicente Urquía Almazán Director General de Infraestructuras Gobierno de La Rioja </div> <p>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</p> <div style="text-align: center; margin: 20px 0;"> SOLICITA </div> <p>Primero. La inclusión de la carretera LR311, entre Zarratón y Casalarreina en el Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030.</p> <p style="text-align: right; margin-top: 20px;">En Zarratón, a 26 de abril de 2022.</p> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  D. Víctor Manso Ocio </div> |
|---|--|--|

3006736820341600200760300040009

COPIA AUTÉNTICA que puede ser comprobada mediante el Código Seguro de Verificación en: https://sede.sede.rioja.org/validador/validador.aspx

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 Consejero 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 | | | | Página 1 / 1 |
|--|---|----------|---|---------------------|
| Expediente: | 00850-2021/139467 | Tipo: | Informe | Procedimiento: |
| Cargos: | 1. Jefe Sección Evaluación Planes y Programas 2. Jefe Servicio Integración Ambiental | Firmado: | Estela Carrero Fuente Ana M. Alegría Fernández / Visto Bueno | W-Documento: |
| 3. SELLADO ELECTRÓNICAMENTE por Gobierno de La Rioja con CSV: ZYAHXBE1C8KRZ4 | | | | 2022/0383818 |
| Dirección de verificación: http://www.larioja.org/verificacion | | | | 05/05/2022 11:52:27 |
| | | | | 05/05/2022 12:07:35 |
| | | | | 05/05/2022 12:07:54 |

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: MAGILO1 U-LO1-04/22

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

DEMARCACIÓN 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 Garido

(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: MFO02SA7C197DC6787D28BA8C5
Verificable en https://sede.mtma.gob.es

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

C/ DUQUES DE NÁJERA, 49
26071 LOGROÑO
TEL.: 941 22 88 00
FAX: 941 22 72 00



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

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

**CONSEJERÍA DE SOSTENIBILIDAD, TRANSICIÓN
ECOLÓGICA Y PORTAVOCÍA DEL GOBIERNO**
Dirección General de Infraestructuras
Marqués de Murrieta, 76
26071 Logroño (La Rioja)

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

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)

C/ DUQUES DE NÁJERA, 49
26071 LOGROÑO
TEL.: 941 22 88 00
FAX: 941 22 72 00



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: | Sin información |
| Dirección: | | D. E. H.: | |
| Municipio: | Sin información | Teléfono: | |
| Provincia: | Sin información | Correo electrónico: | |
| Representante: | | Canal Notif: | Sin información |

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: 950DEEC452A44525800CE6FCE15D03088216FEF2 |
| TRASLADO_SGE-URB-22-146.pdf | Copia | Formulario | Hash: 043BB8919E185C2B08C7EC893F44E95B330A25A7 |
| JustificanteRegistro_REGAGE22e00034757309.pdf | Original | Documento adjunto al formulario | CSV: MFOM02S889D2AD5431953FDD988F |

El Registro realizado está amparado en el Artículo 16 de la ley 39/2015.

FIRMADO por: GARCIA RODRIGUEZ, MIGUEL ANGEL. A fecha: 24/08/2022 11:31 AM
Total folios: 1 (1 de 1) - Código Seguro de Verificación: MFOM02S00C4520817EB2F9FF5EA4
Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>



| | | |
|--|--------------------|----------------------|
|  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



OFICIO

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. Mª 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/hora: |
| 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: LBYGTEKLYTJDC | | Dirección de verificación: http://www.larioja.org/verificacion | 12/05/2022 10:47:56 |


La Rioja
 larioja.org

 Sostenibilidad, Transición Ecológica
 y Portavocía del Gobierno
 Dirección General de Biodiversidad

 Prado Viejo, 52 bis
 26071 Logroño (La Rioja)
 941 29 11 00
 dg.biodiversidad@larioja.org

 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 | | | Pág. 1 / 1 |
|---|---|------------------------------------|---------------------|
| Expediente: | Tipo: | Procedimiento: | Nº Documento: |
| 00860-2021/139467 | Informe | Solicitudes y remisiones generales | 2022/0477625 |
| Cargo: | Firma: | Observaciones: | Fecha: |
| 1. Jefe Área Equipamientos de Educación Ambiental | Pedro Izardán Heras | | 02/08/2022 10:59:48 |
| 2. Jefe Servicio de Conservación de la Naturaleza y Planificación | César Muro Martínez de Quil / Visto Bueno | | 03/08/2022 08:18:06 |
| 3. BELLADO 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



La Rioja



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 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 travessía.

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-20220627-18-2362 Dirección de verificación: <http://www.larioja.org/verificacion>. El documento consta de un total de 14 páginas(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-20220627-18-2362 Dirección de verificación: <http://www.larioja.org/verificacion>. El documento consta de un total de 14 páginas(s).


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-20220627-18-2352 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 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-20220627-18-2352 Dirección de verificación: <http://www.larioja.org/verificacion>. El documento consta de un total de 14 página(s).

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

Este documento se ha almacenado en el repositorio de documentos electrónicos del Gobierno de La Rioja con código seguro de verificación BOR-A-20220627-18-2362 Dirección de verificación: <http://www.larioja.org/verificacion> El documento consta de un total de 14 páginas.

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.

Este documento se ha almacenado en el repositorio de documentos electrónicos del Gobierno de La Rioja con código seguro de verificación BOR-A-20220627-18-2362 Dirección de verificación: <http://www.larioja.org/verificacion> El documento consta de un total de 14 páginas.



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 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 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 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 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 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 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 (1.866,28 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 BORJA-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 BORJA-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 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 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 |

| | |
|-------|----------------|
| Alta | Relación Alta |
| Media | 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 2022-2030 17 | |
| 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. Relieve | 42 | 7.4. VALORACIÓN DE LAS DISTINTAS ALTERNATIVAS Y CRITERIOS | 92 |
| 5.2.5. Geología, geomorfología y geotecnia | 43 | 7.4.1. Emisiones de gases de efecto invernadero | 93 |
| 5.2.6. Calidad del suelo | 44 | 7.4.2. Consumo energético (combustibles fósiles) | 97 |
| 5.2.7. Terrenos forestales | 45 | 7.4.3. Funcionalidad | 98 |
| 5.2.8. Hidrología e hidrogeología | 46 | 7.4.4. Ruido | 99 |
| 5.2.9. Vegetación | 58 | 7.4.5. Accesibilidad | 99 |
| 5.2.10. Fauna | 59 | 7.4.6. Coste económico | 100 |
| 5.2.11. Espacios de valor natural y régimen de protección del suelo | 60 | 7.4.7. Seguridad vial | 102 |
| 5.2.12. Conectividad ecológica | 65 | 7.4.8. Ocupación del suelo y afección a espacios naturales | 102 |
| 5.2.13. Paisaje | 67 | 7.5. JUSTIFICACIÓN DE LA SELECCIÓN | 107 |
| 5.2.14. Vías pecuarias y otros | 69 | 8. TRAMITACIÓN AMBIENTAL DE LAS ACTUACIONES PREVISTAS EN EL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030 | 109 |
| 5.2.15. Riesgos naturales | 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. Impactos sobre la calidad del aire, cambio climático y huella de carbono | 114 |
| 5.4.1. Planeamiento urbanístico | 75 | 9.1.2. Condiciones lumínicas y electromagnéticas | 115 |
| 5.4.2. Usos del suelo | 77 | 9.1.3. Geología, geomorfología y geotecnia | 115 |
| 5.4.3. Demografía y socioeconomía | 78 | 9.1.4. Calidad y usos del suelo | 116 |
| 5.5. SALUD HUMANA | 82 | 9.1.5. Hidrología | 116 |
| 5.6. INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES Y PREVISTAS | 83 | 9.1.6. Ecosistemas y biodiversidad | 116 |
| 5.6.1. Infraestructuras existentes | 83 | 9.1.7. Conectividad ecológica | 117 |
| 5.6.2. Infraestructuras previstas | 85 | 9.1.8. Paisaje | 117 |
| 6. EVOLUCIÓN EN CASO DE NO DESARROLLO DEL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030 | 86 | 9.1.9. Vías pecuarias y otros | 117 |
| 7. ALTERNATIVAS DEL PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA 2022-2030 | 87 | 9.1.10. Riesgos naturales | 118 |
| 7.1. RESUMEN DE ALTERNATIVAS | 87 | 9.1.11. Patrimonio cultural | 118 |
| 7.1.1. Alternativa “No hacer nada” o Alternativa 0 | 87 | 9.1.12. Medio socioeconómico | 118 |
| 7.1.2. Alternativa “Prórroga del Plan vigente” o Alternativa 1 | 87 | 9.1.13. Salud humana | 118 |
| 7.1.3. Alternativa “Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030” o Alternativa 2 | 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 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 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.

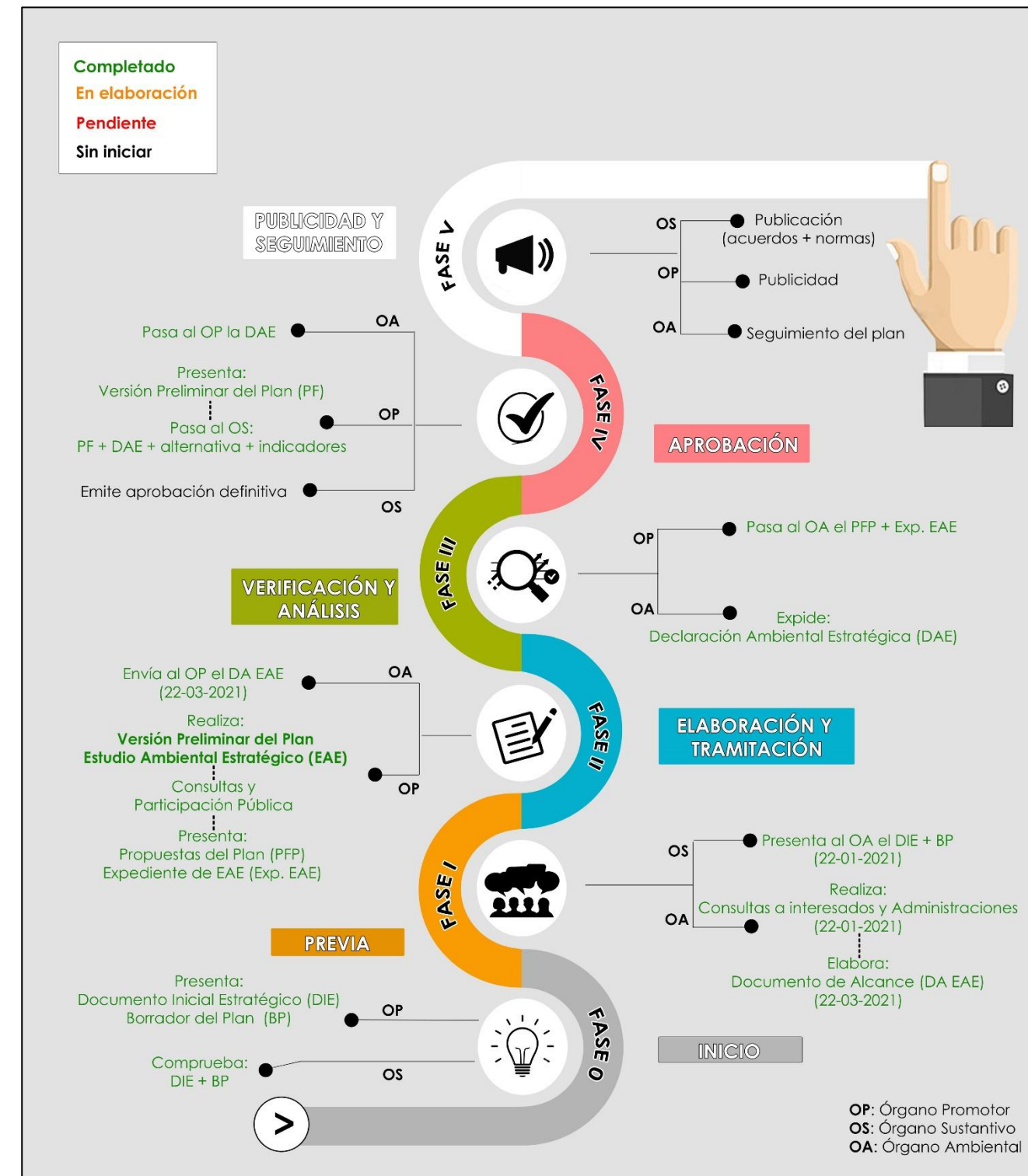


Figura 1. Esquema Evaluación Ambiental Estratégica del Plan Regional de Carreteras de La Rioja.

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 extracta 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 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, Calahorra, Arnedo, Alfaro y Cervera del Río Alhama).

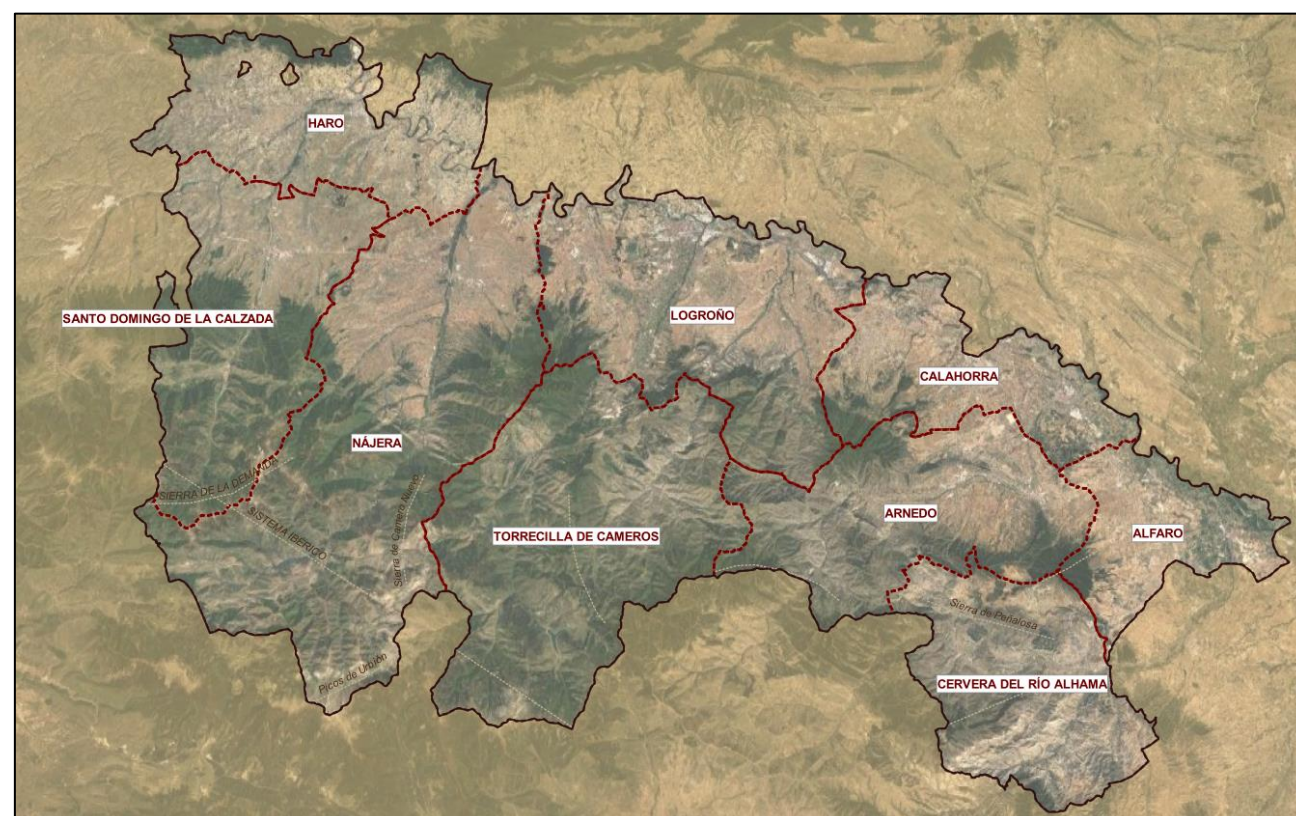


Figura 3. Ámbito geográfico Plan Regional de Carreteras de La Rioja

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.

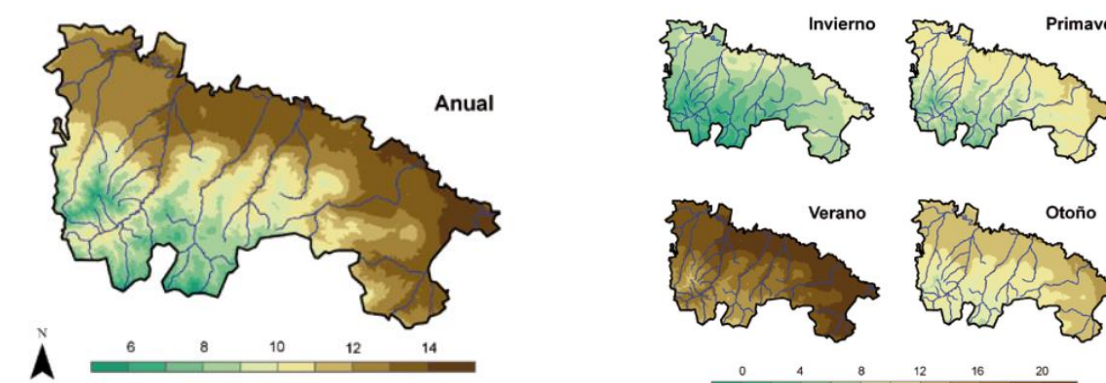


Figura 4. Distribución espacial de los valores de temperatura media anual y estacional en La Rioja (datos en °C)

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

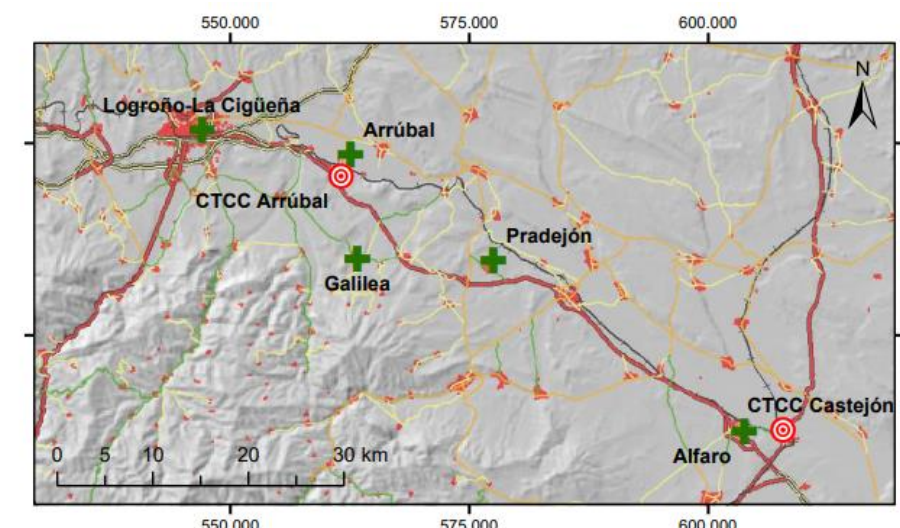


Figura 5. Situación de las estaciones de la Red de medición de calidad del aire en La Rioja

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.

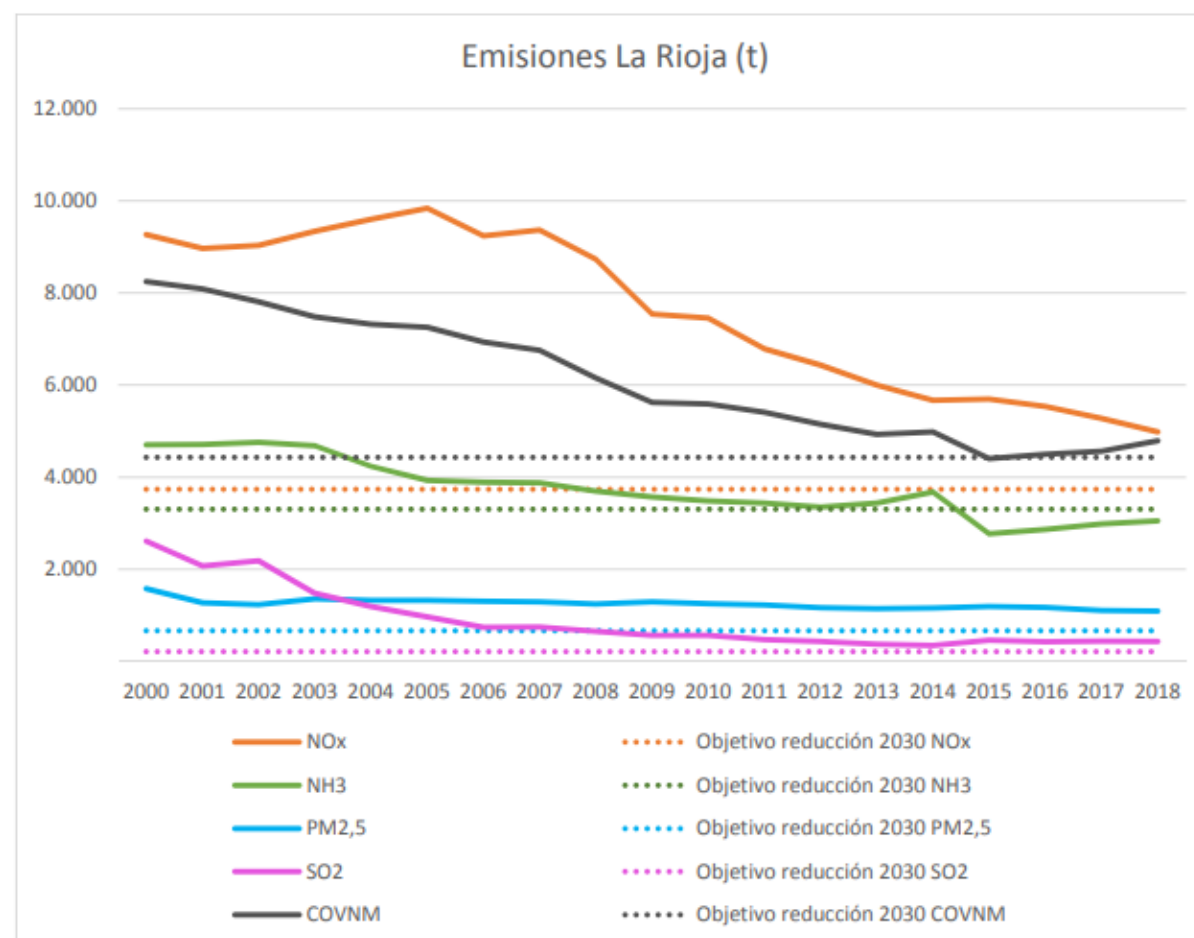


Figura 6. Evolución relativa de las emisiones de SO_x, NO_x COVNM, NH₃ y PM_{2,5}. Tomando como referencia el primer año de la serie (1990 para los primeros y 2000 para PM_{2,5}).

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.

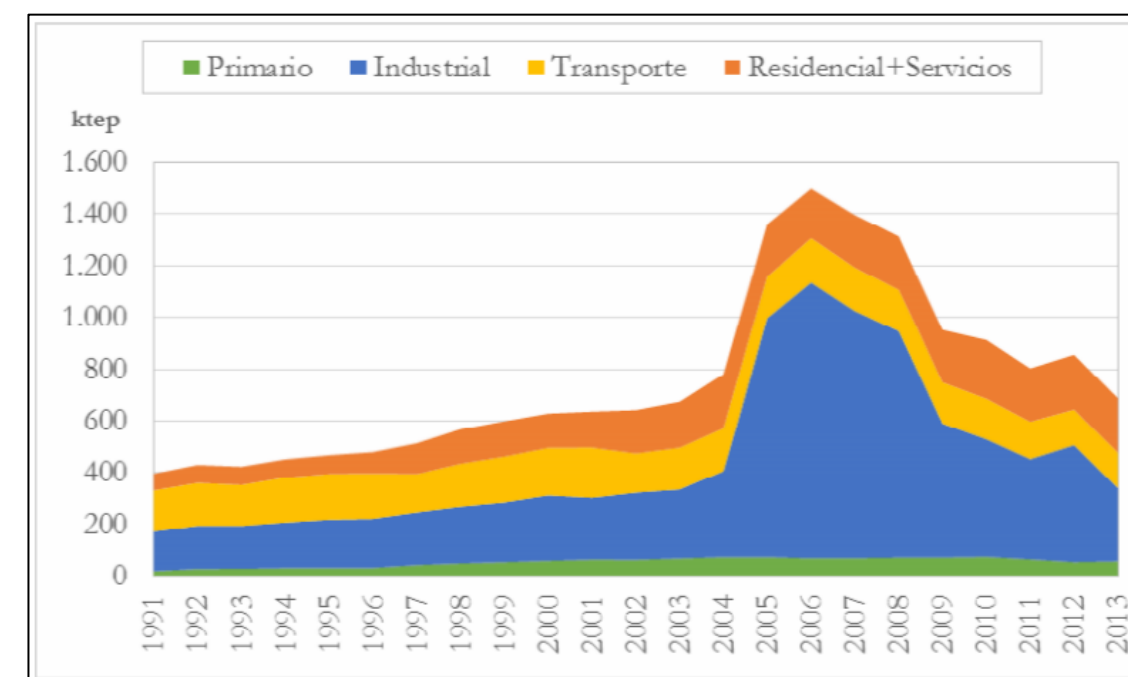


Figura 7. Evolución del CEF desglosado por sectores y su comparación en La Rioja, en ktep (1991-2013).

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.

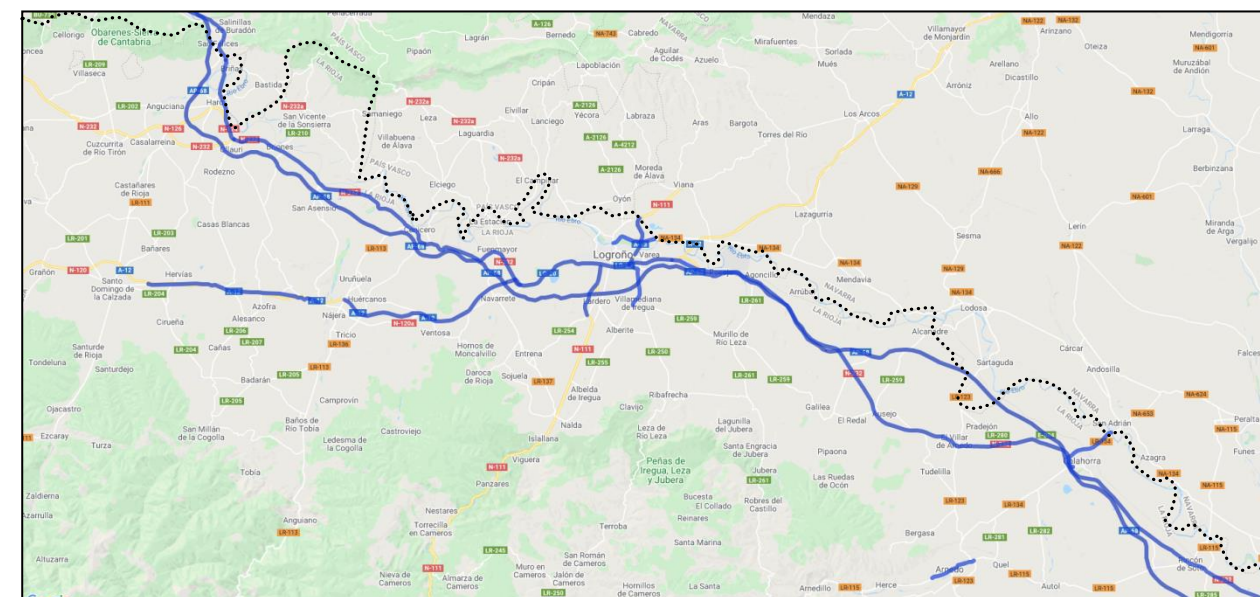


Figura 8. Tramos de carreteras en La Rioja analizadas acústicamente en 2013.

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.

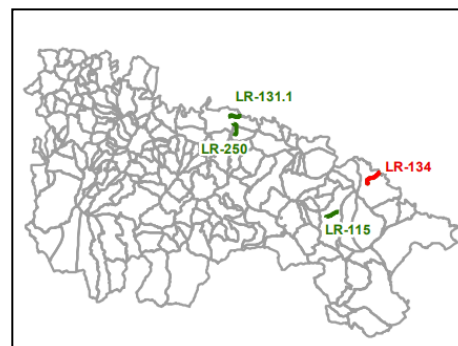


En la **carretera N-124**, al noroeste de Logroño a su paso por los municipios de Briñas, Gimileo, Haro, Labastida/Bastida, Ollauri, identifica zonas de conflicto acústico en Haro (entre PK 39,65 y 43,2) y Briñas (entre PK 44,27 y 45,47), proponiéndose únicamente en Haro actuaciones consistentes en colocación 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.



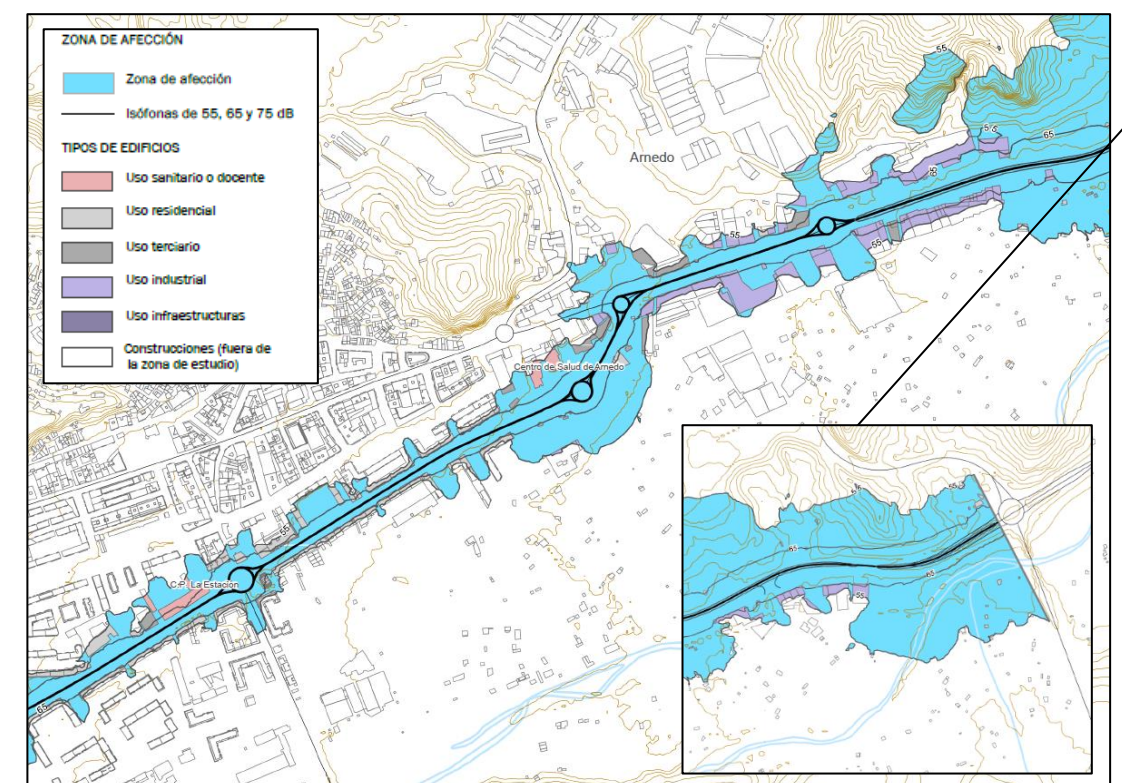
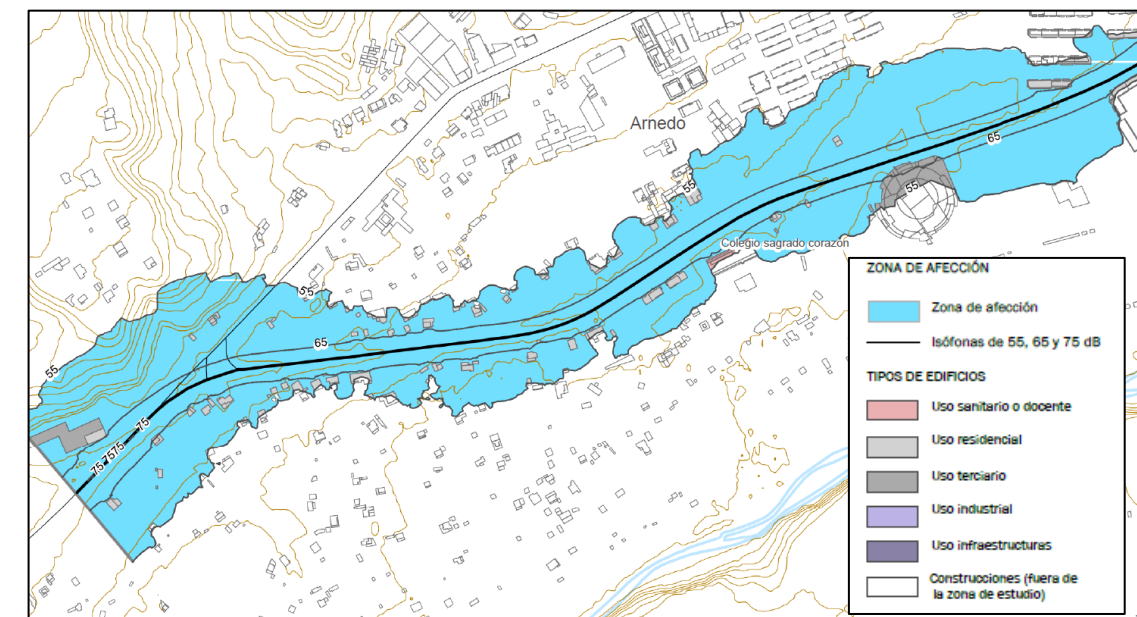
Además, en esta **segunda fase se analizan las siguientes carreteras cuya titularidad corresponde a la Comunidad Autónoma de la Rioja**:

| 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 | | | | |

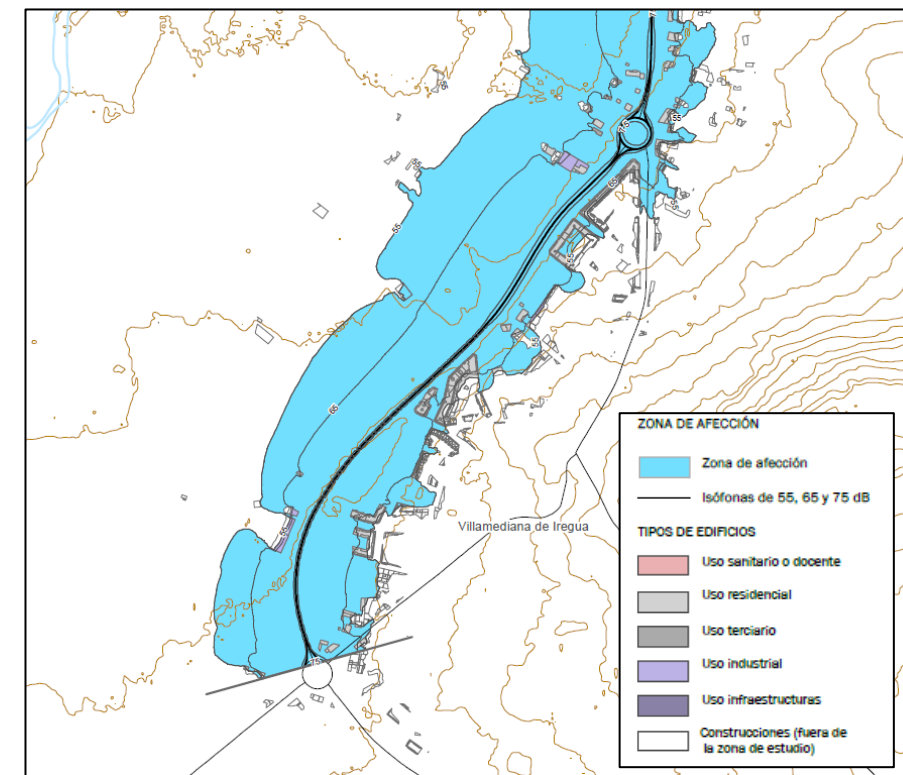
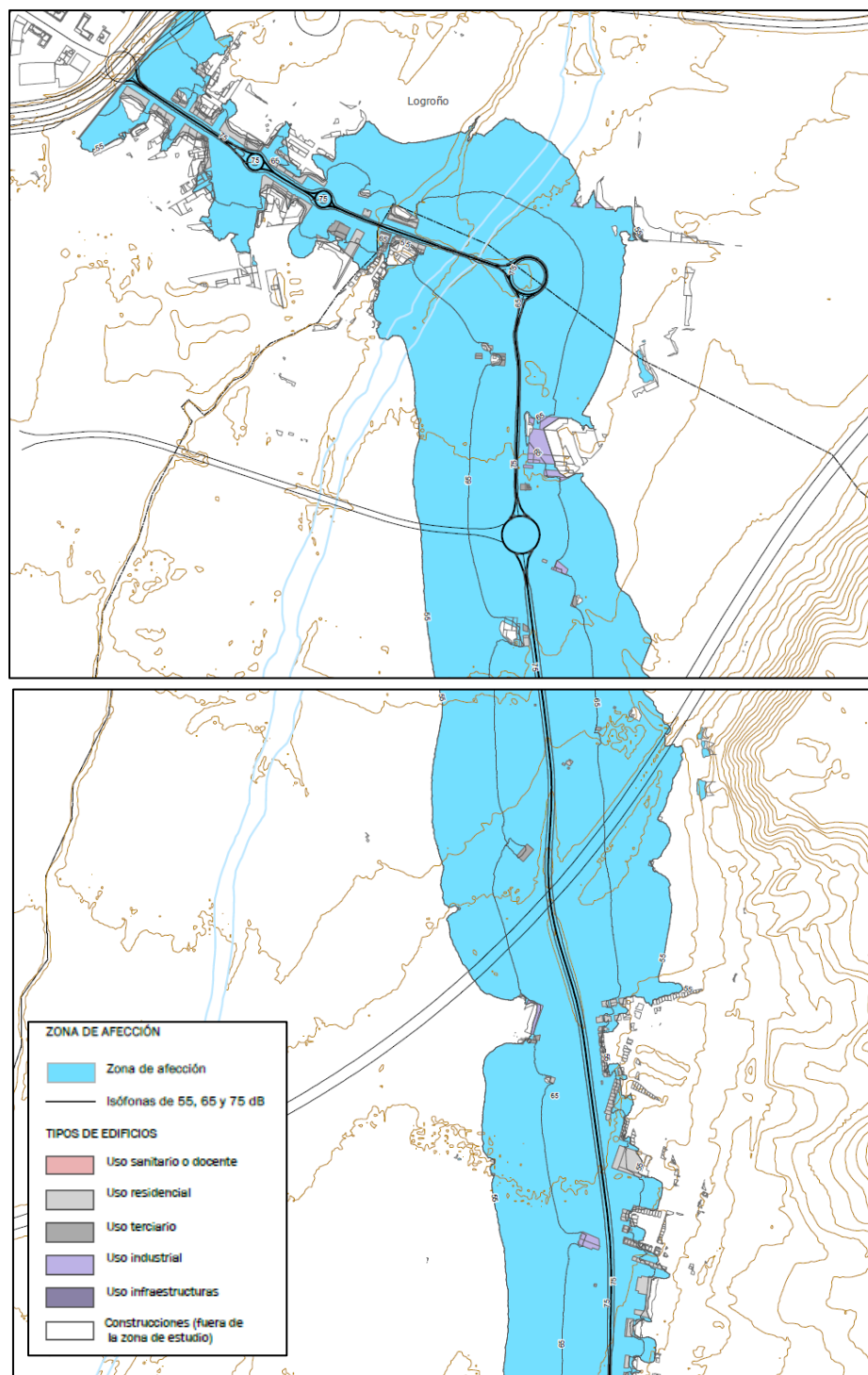


De los mapas de zonas de conflicto acústico analizados se observa lo siguiente:

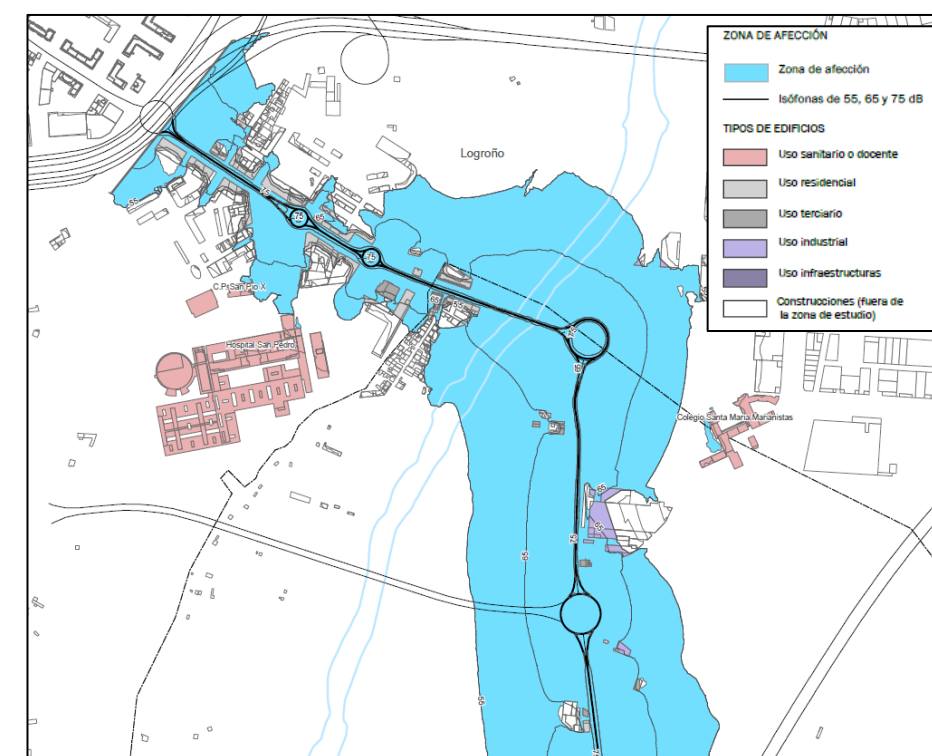
- En la **carretera LR-115** existen edificaciones residenciales y de otros usos afectadas acústicamente a su paso por Arnedo.

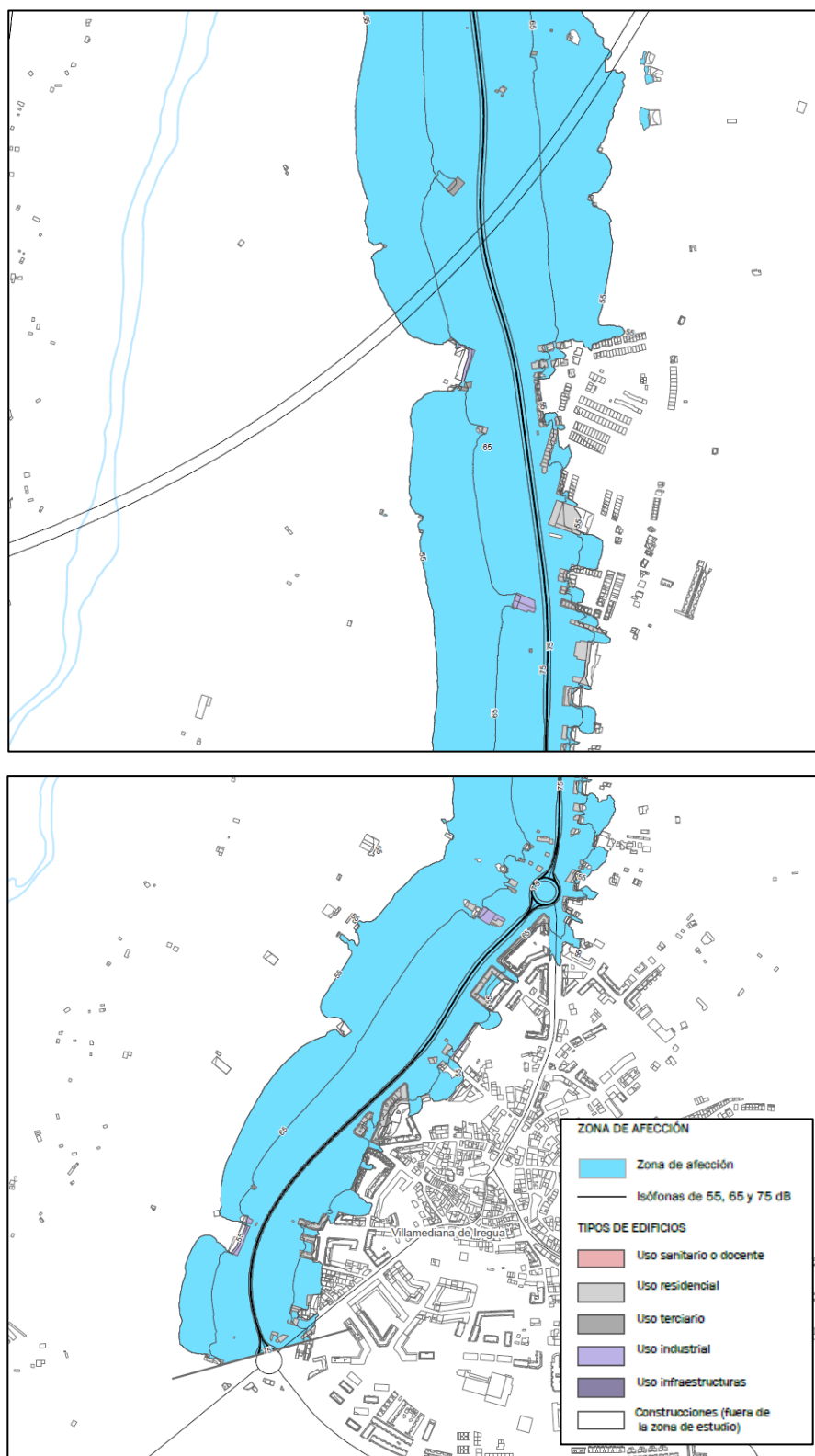


- En la **carretera LR-131.1** existen edificaciones de otros usos afectadas acústicamente a su paso por Logroño.



- 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 gloriets 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 |
| | | | | | | Colocación de asfalto especial fonoreductor |
| | | | | | | Colocación de dos tramos de pantalla acústica en el arcén. (626 m y 342 m) |
| LR-250 | Villamediana de Iregua | VM1LR250 Zona residencial junto al barrio de la Estrella | 1458 | 401 | Residencial | Limitar la velocidad de circulación |
| | | | | | | Colocación de elementos de control y paneles de aviso de velocidad |
| | | | | | | 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) 2º 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 | Res |
|-------------|------------|------------------------------|---|----------------|------------|
| 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.

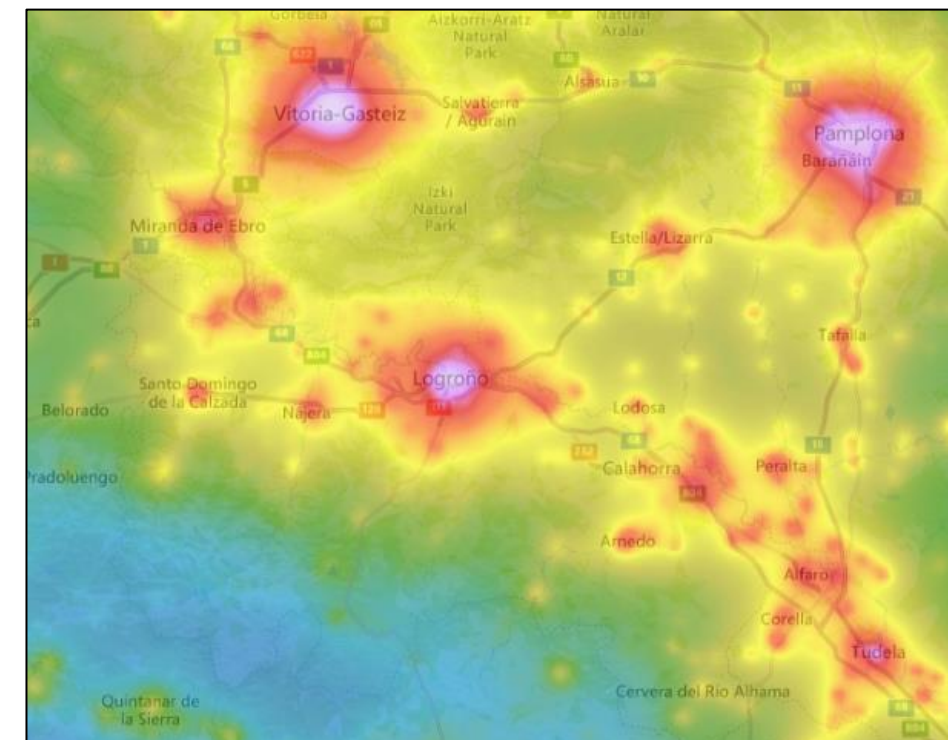


Figura 9. Contaminación lumínica en La Rioja
Fuente: Agrupación Astronómica de La Rioja

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.

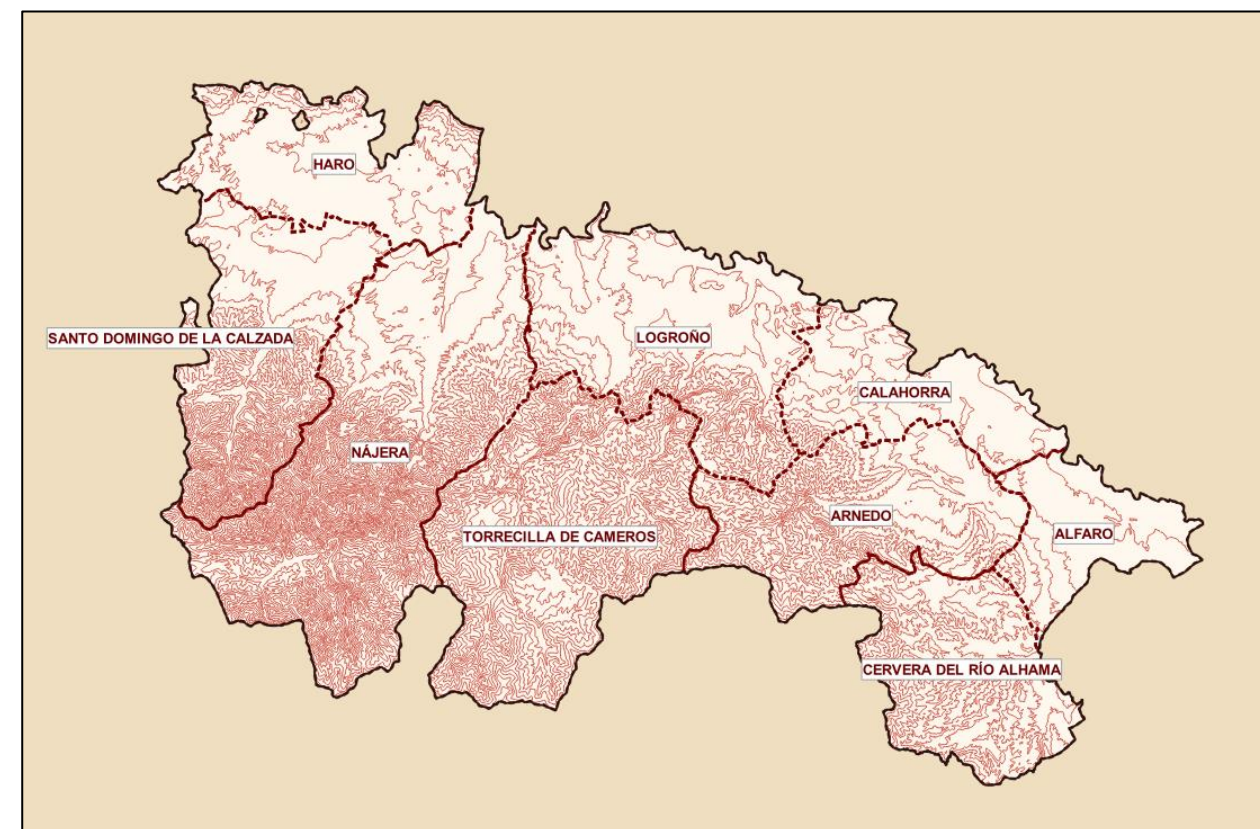


Figura 10. Altimetría en La Rioja

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.

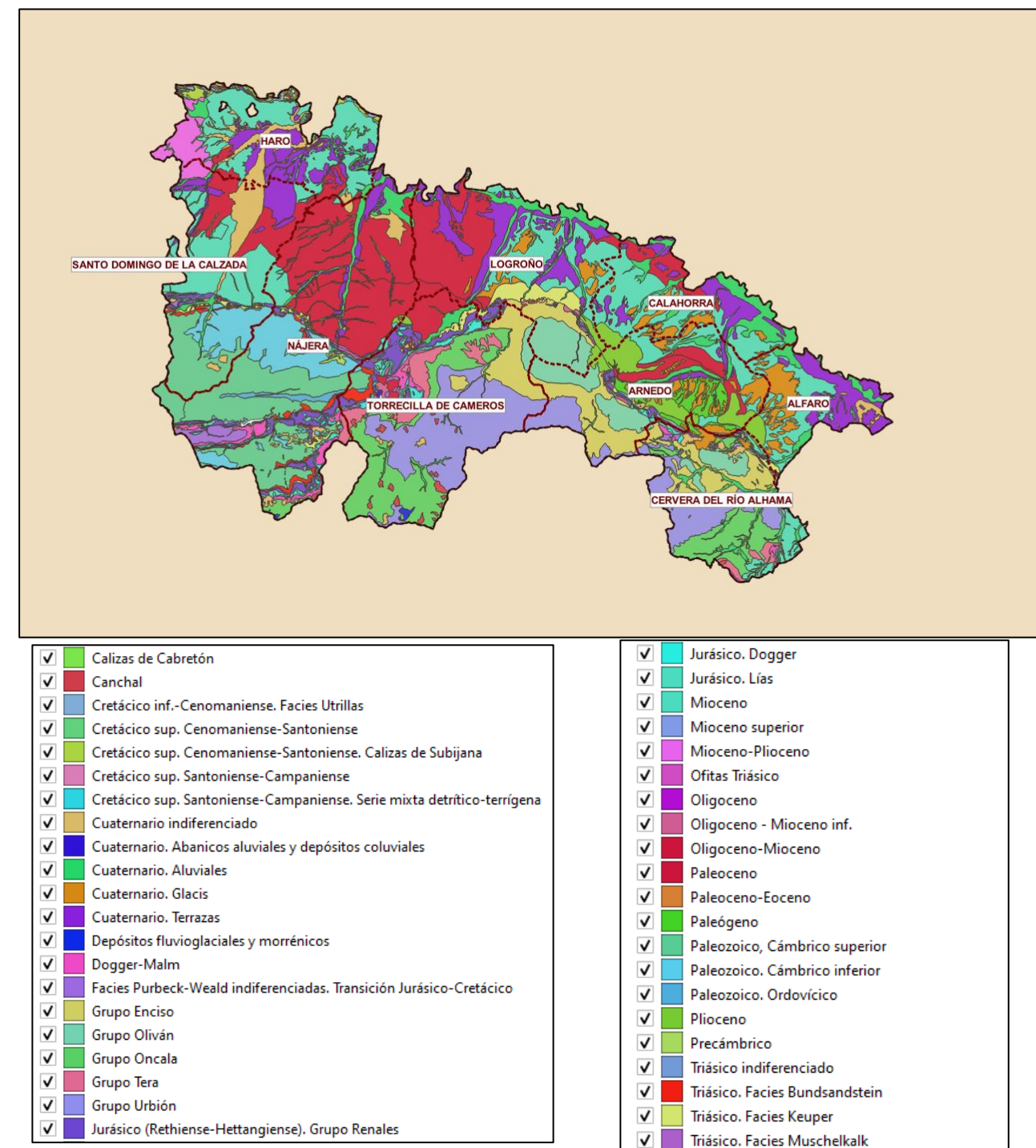


Figura 11. Geología en La Rioja

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.

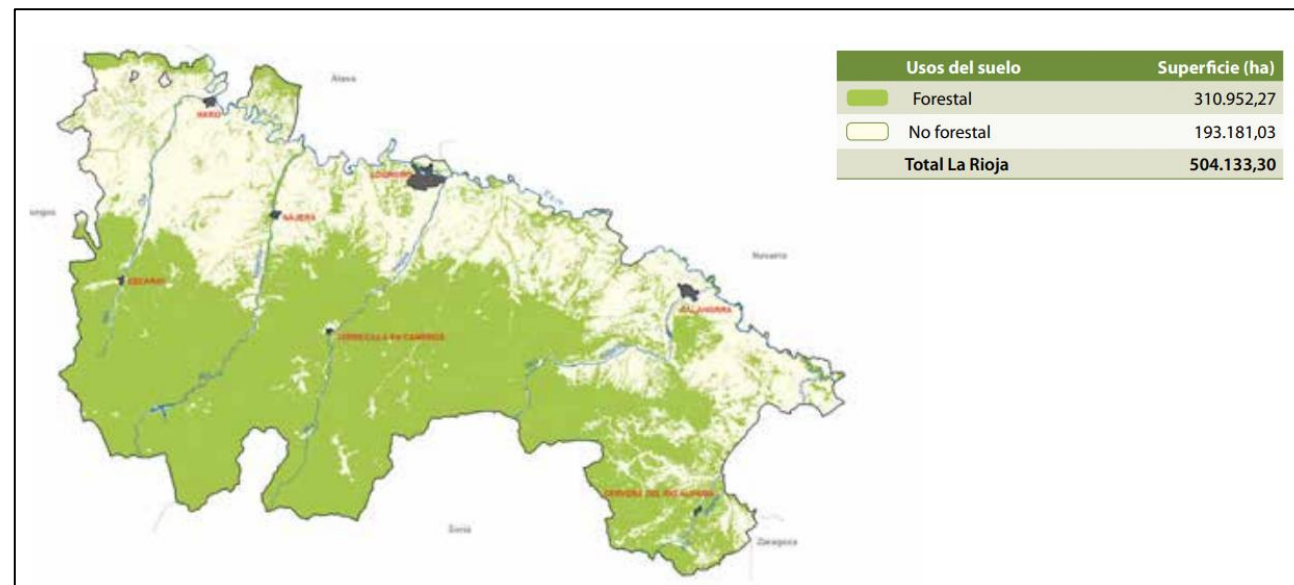


Figura 13. Distribución de la superficie por usos del suelo en La Rioja

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.

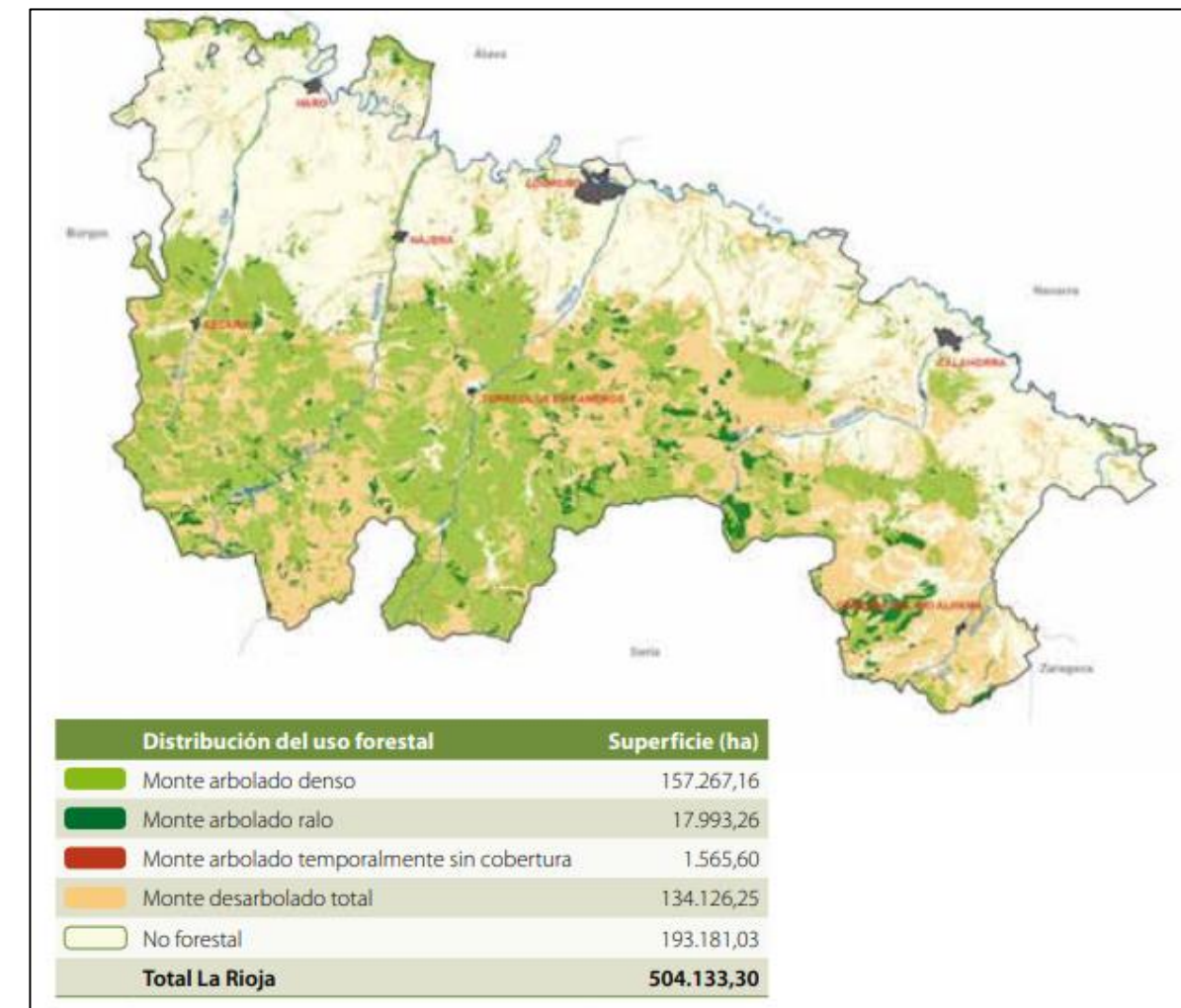


Figura 14. Distribución del uso forestal en La Rioja

Fuente: Cuarto Inventario Forestal Nacional La Rioja (Madrid 2013)

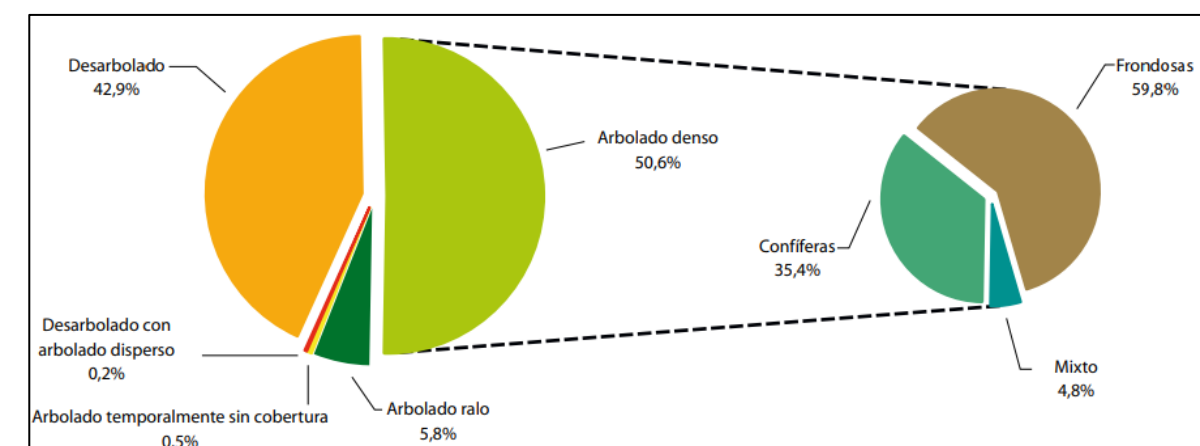


Figura 15. Distribución de superficie por usos suelo y tipo de bosque del monte arbolado en La Rioja

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.

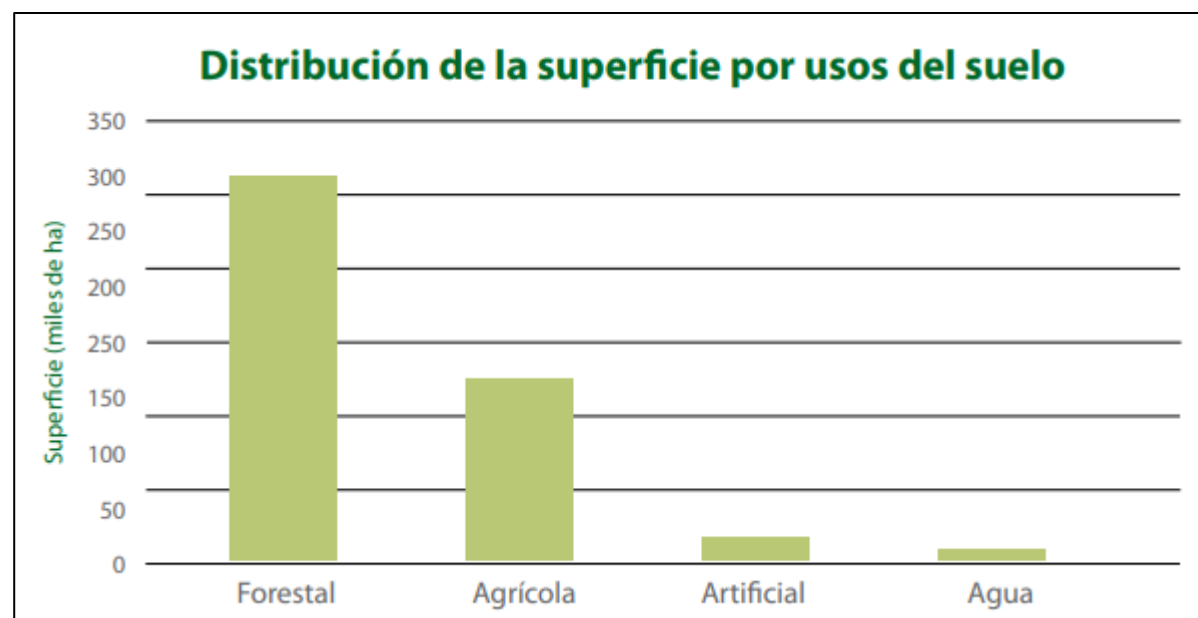


Figura 16. Distribución de la superficie por usos del suelo en La Rioja

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.

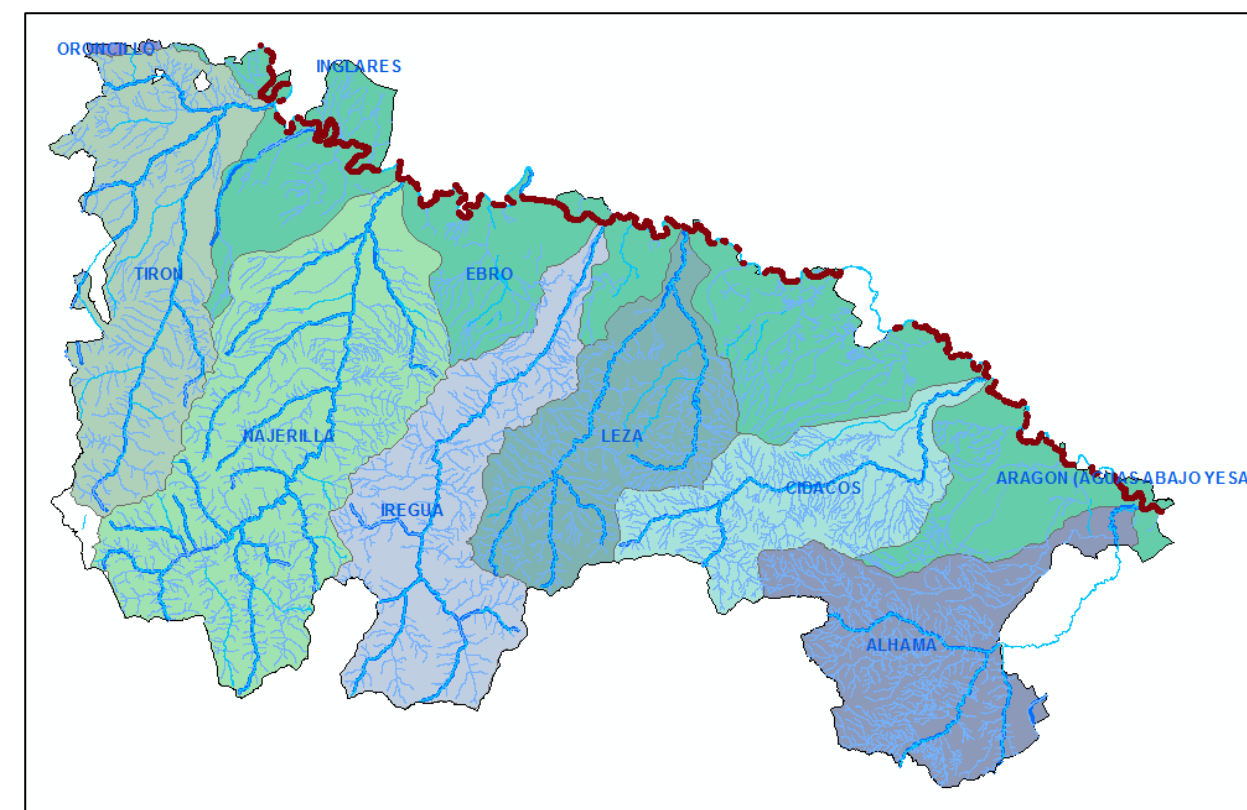


Figura 17. Situación del río Ebro, sus afluentes y resto de ríos en La Rioja.

Fuente: Elaboración propia

Cuenca del Ebro

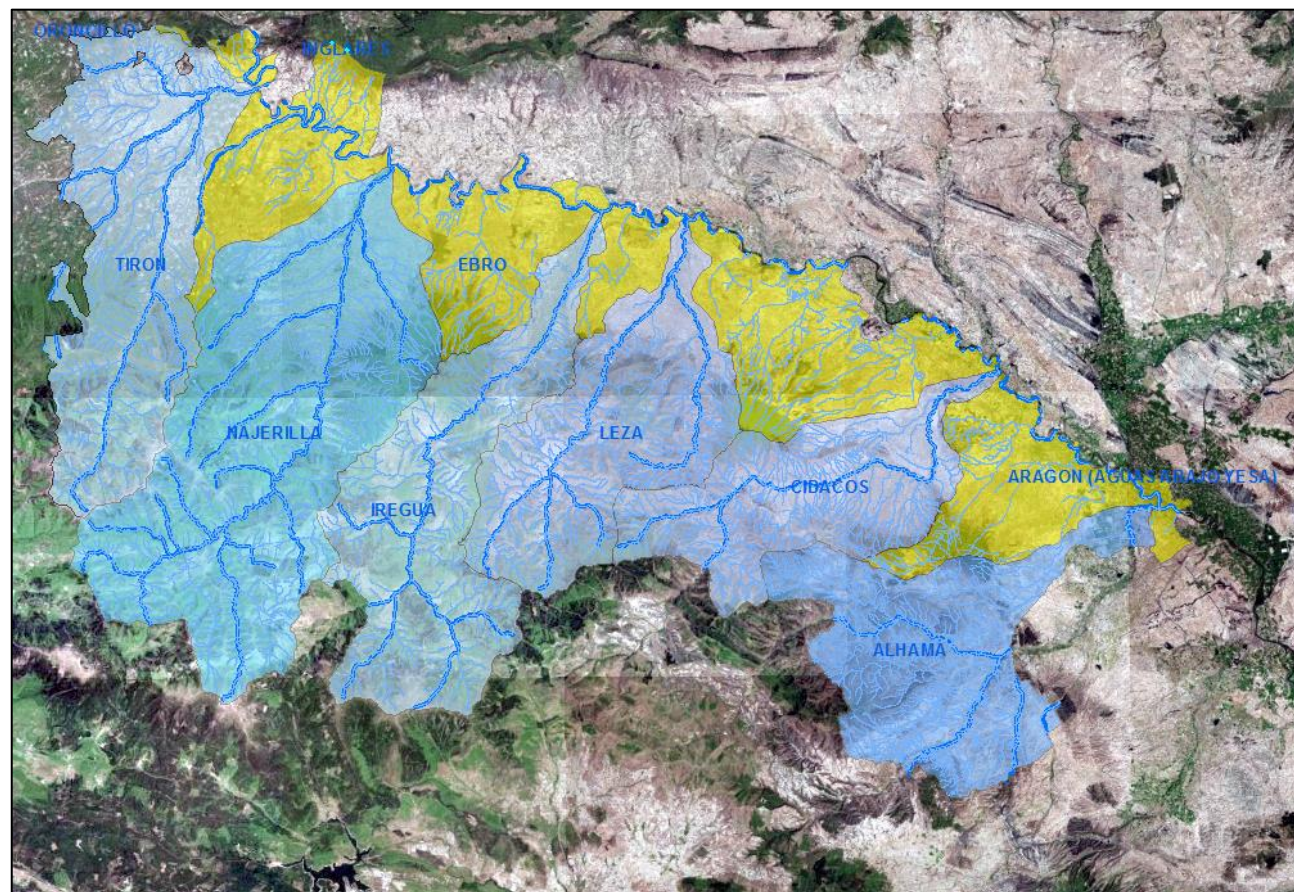


Figura 18. Cuenca vertiente Valle del Ebro en la comunidad autónoma de La Rioja

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

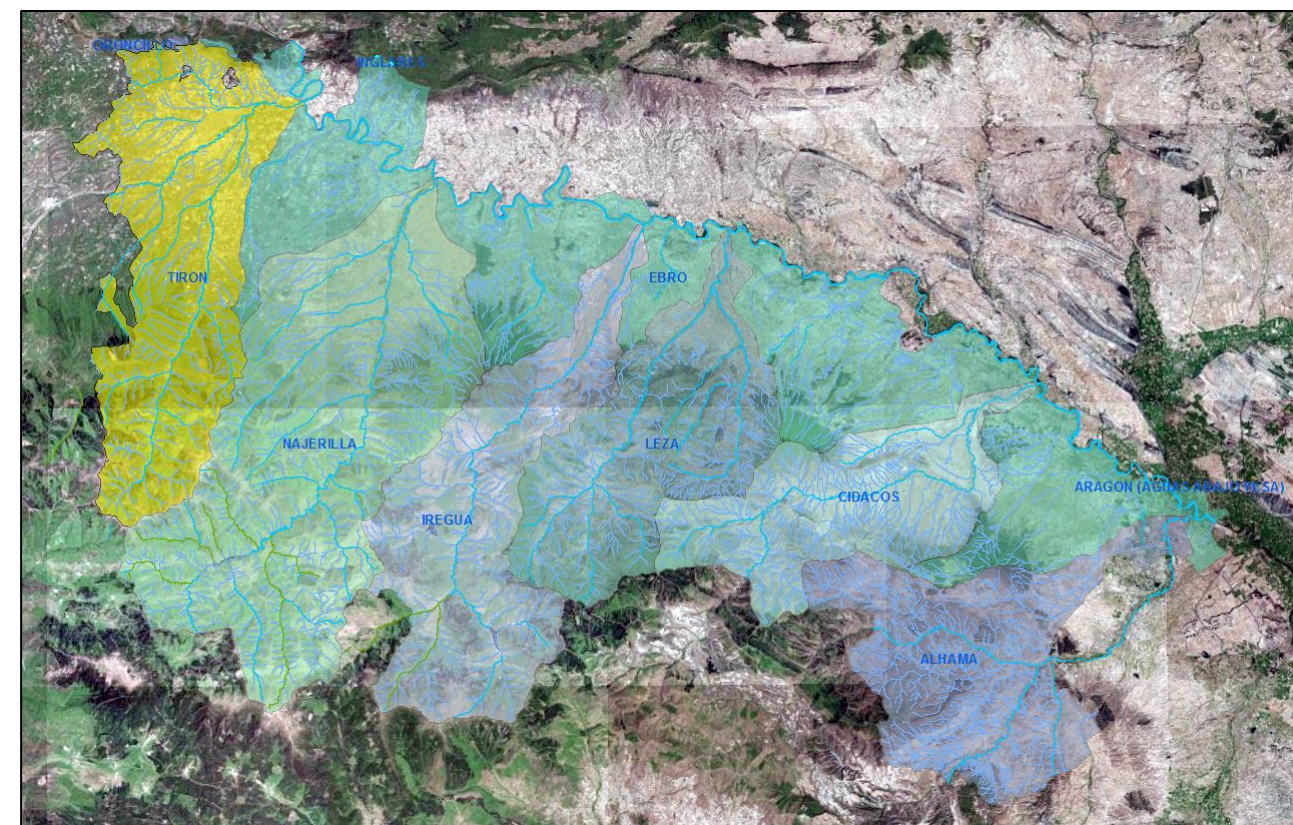


Figura 19. Cuenca vertiente Oja-Tirón en la comunidad autónoma de La Rioja

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

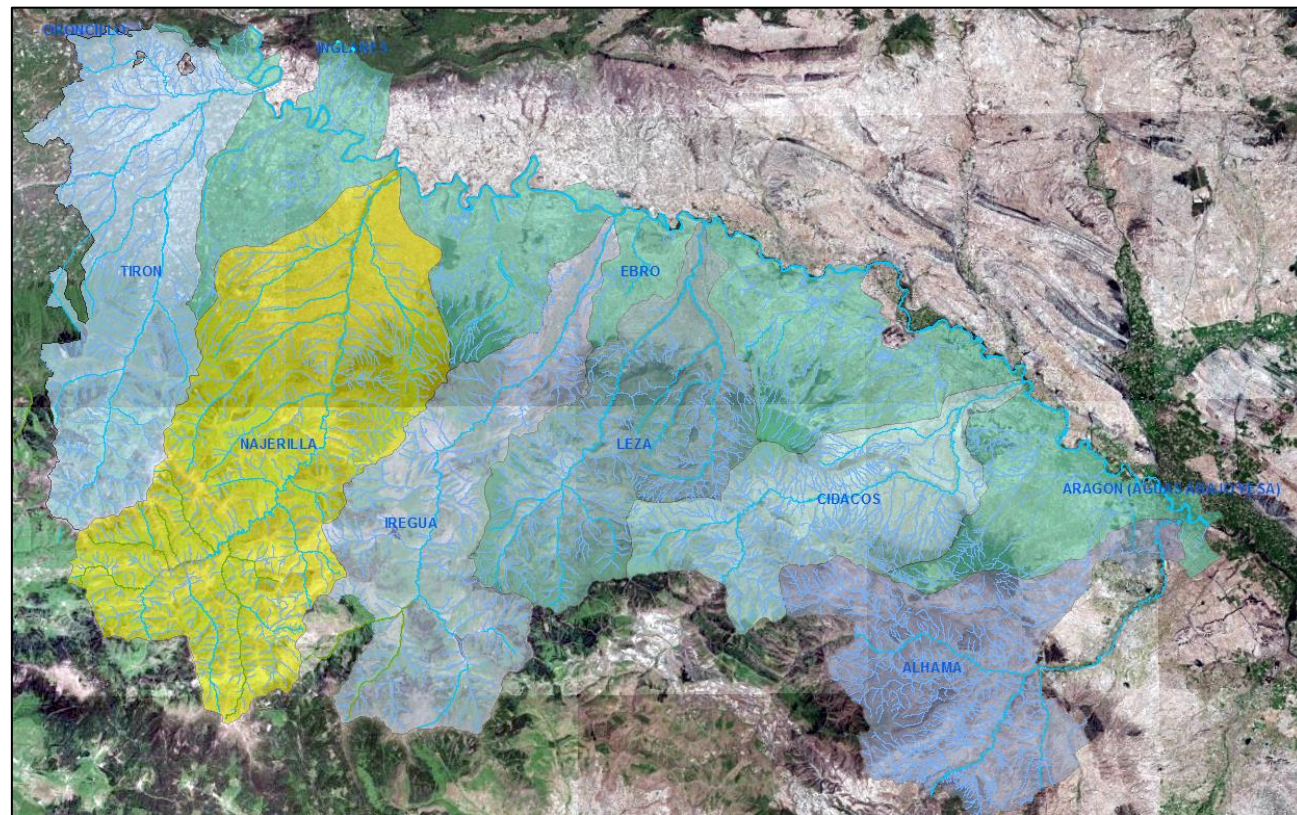


Figura 20. Cuenca vertiente Río Najerilla en la comunidad autónoma de La Rioja

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

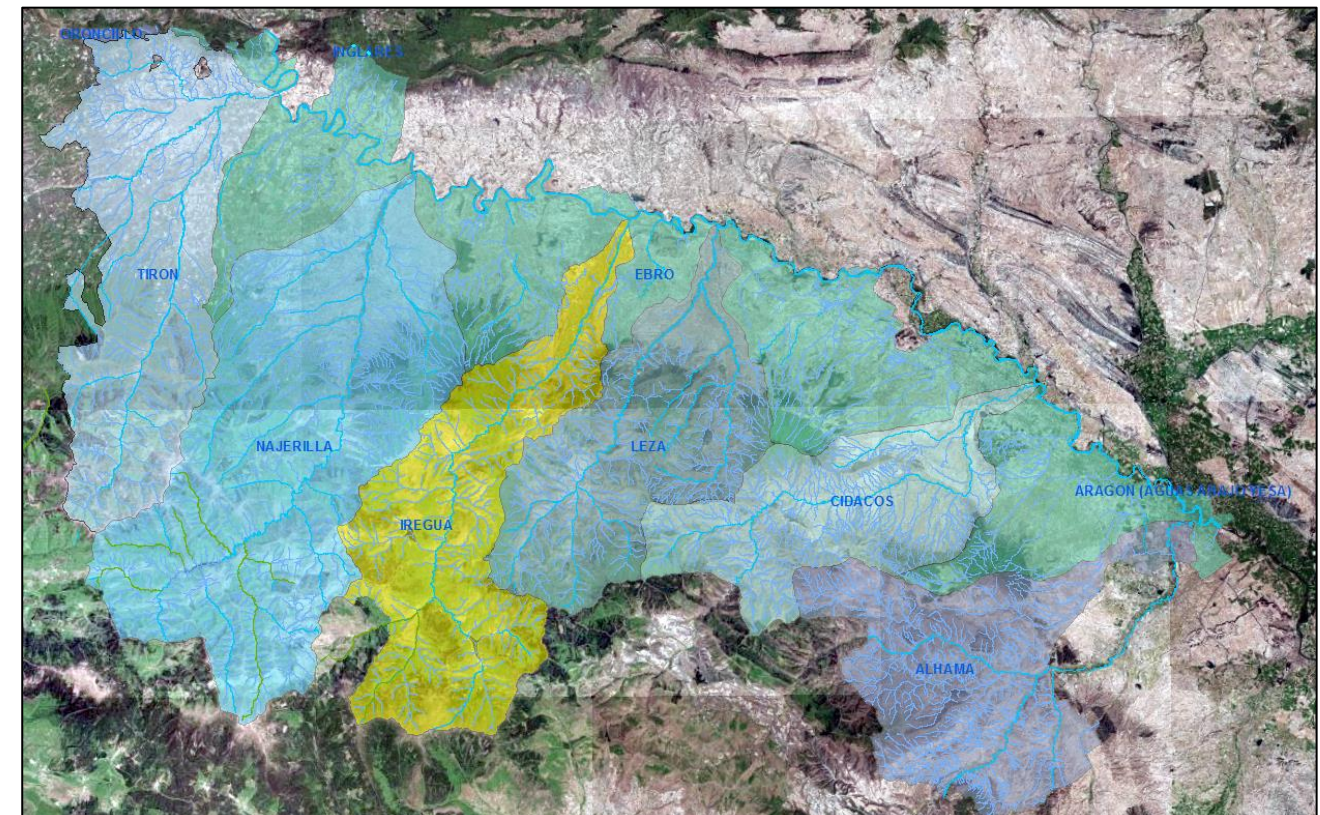


Figura 21. Cuenca vertiente Río Iregua en la comunidad autónoma de La Rioja

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

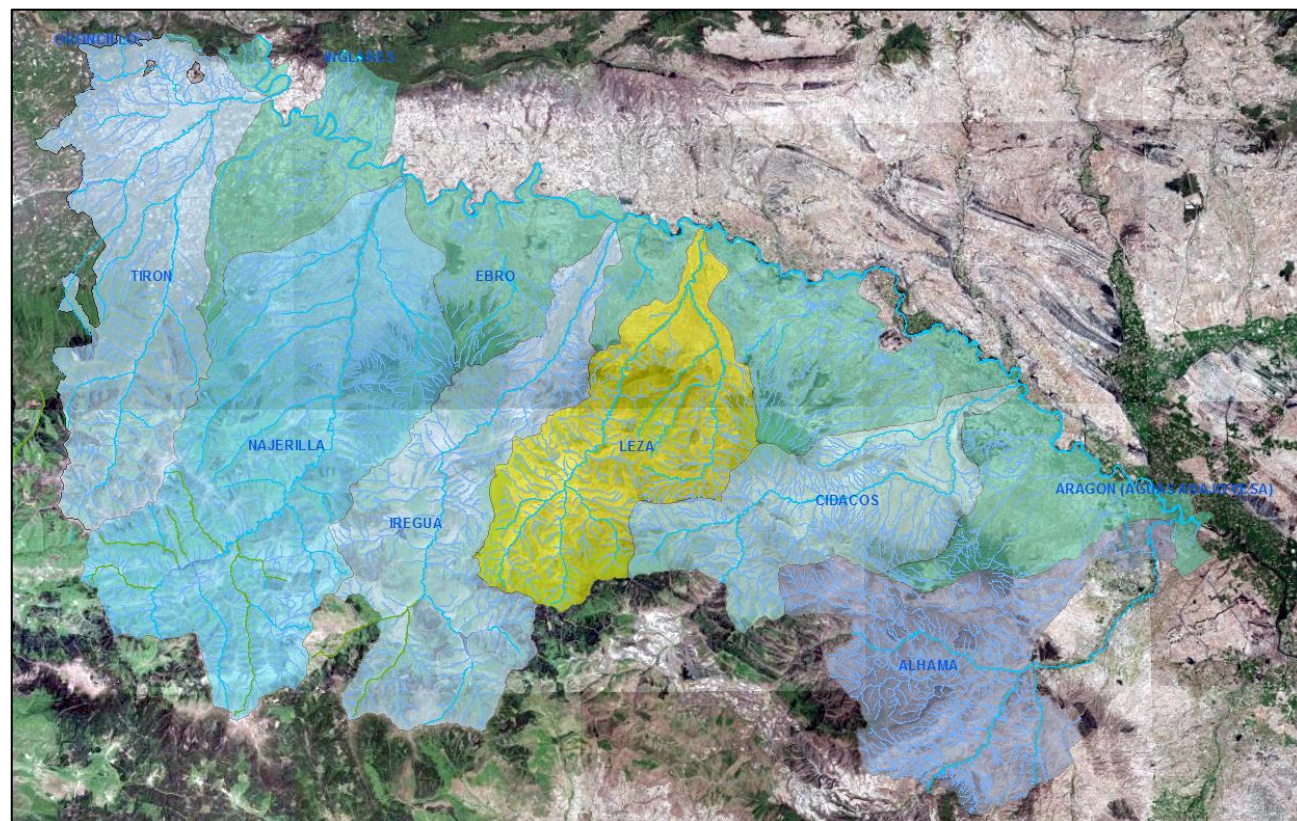


Figura 22. Cuenca vertiente Río Leza en la comunidad autónoma de La Rioja

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

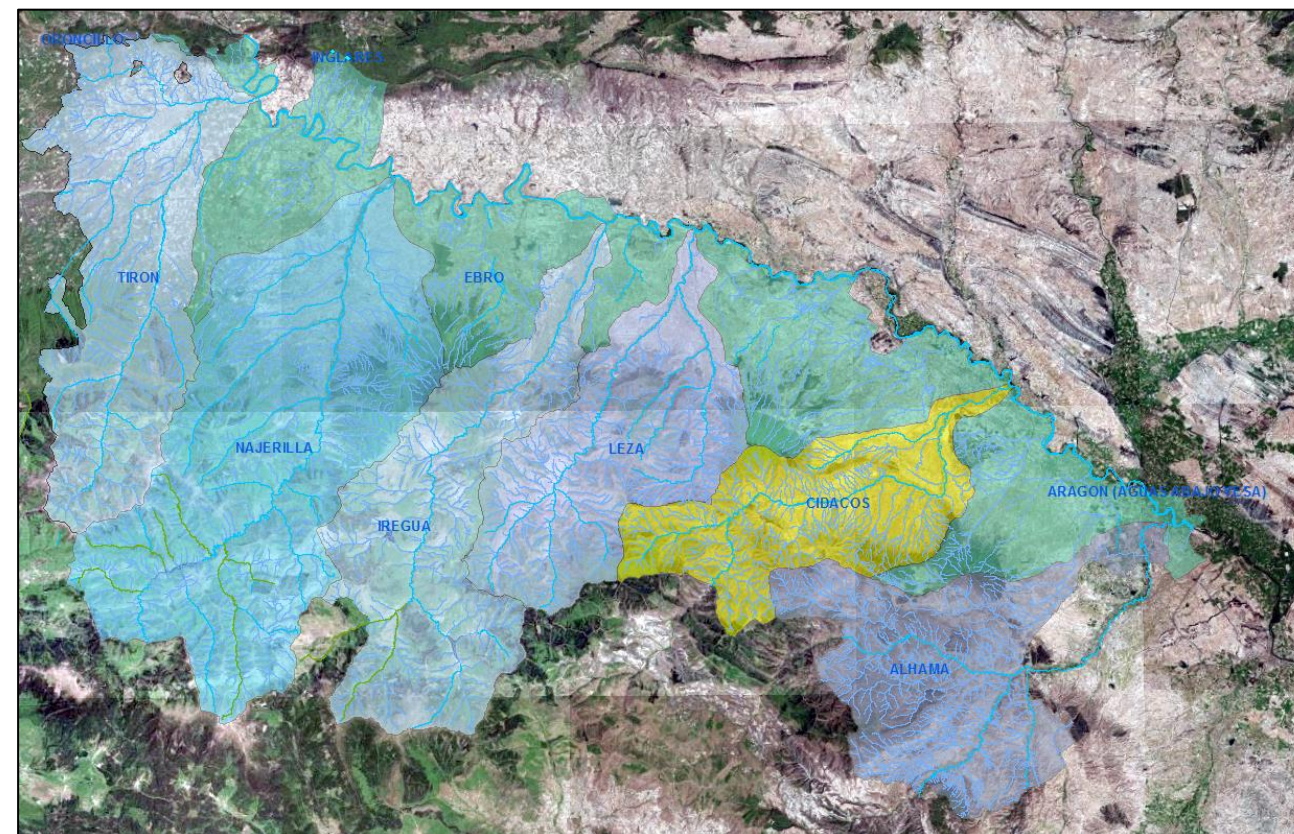


Figura 23. Cuenca vertiente Río Cidacos en la comunidad autónoma de La Rioja

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

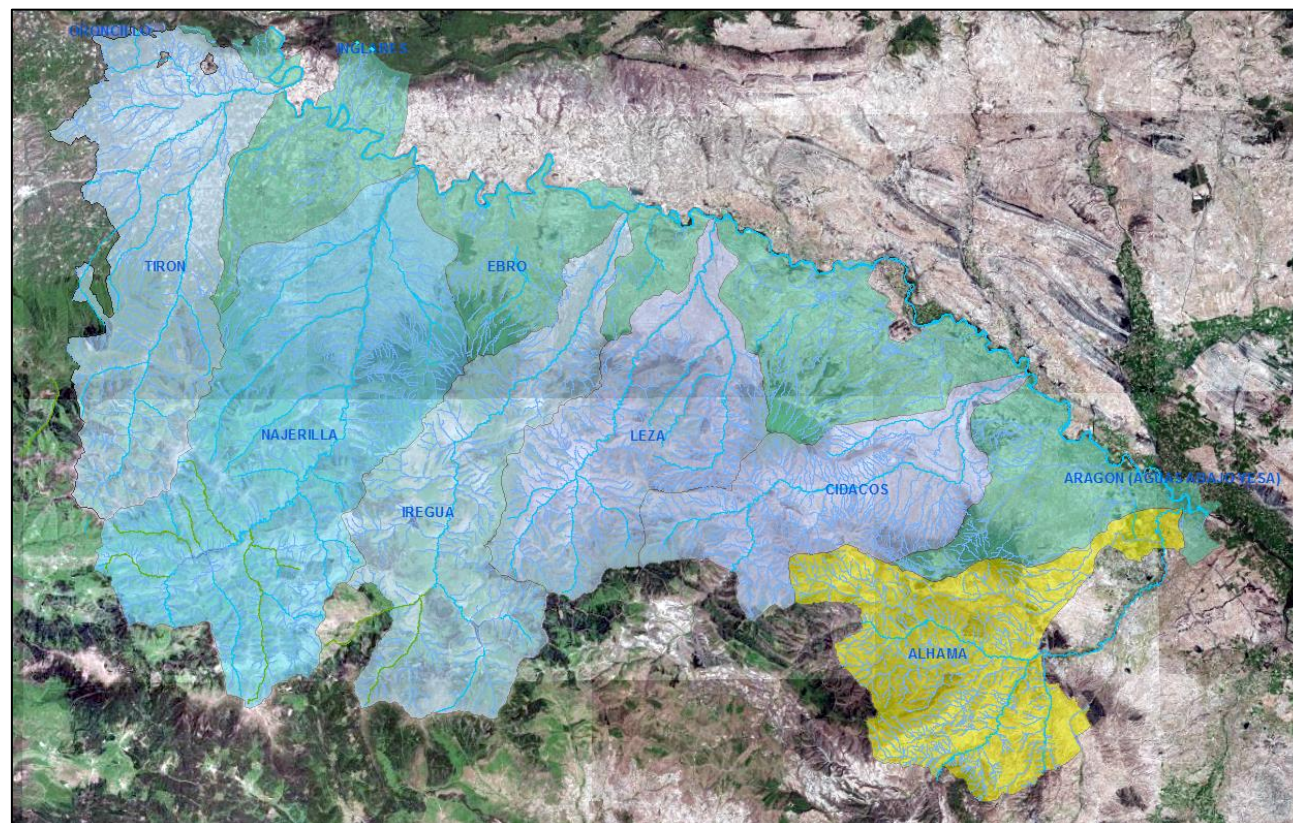


Figura 24. Cuenca vertiente Río Alhama en la comunidad autónoma de La Rioja

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.

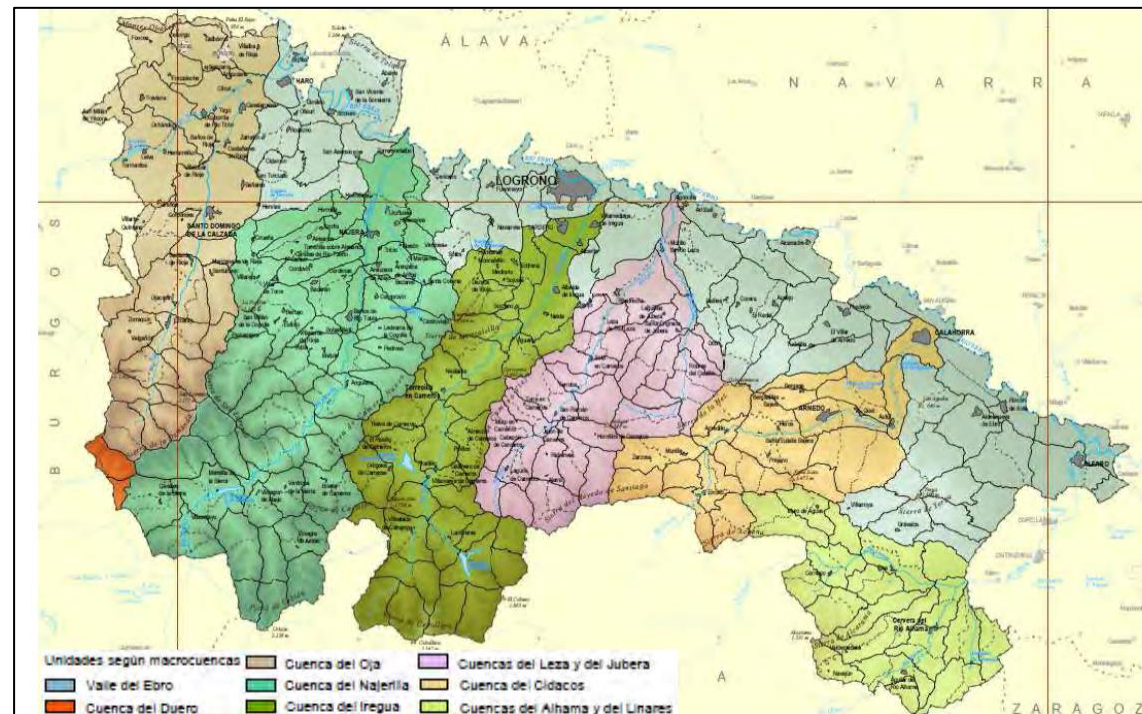
Los recursos hídricos propios naturales o convencionales están constituidos por las aportaciones naturales en el territorio de la demarcación, considerando las infraestructuras de almacenamiento y regulación existentes.

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.

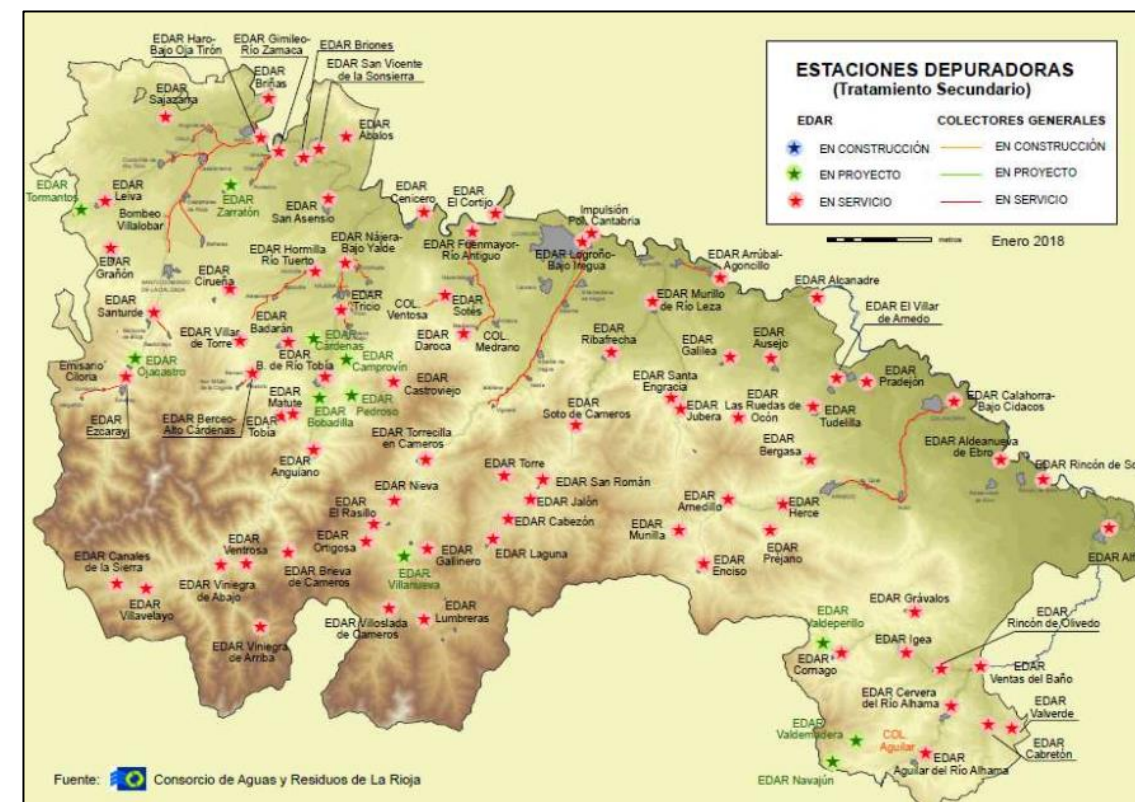


Figura 29. Estaciones depuradoras. La Rioja

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.

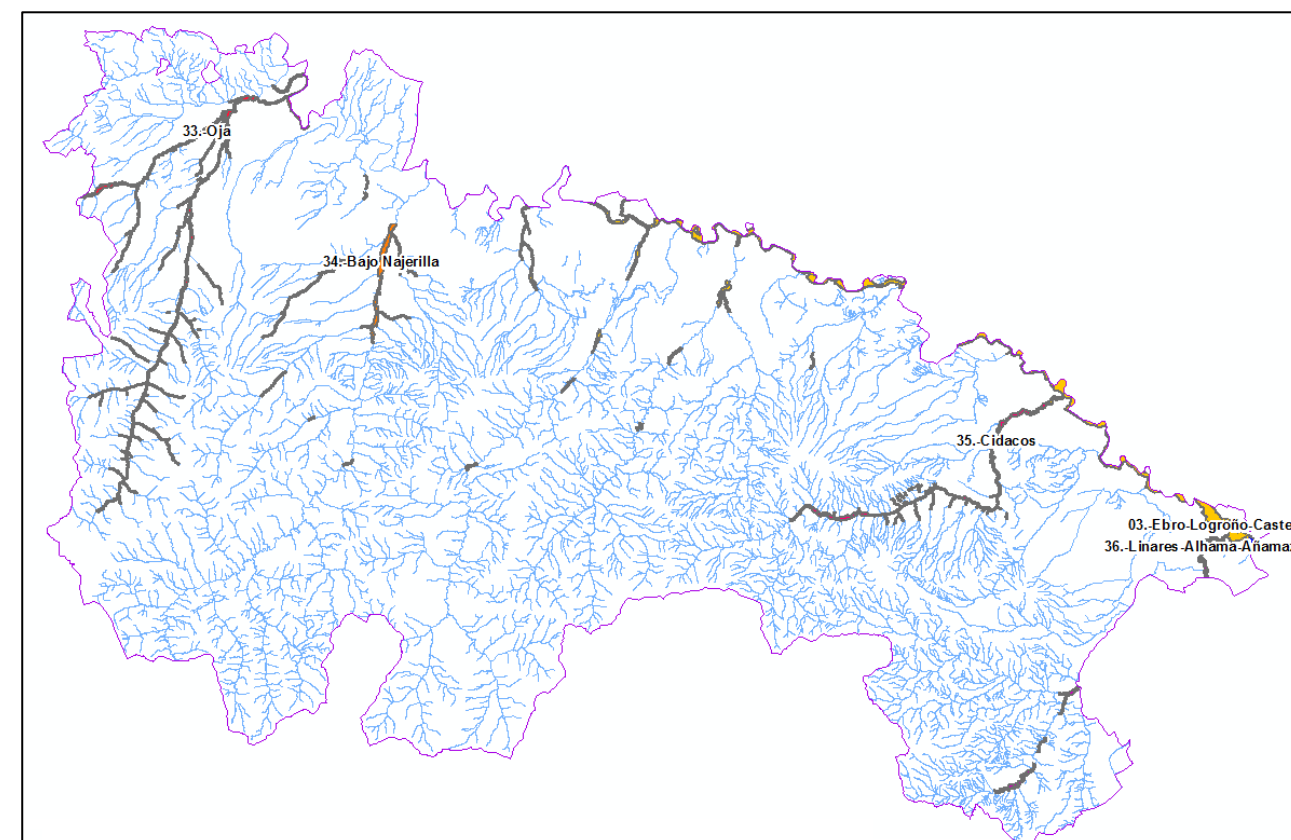


Figura 31. Zonas de Dominio Público Hidráulico. La Rioja

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.

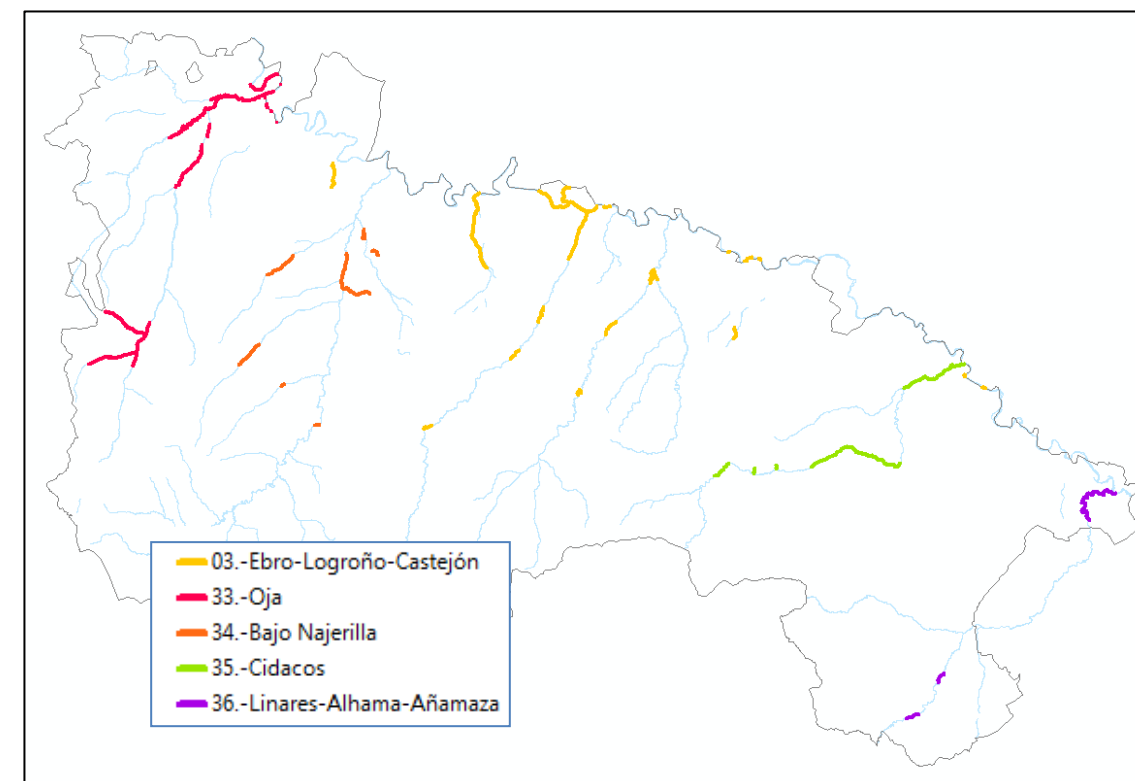


Figura 32. Zonas ARPSIs. La Rioja

Fuente: Elaboración propia

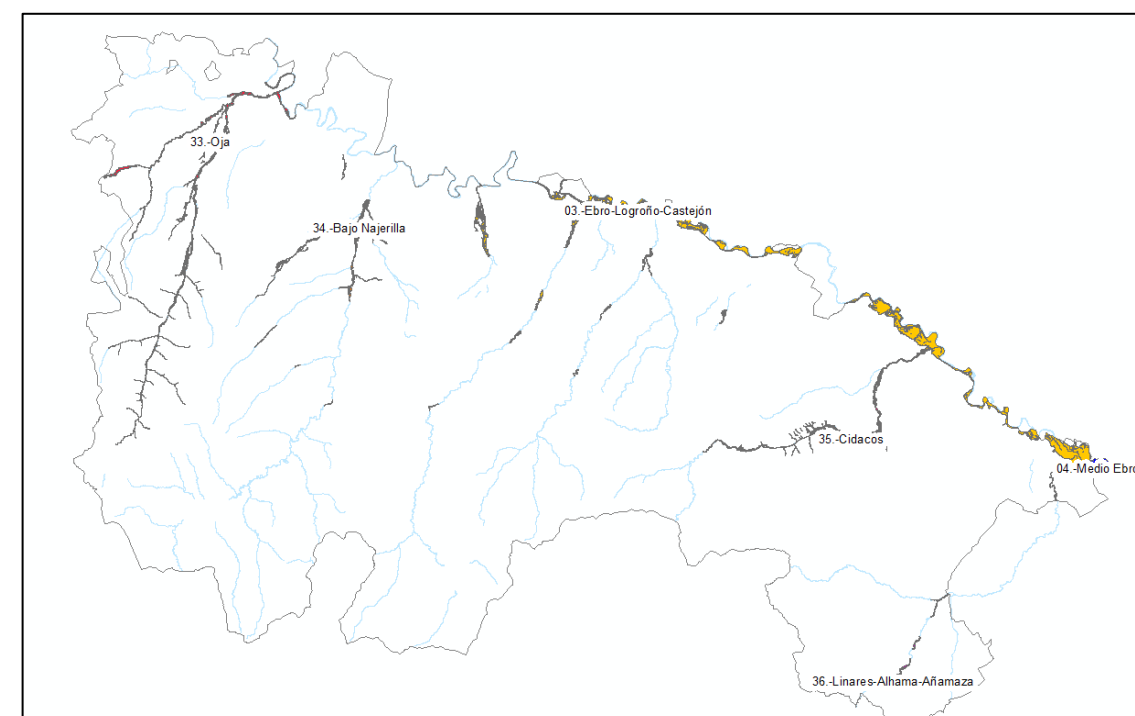


Figura 33. Zona inundable con alta probabilidad, periodo de retorno T=10 años. La Rioja

Fuente: Elaboración propia

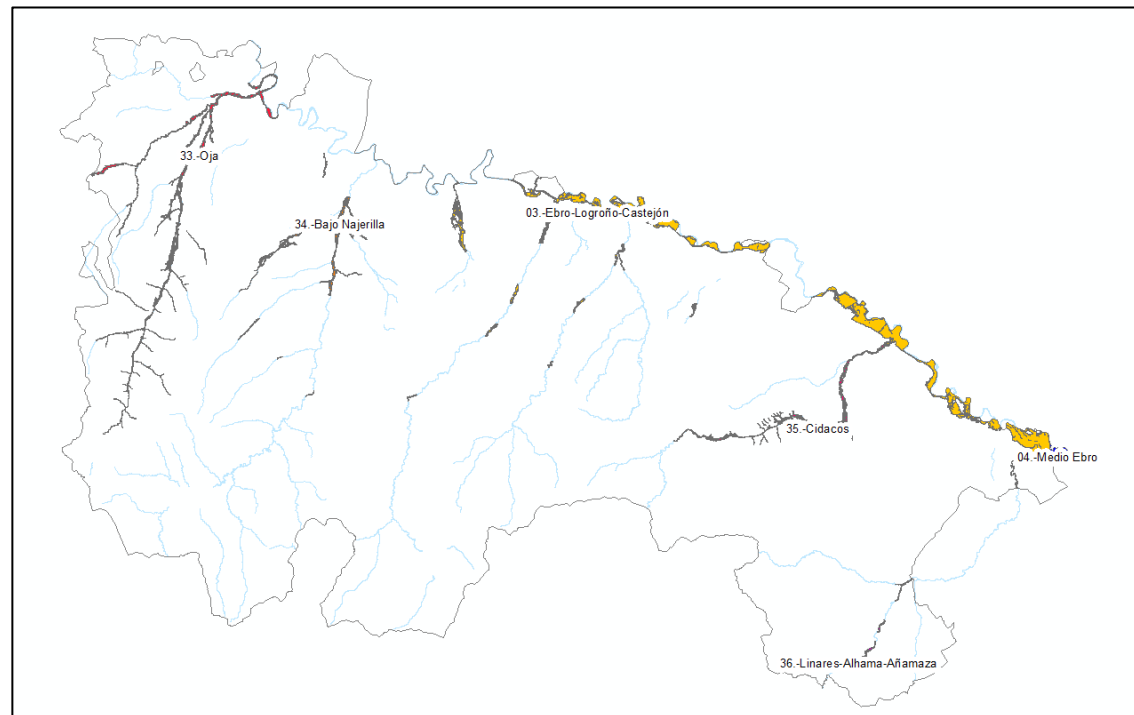


Figura 34. Zona inundable con alta probabilidad, periodo de retorno T=50 años. La Rioja

Fuente: Elaboración propia

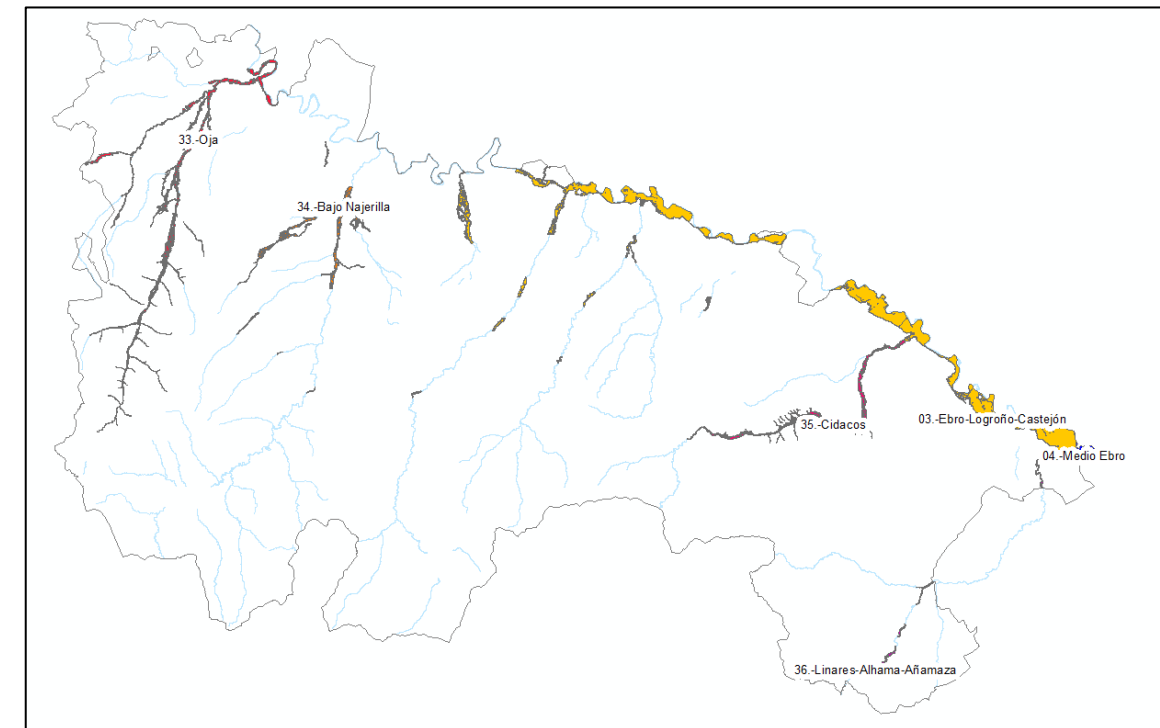


Figura 36. Zona inundable con alta probabilidad, periodo de retorno T=500 años. La Rioja

Fuente: Elaboración propia

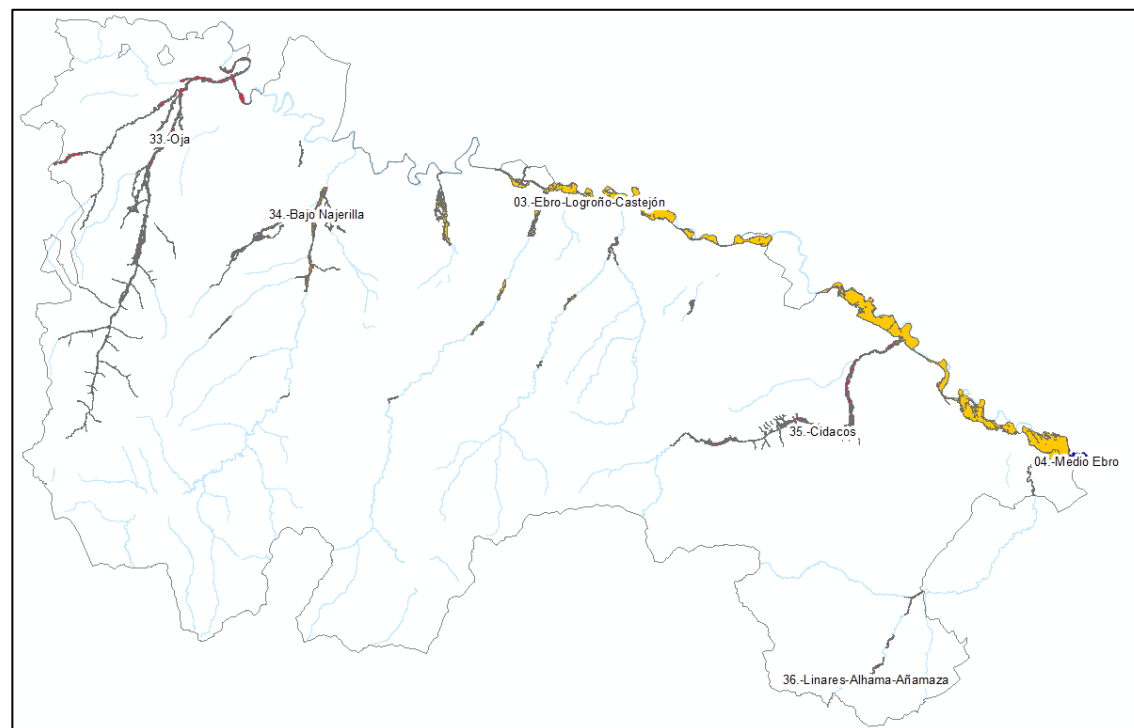


Figura 35. Zona inundable con alta probabilidad, periodo de retorno T=100 años. La Rioja

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.

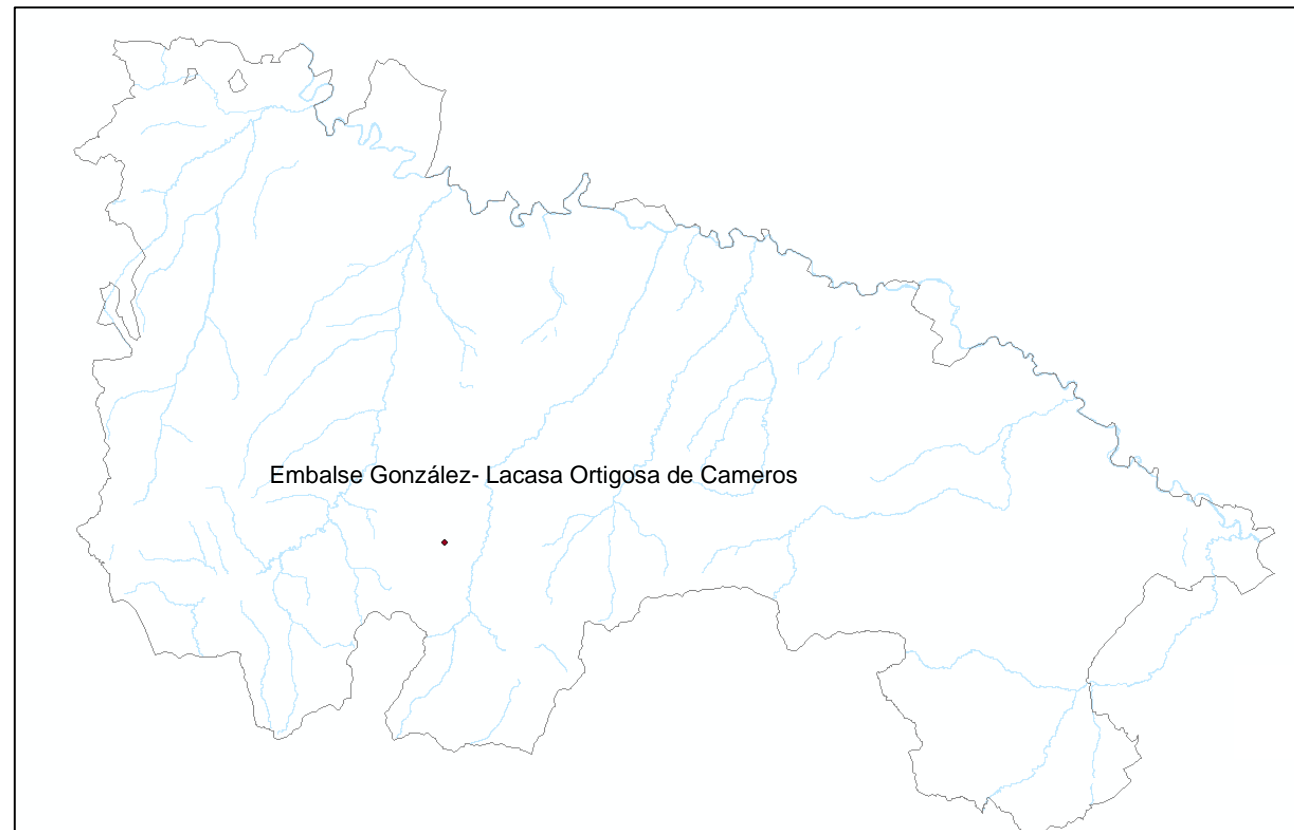
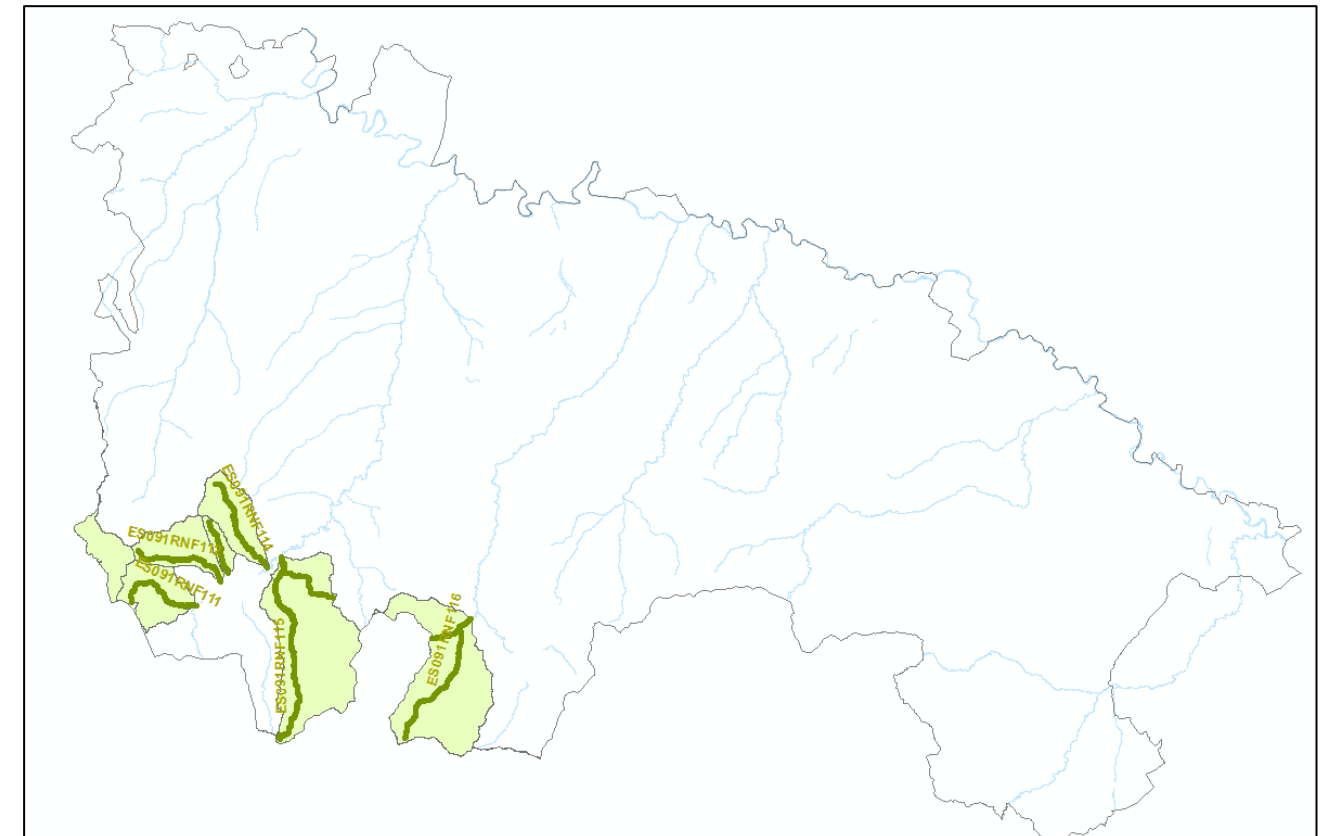


Figura 37. Aguas de baño. La Rioja

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:

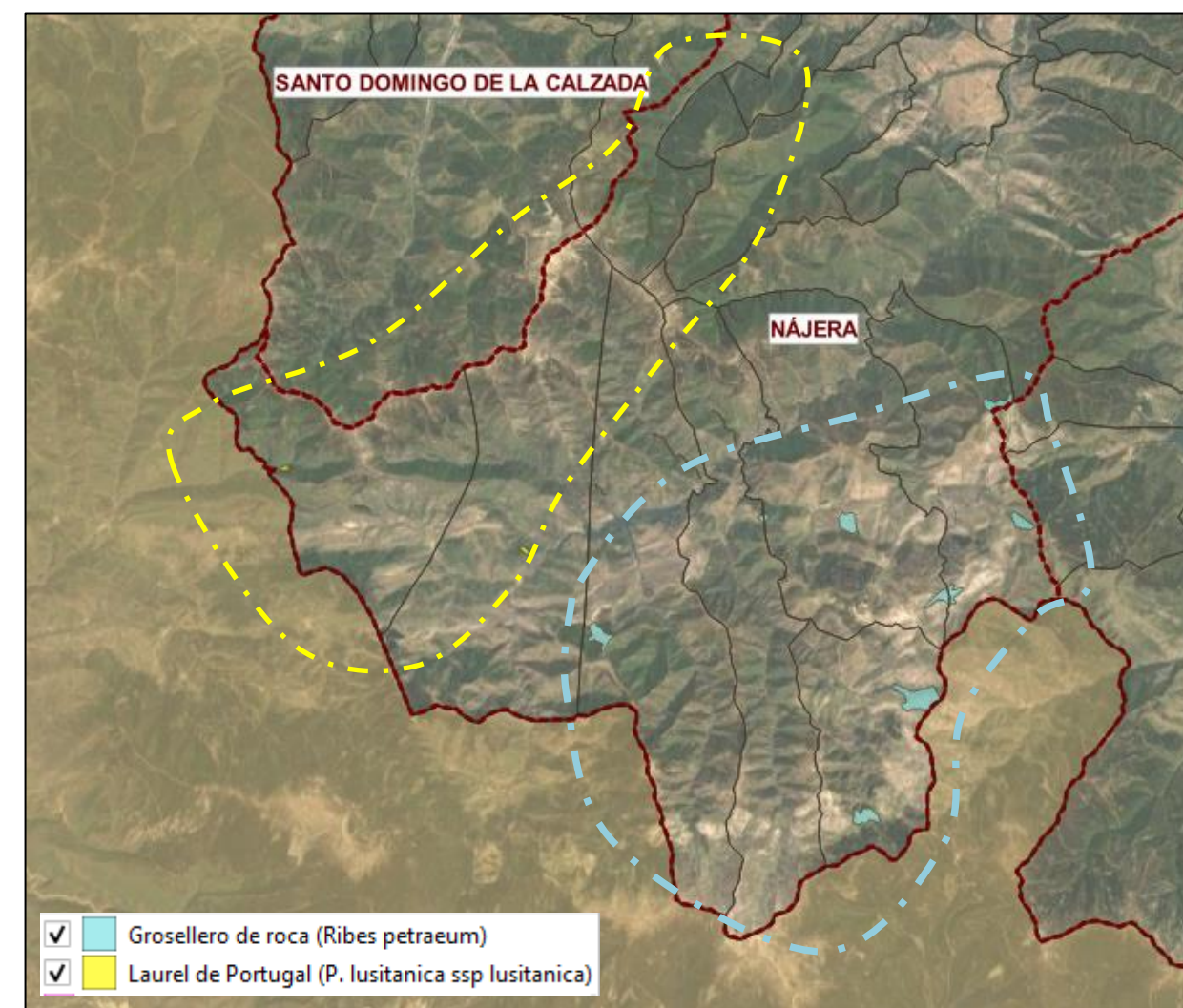


Figura 39. Localización especies de flora protegidas

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.

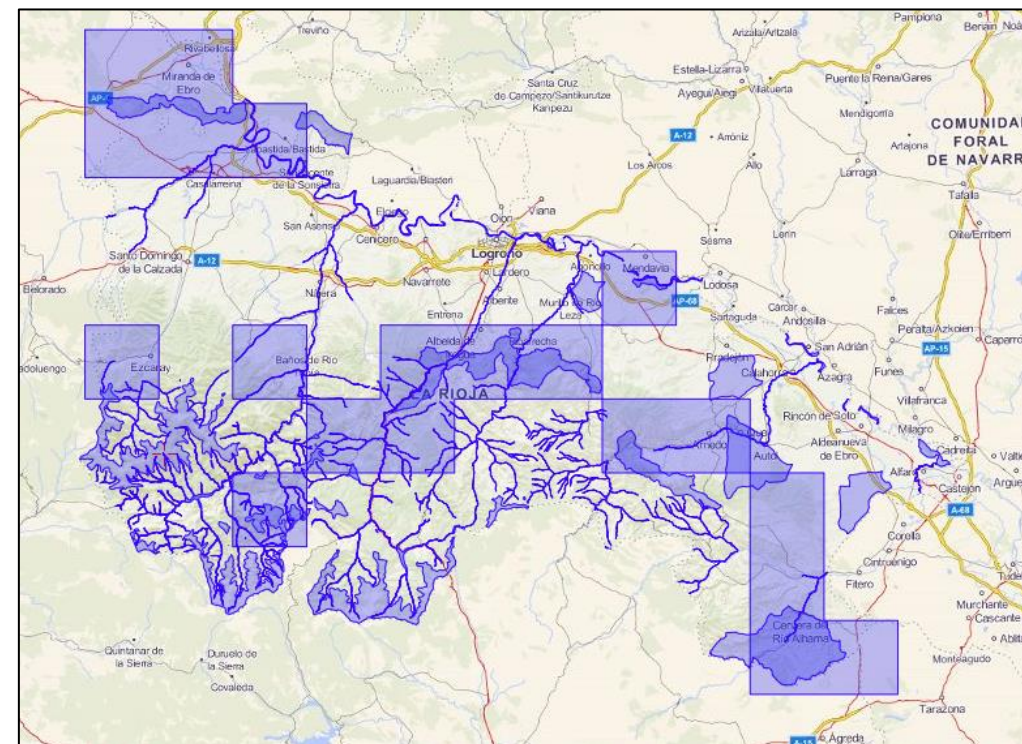


Figura 40. Áreas de interés especial de especies protegidas de fauna.

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 yasas 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.

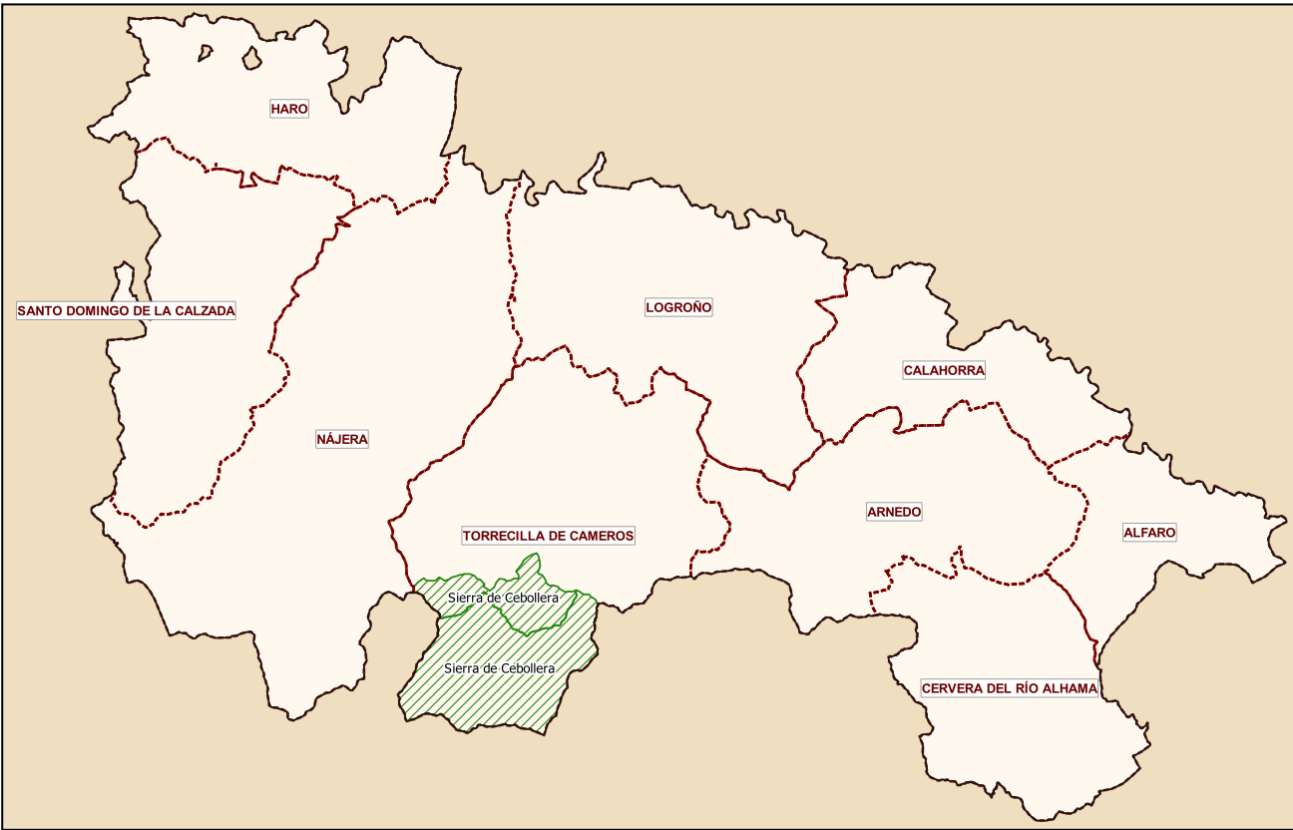


Figura 42. Situación del Parque Nacional Sierra de Cebollera
Fuente: Elaboración propia

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.

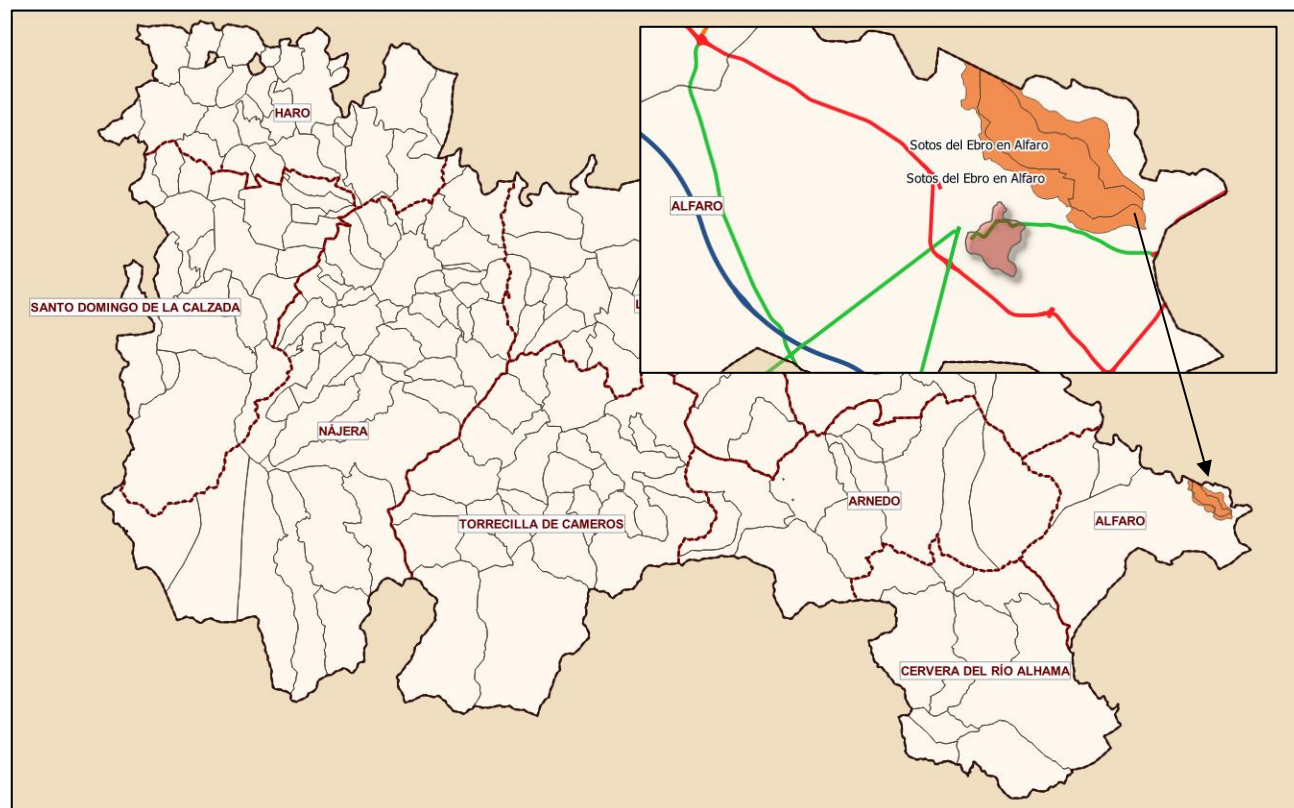


Figura 43. Situación de la Reserva Natural de los Sotos de Alfaro

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.

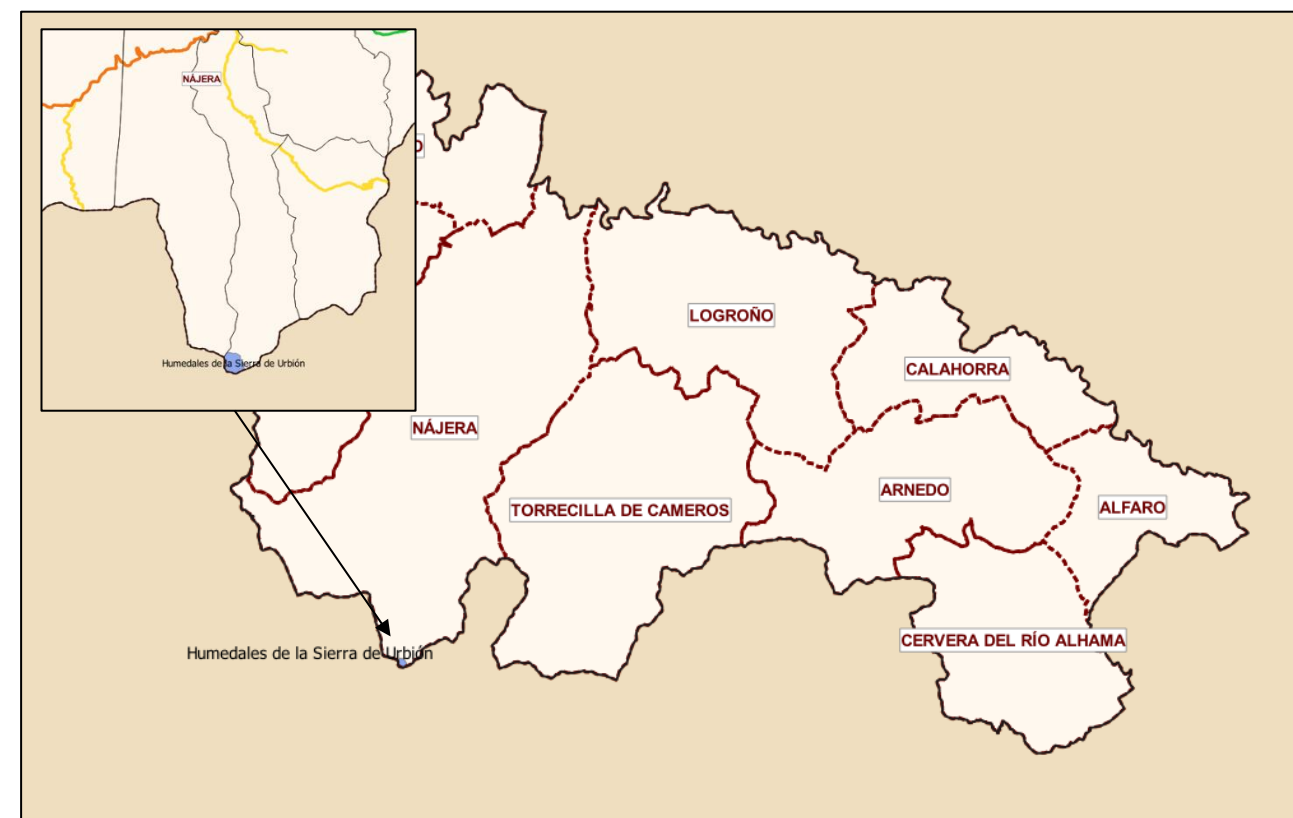


Figura 44. Situación de la Laguna de Urbión

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.

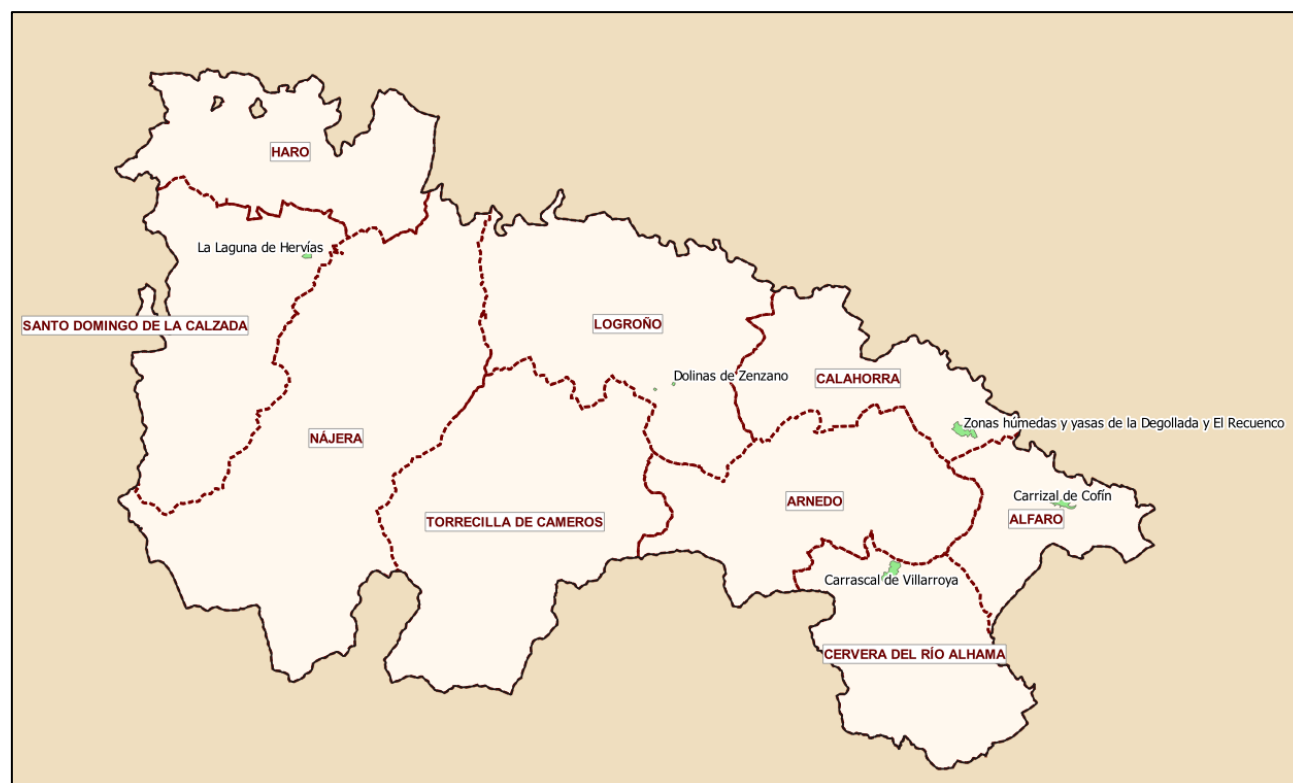


Figura 45. Situación de las Áreas Naturales Singulares de La Rioja

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.

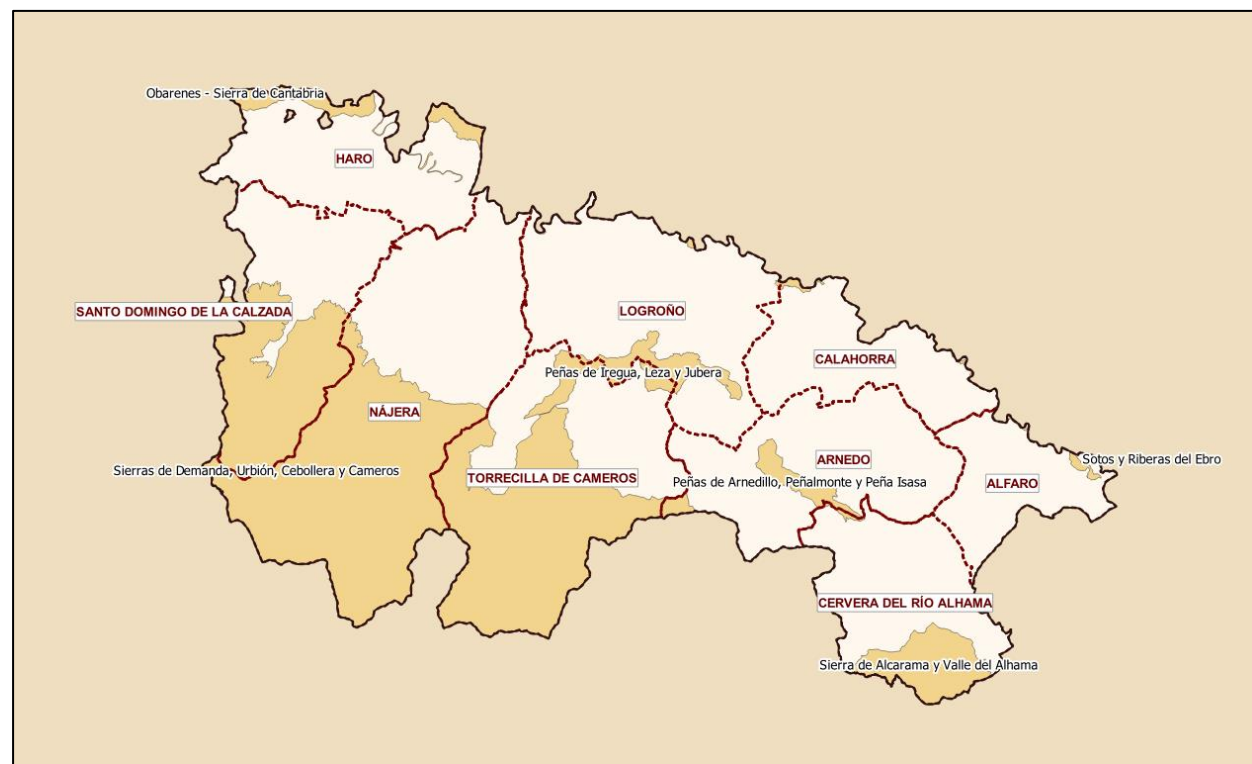


Figura 46. Situación de los espacios de la Red Natura 2000 en La Rioja

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.

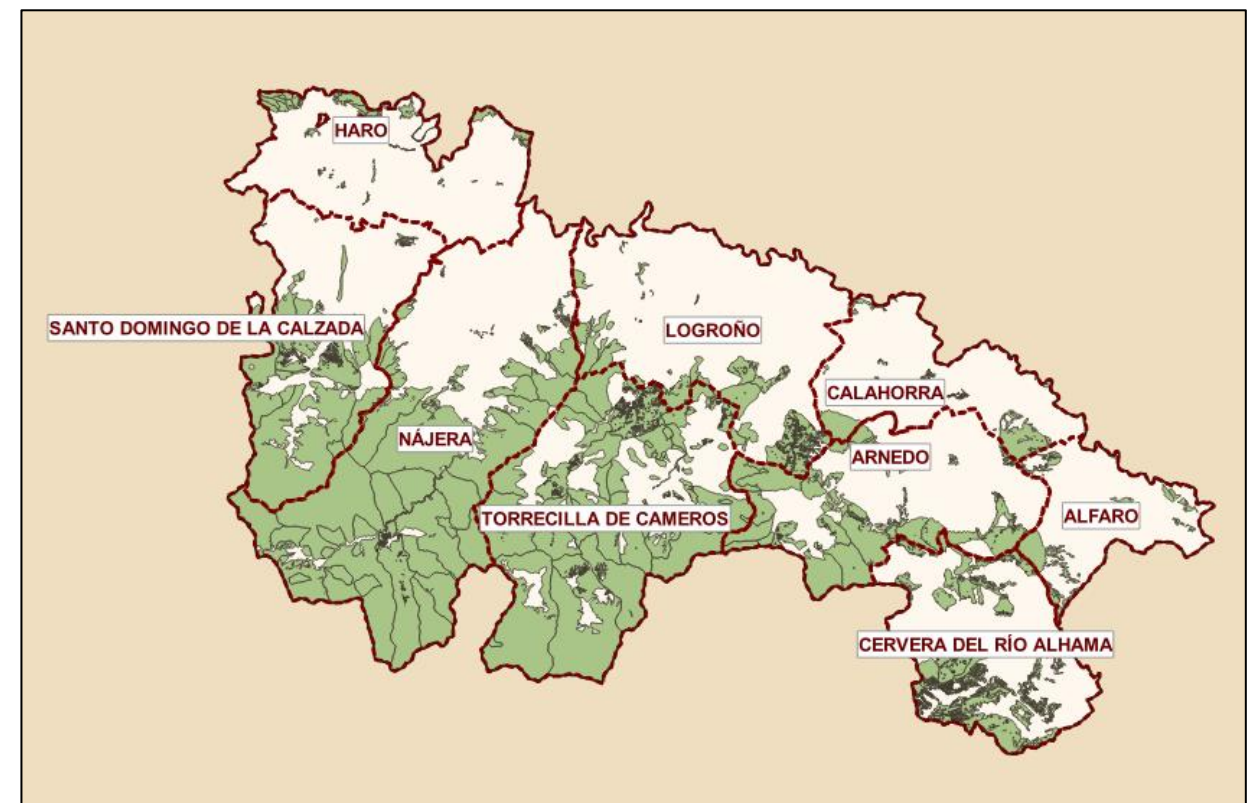


Figura 47. Situación de los Montes de Utilidad Pública en La Rioja

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.

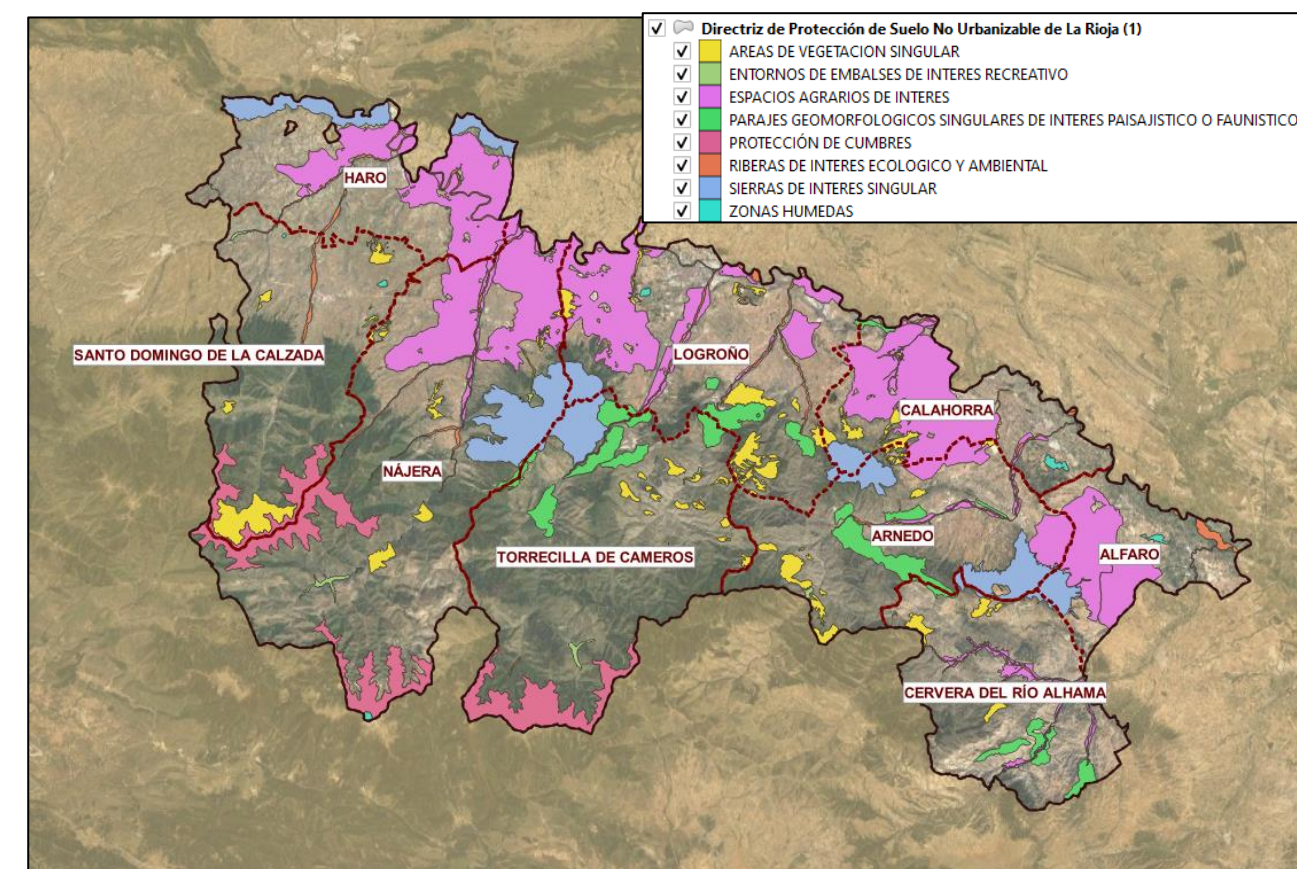


Figura 48. Espacios de ordenación establecidos en la Directriz de Protección del Suelo No Urbanizable de La Rioja

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...

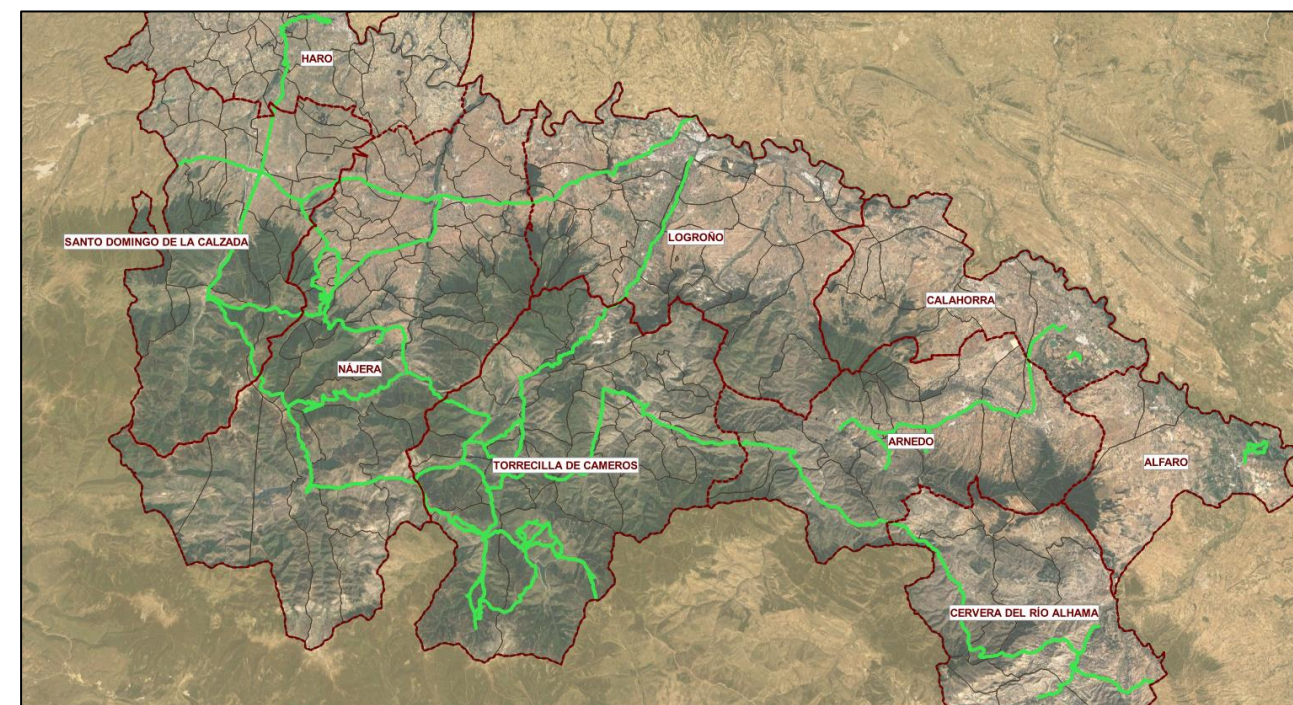


Figura 49. Senderos en La Rioja

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).

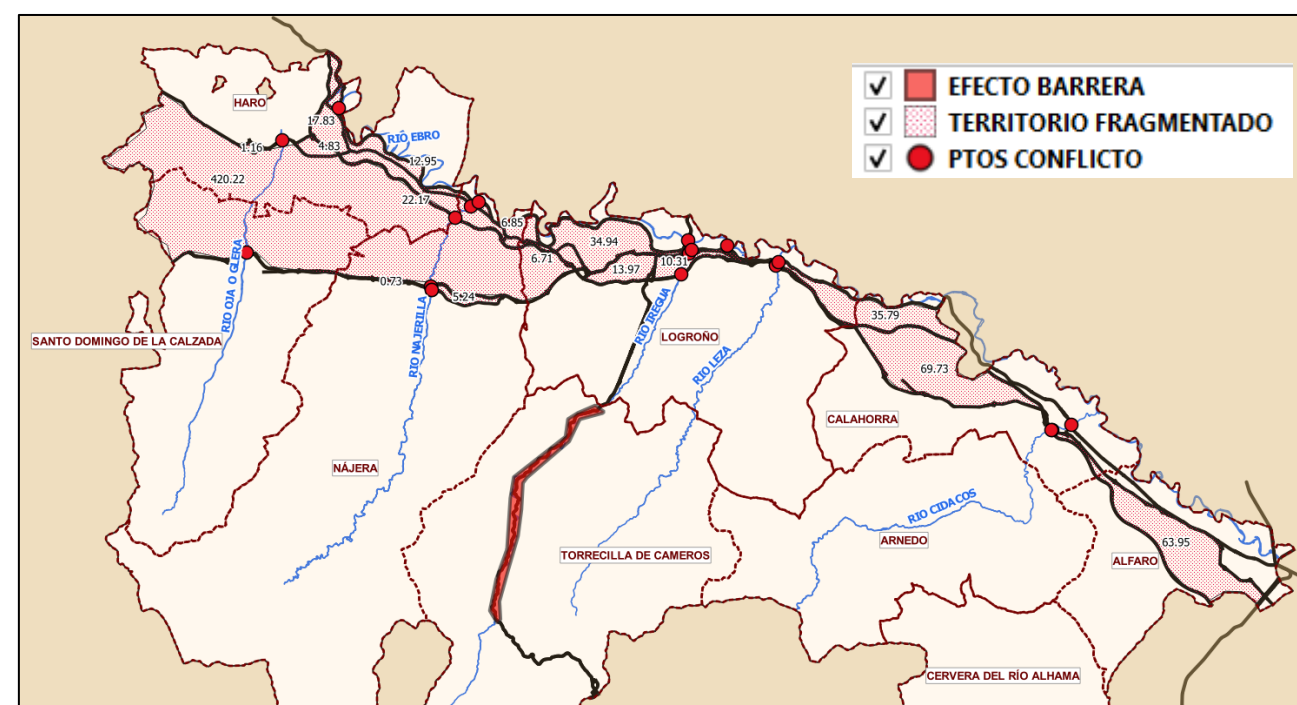


Figura 50. Conflicto - Diseción y fragmentación: efecto barrera de las infraestructuras lineales

Fuente: Elaboración propia

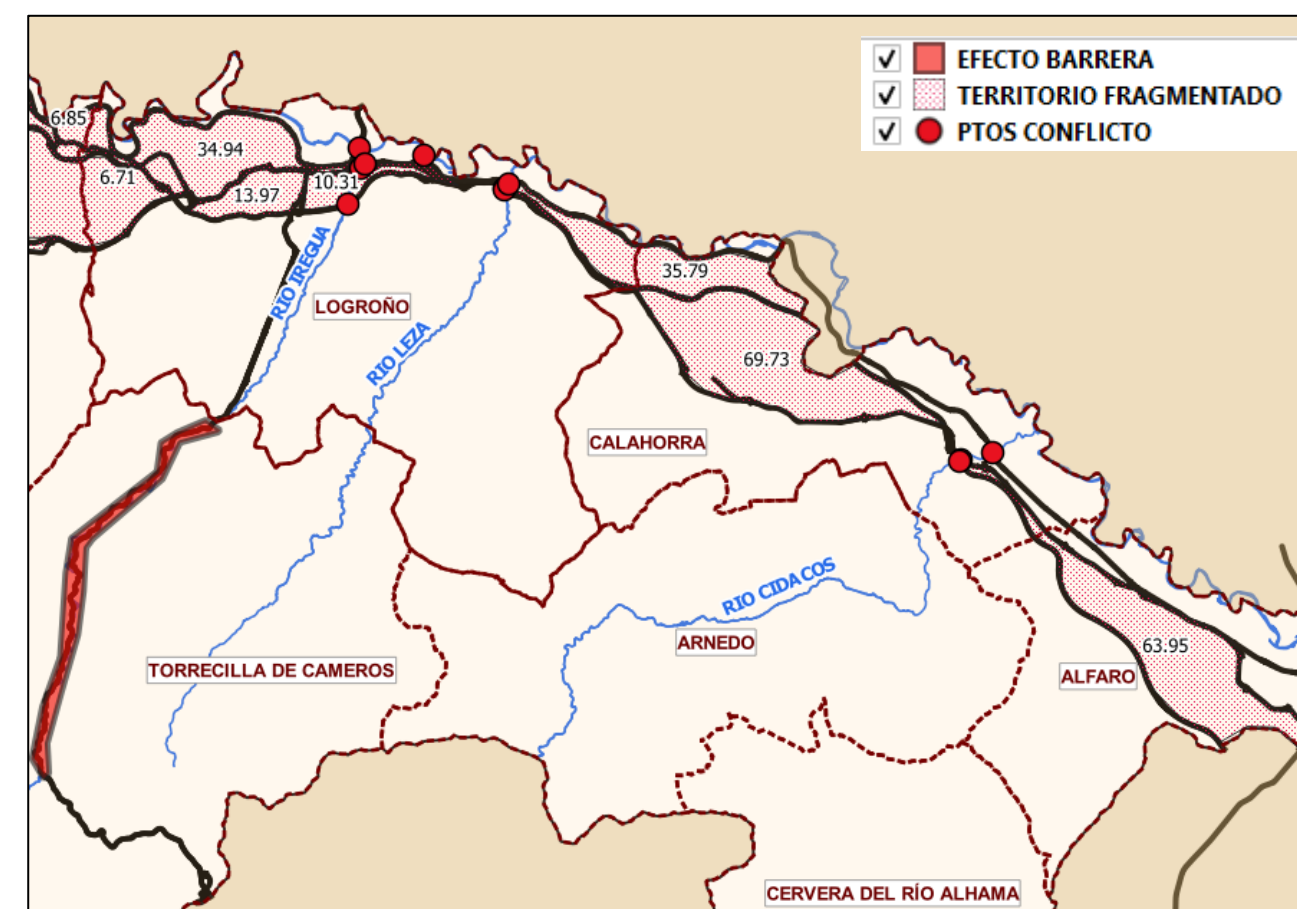
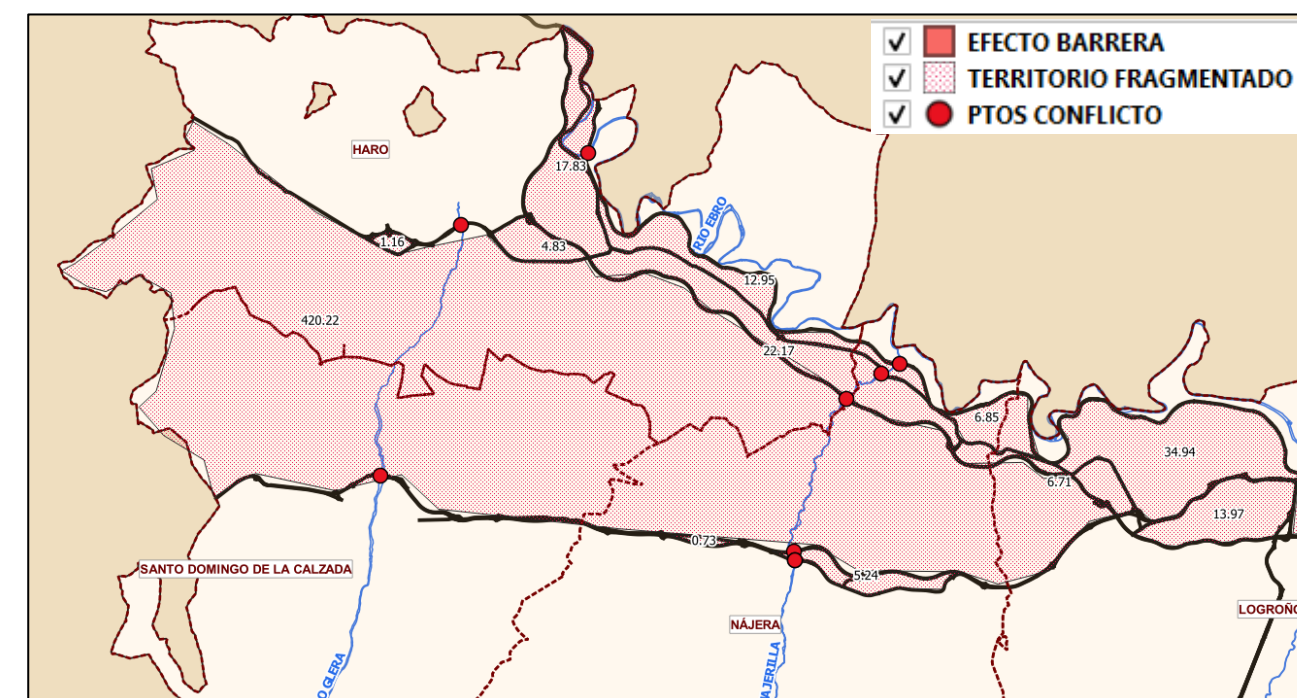


Figura 51. Vistas de detalla de Conflicto - Diseción y fragmentación: efecto barrera de las infraestructuras lineales

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).

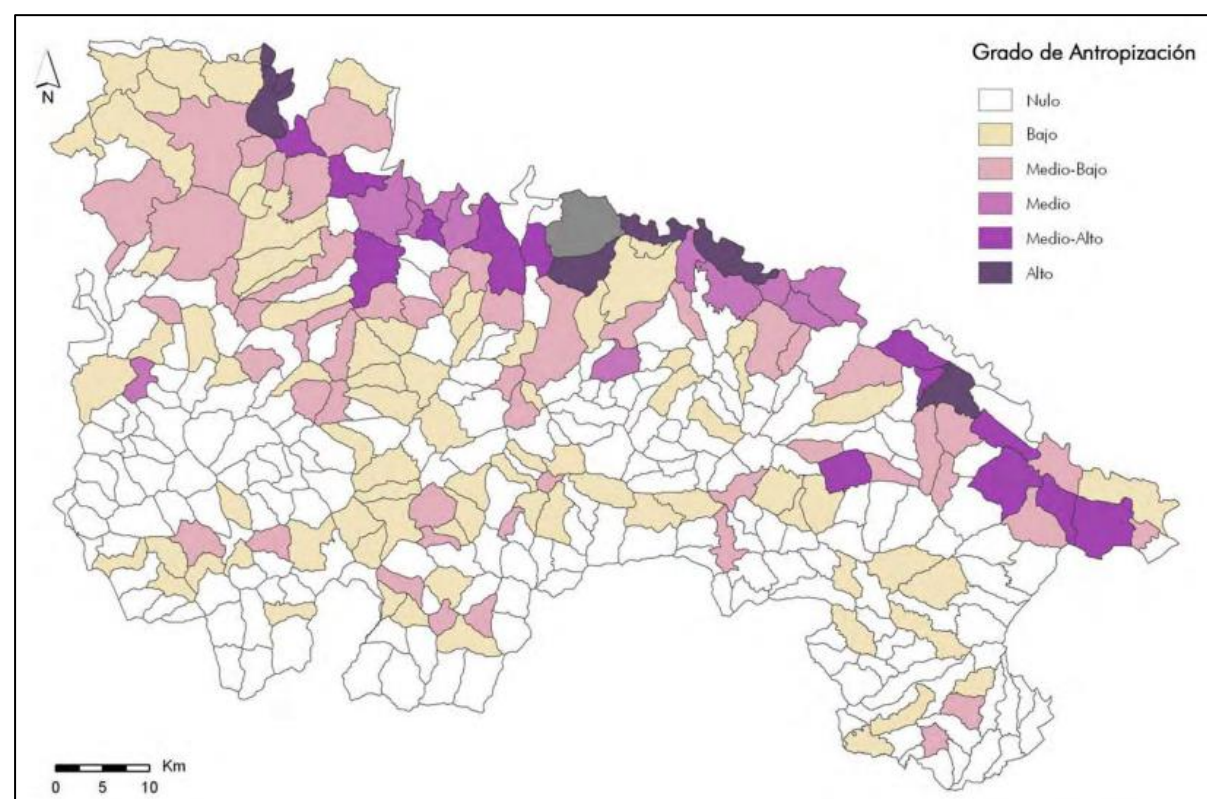


Figura 52. Grado de antropización de La Rioja.

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

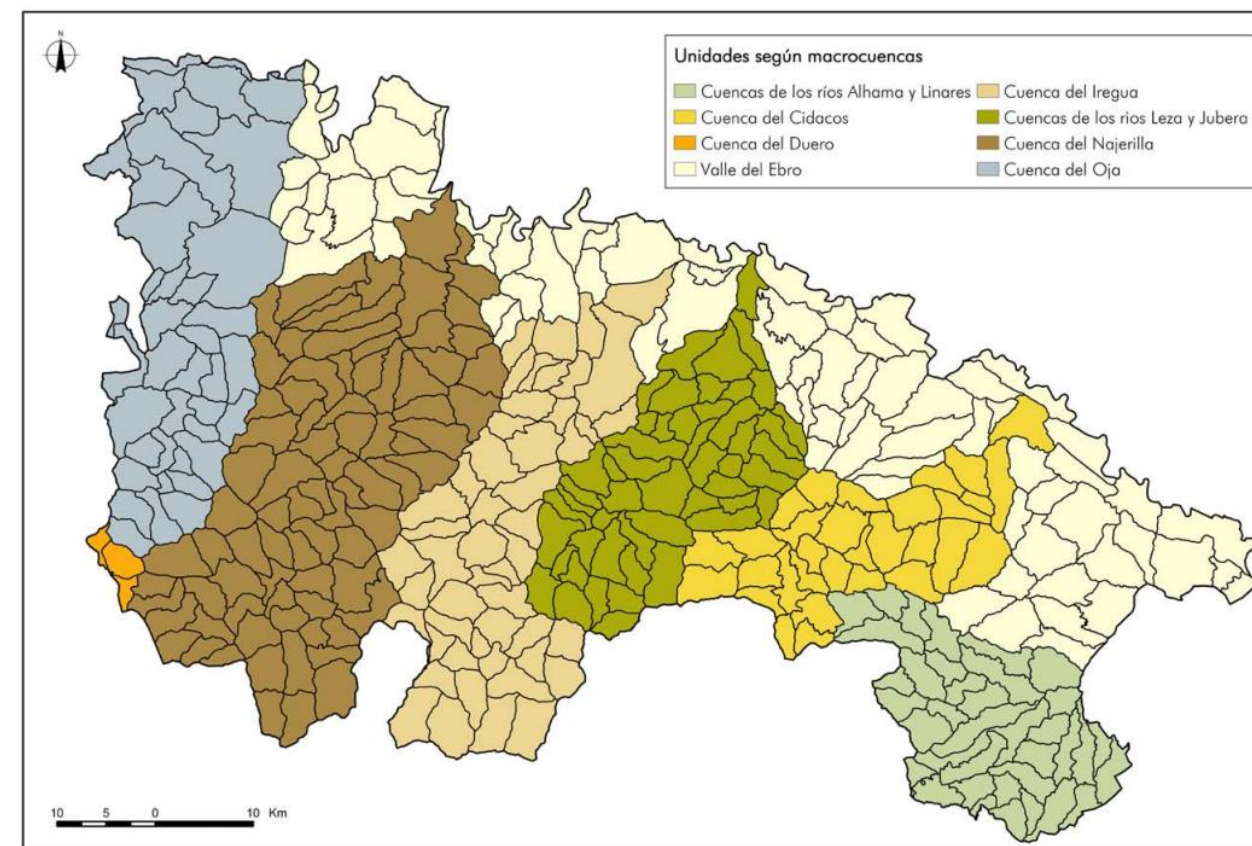


Figura 53. Localización de las unidades y subunidades de Paisaje según macrocuencas

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.

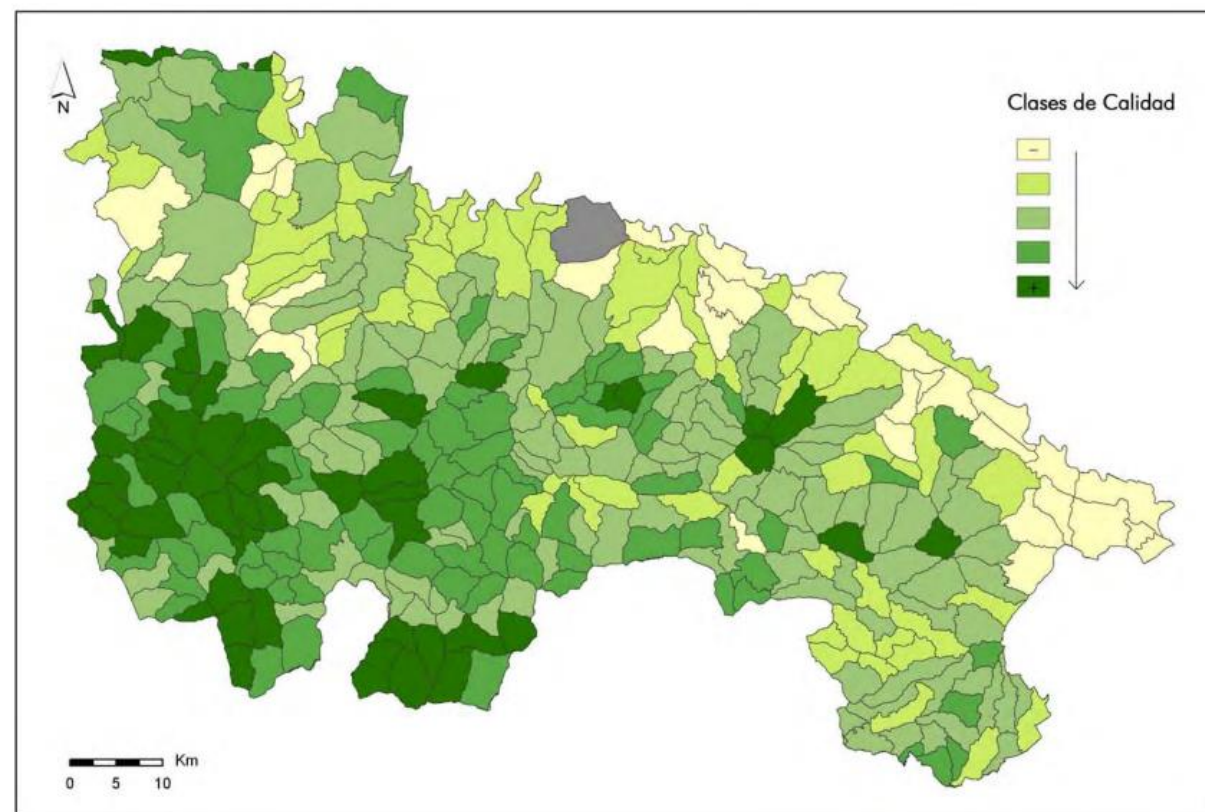


Figura 54. Calidad Visual de La Rioja.

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.

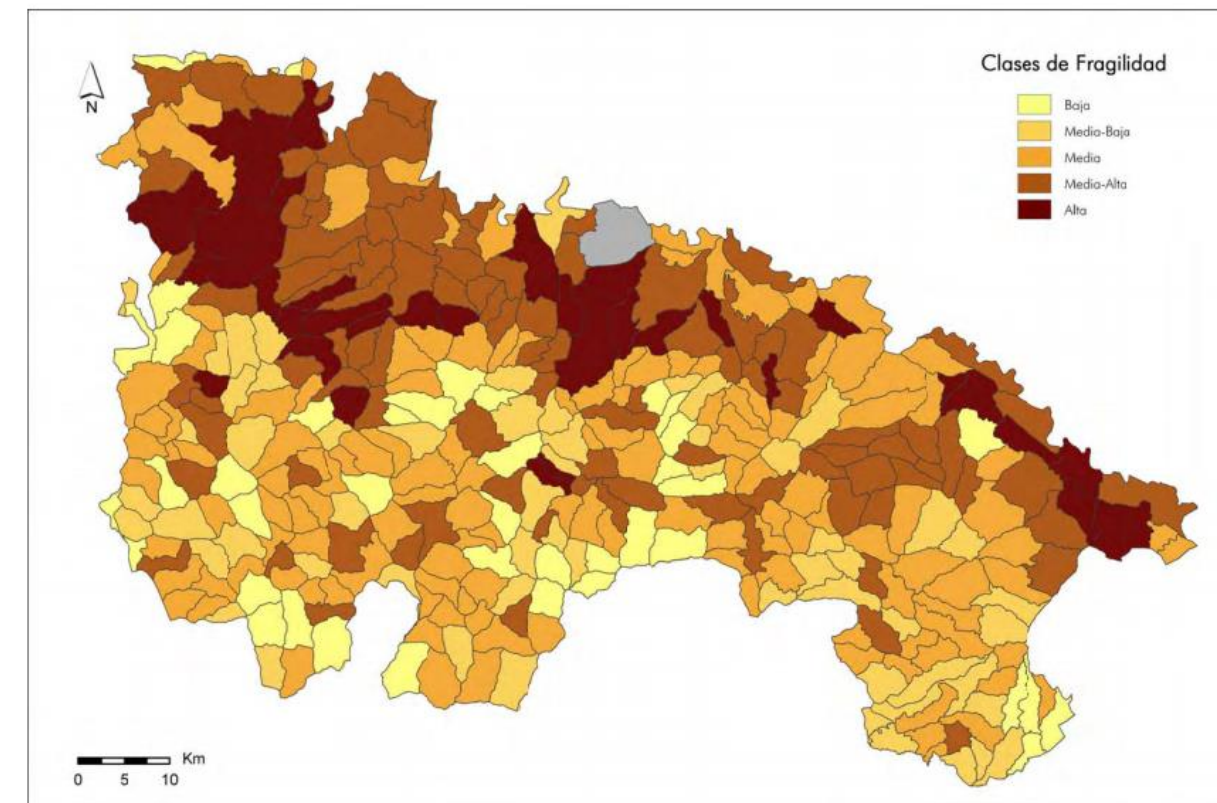


Figura 55. Fragilidad Visual de La Rioja.

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.

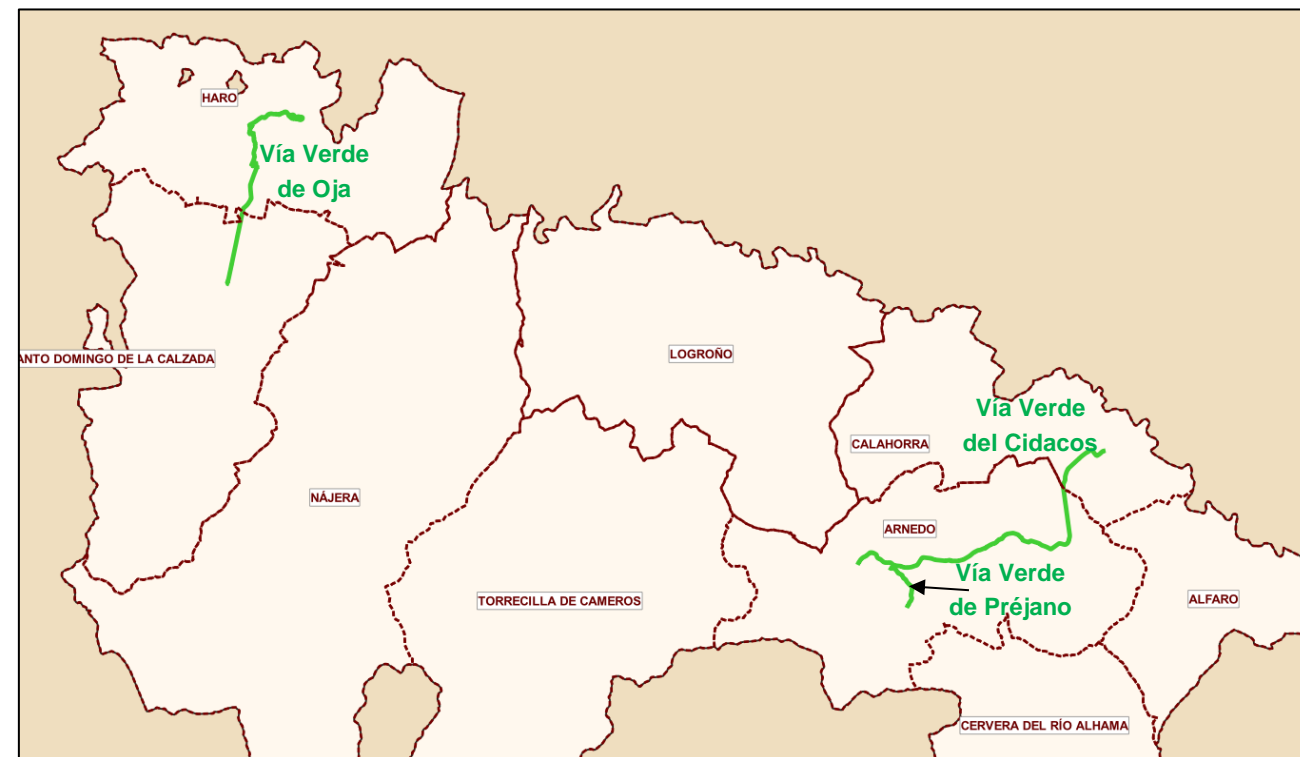


Figura 58. Vías Verdes gestionadas por la DGMN del Gobierno de La Rioja.

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 Viñedo, Ruta granjera-Parque Natural y Ruta Varea-Ciudad Romana.

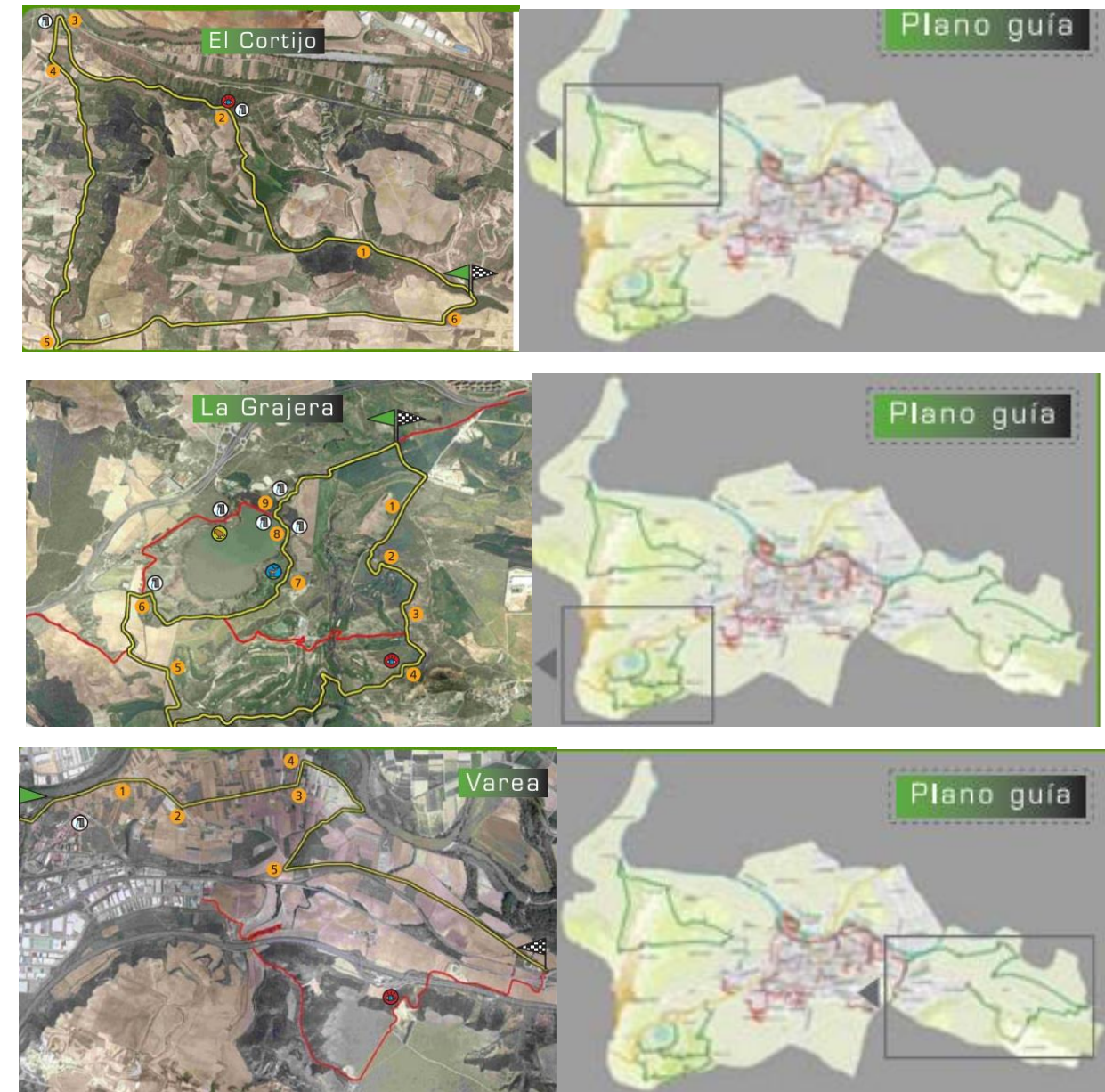


Figura 59. Rutas peatonales e itinerarios ciclistas en Logroño.

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.

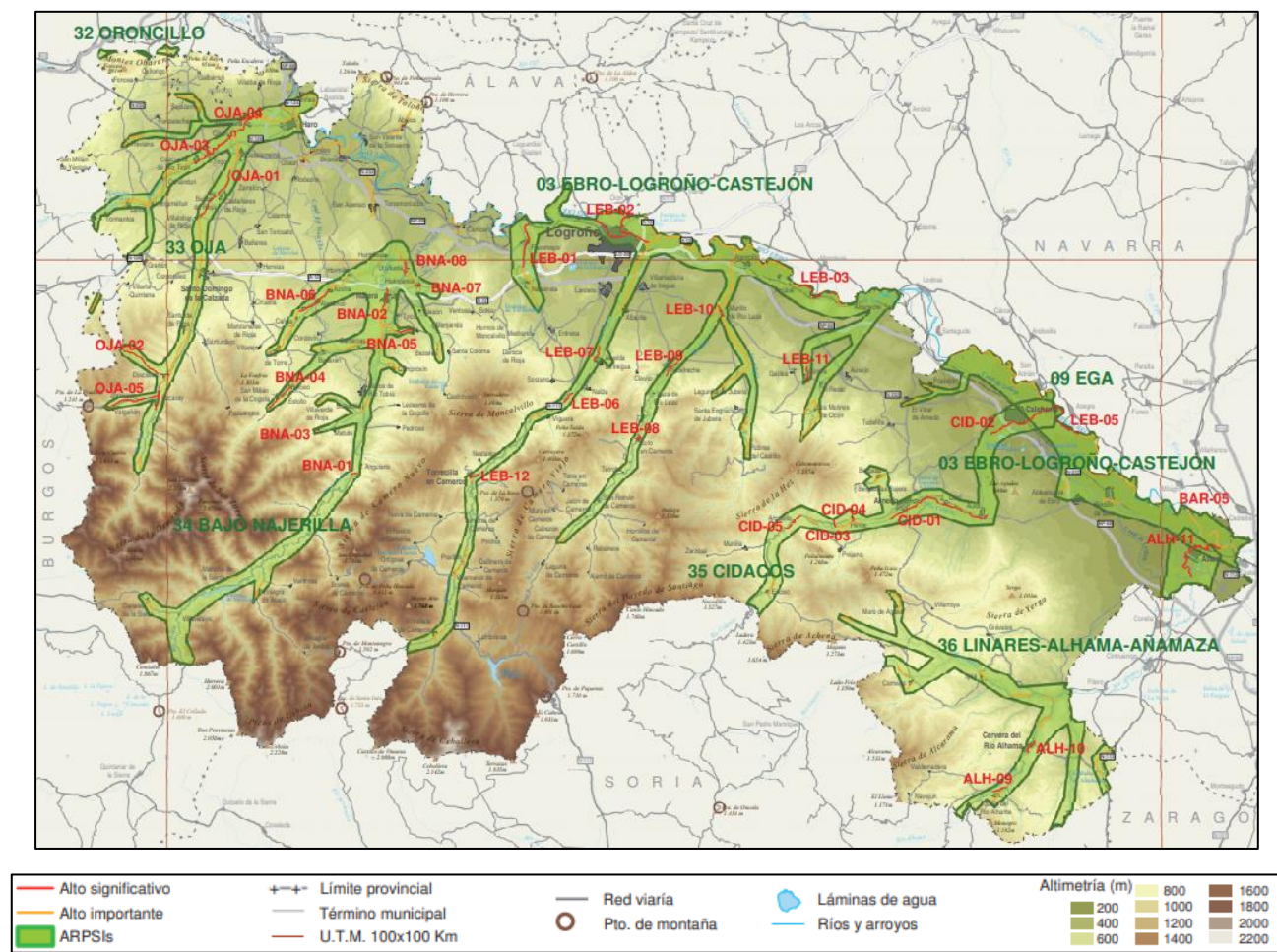


Figura 61. Áreas de Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPSis).

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

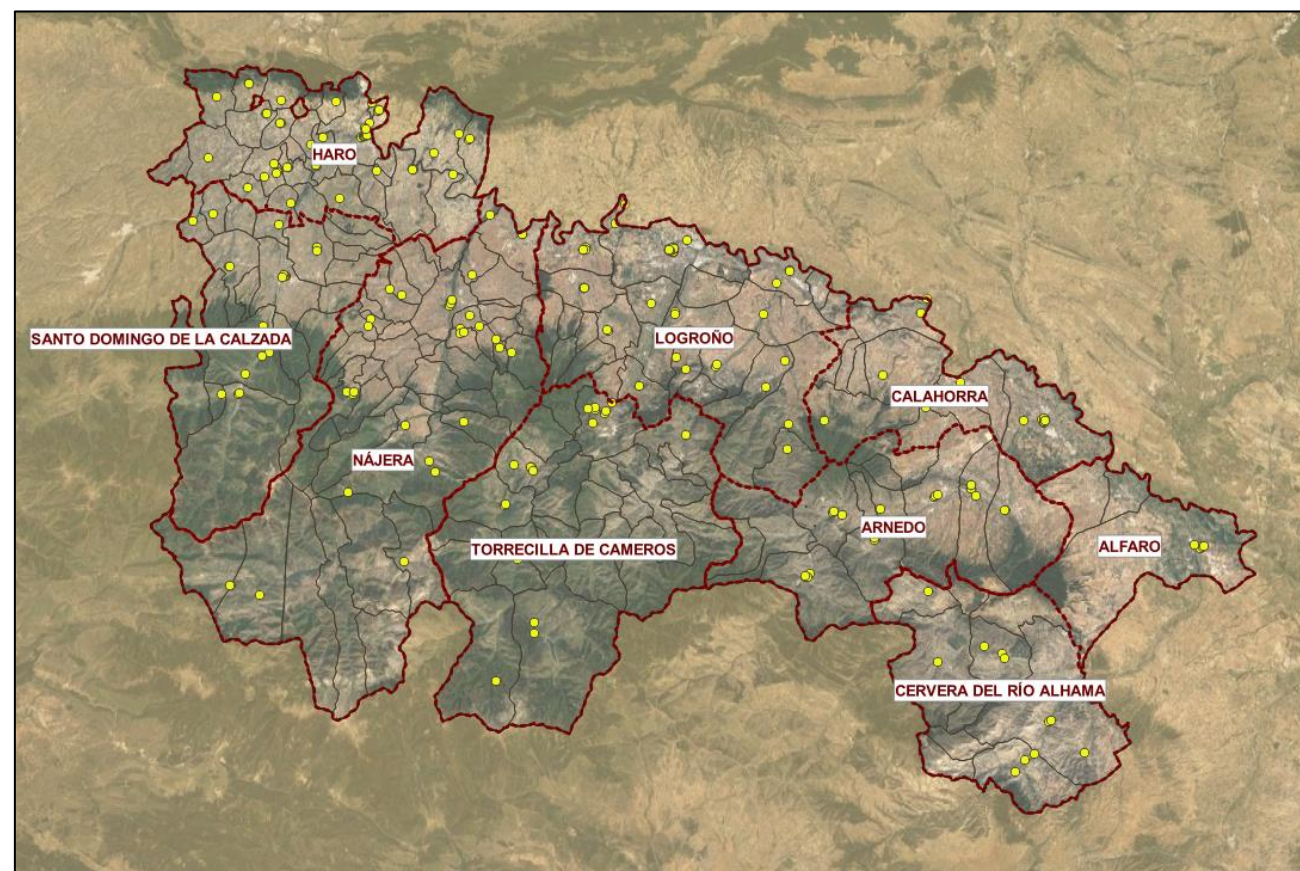


Figura 63. Localización de Bienes de Interés Cultural de La Rioja

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.

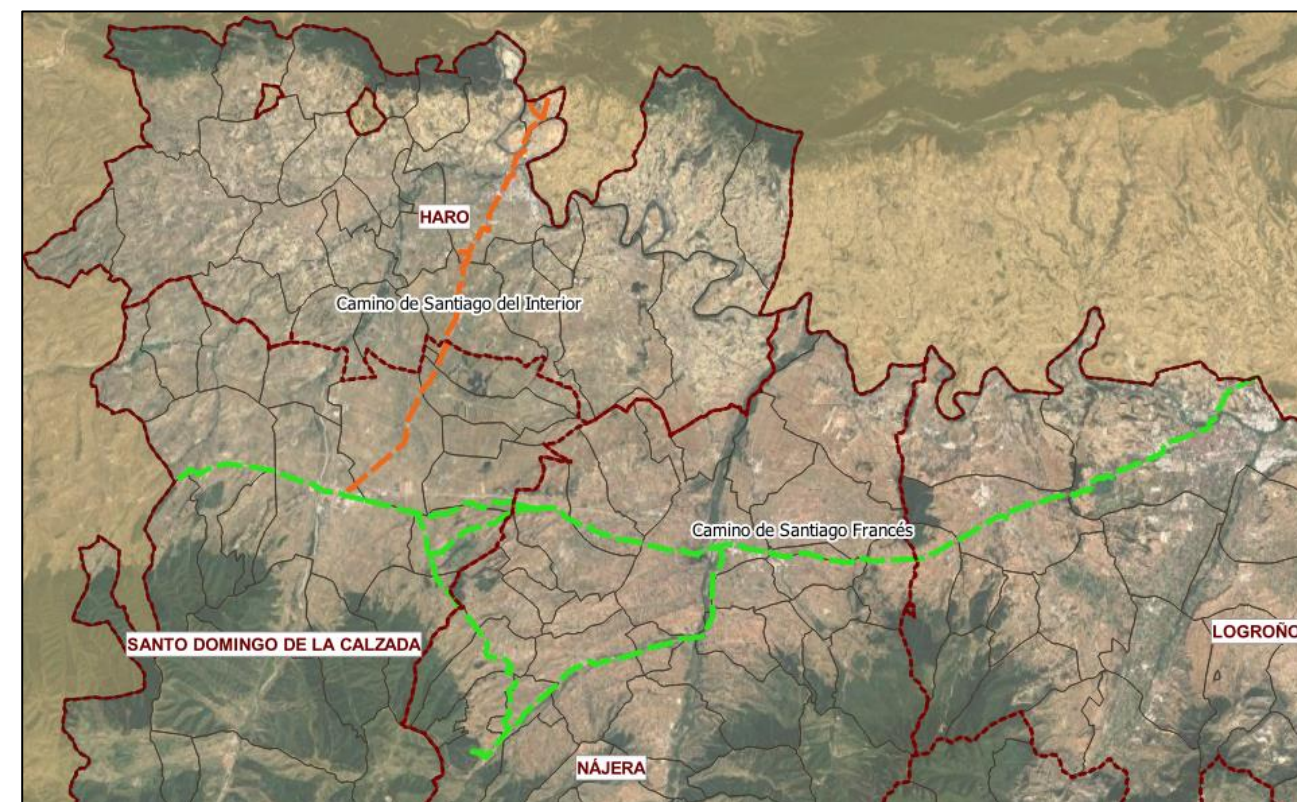


Figura 64. BIC Camino de Santiago Francés y Camino de Santiago del Interior.

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)

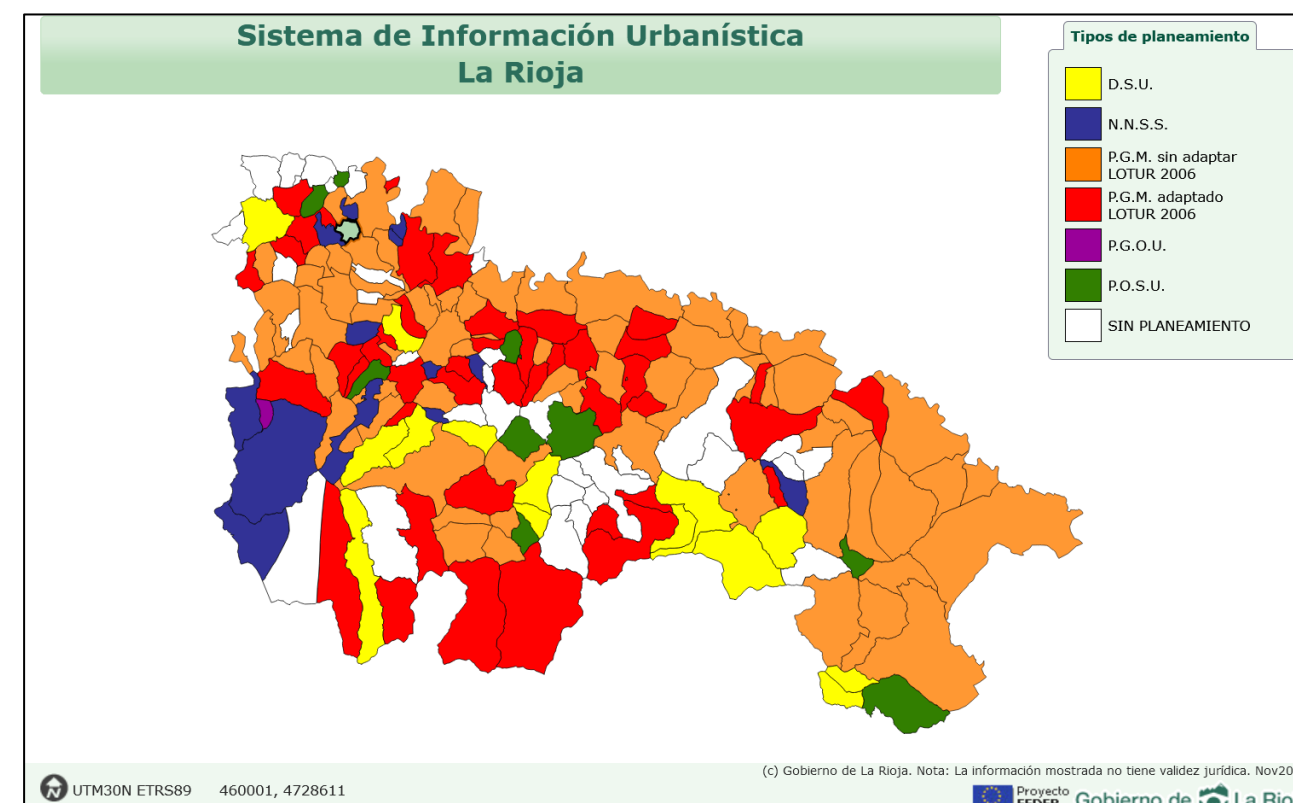
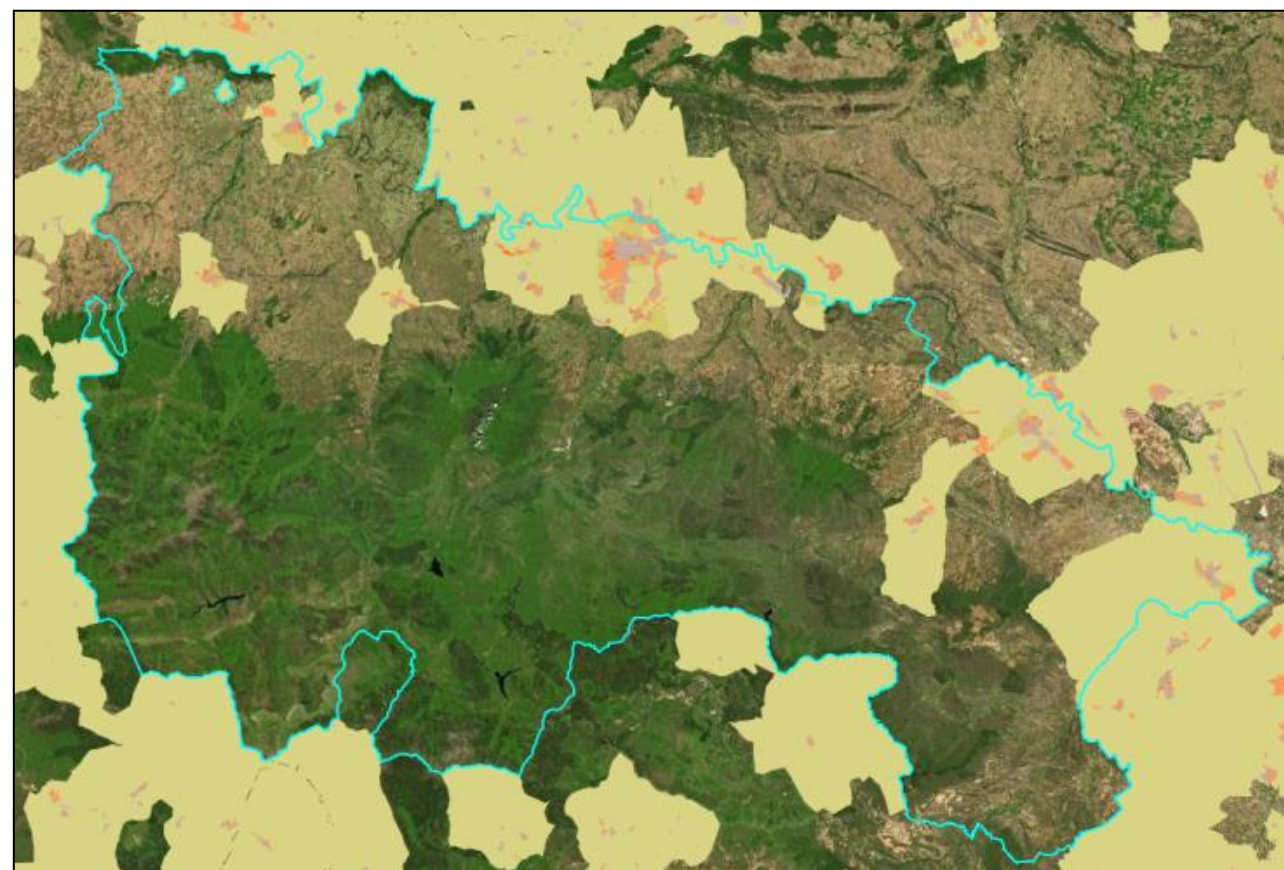


Figura 65. Visor del Sistema de Información Urbanística de La Rioja

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.









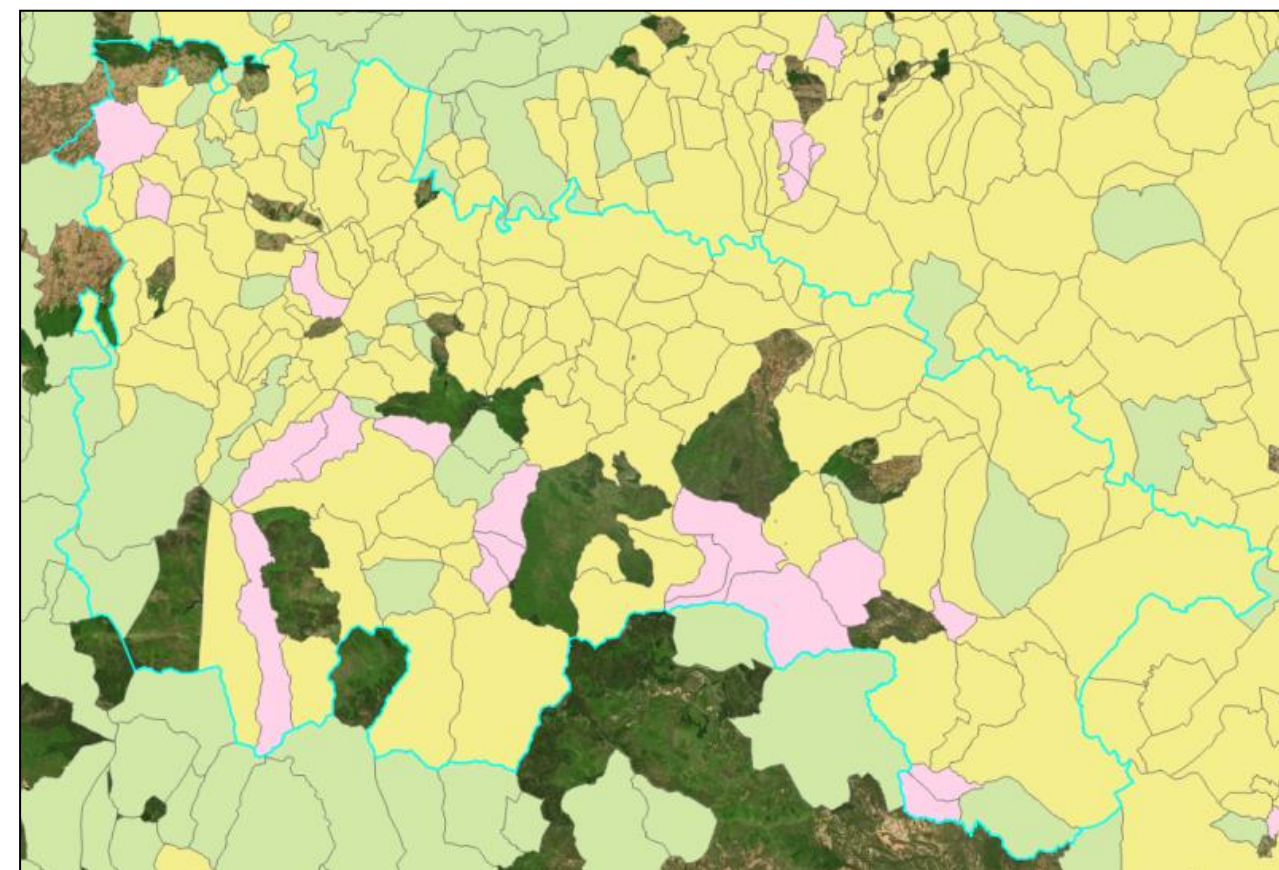
| CLASES_DE_SUELO | |
|---|---------------------------------|
| CLASES DE SUELO | |
|  | SUELO URBANO |
|  | SUELO URBANO NO CONSOLIDADO |
|  | SUELO URBANIZABLE DELIMITADO |
|  | SUELO URBANIZABLE NO DELIMITADO |
|  | SUELO NO URBANIZABLE |
|  | SISTEMAS GENERALES Y OTROS |

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 |

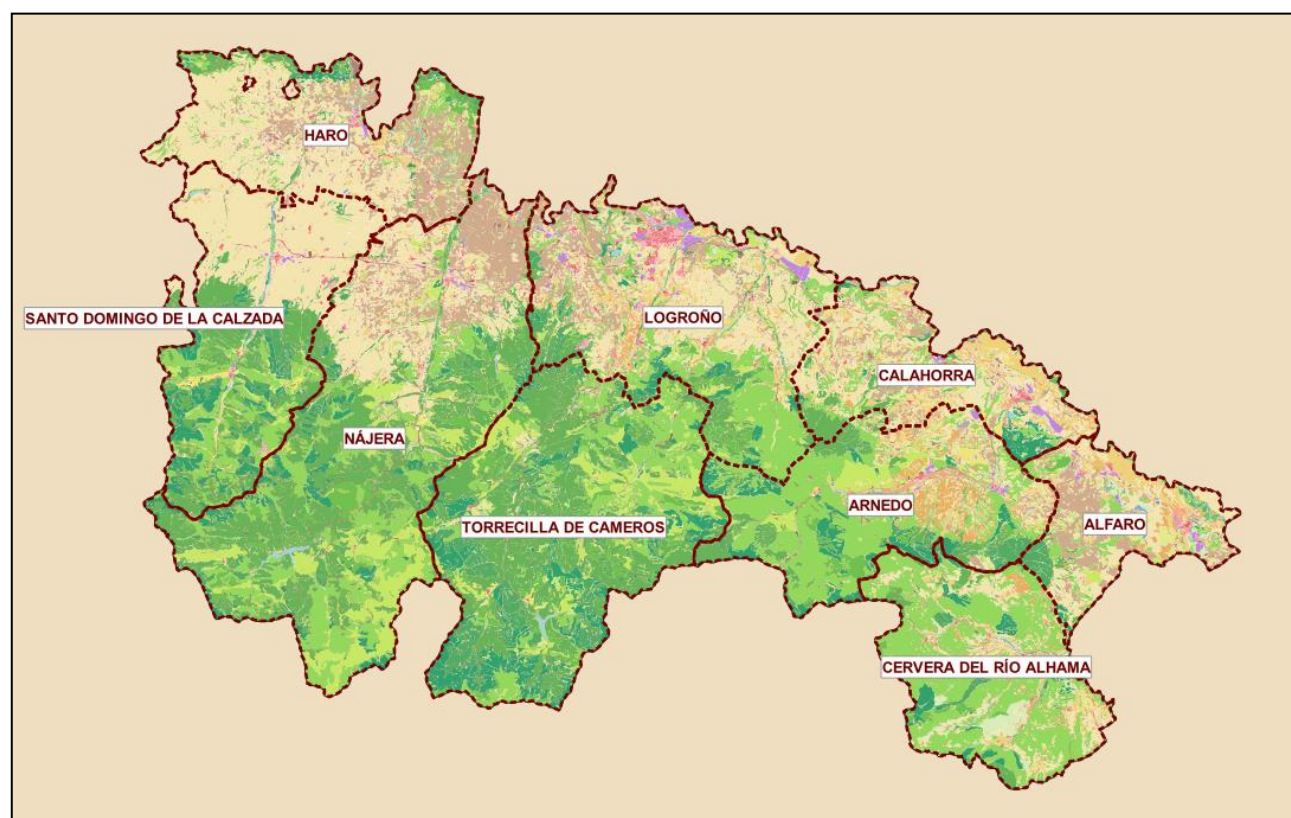
Figura 67. Unidades de paisaje definidas en el Estudio y Cartografía del Paisaje

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. Cómo 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.

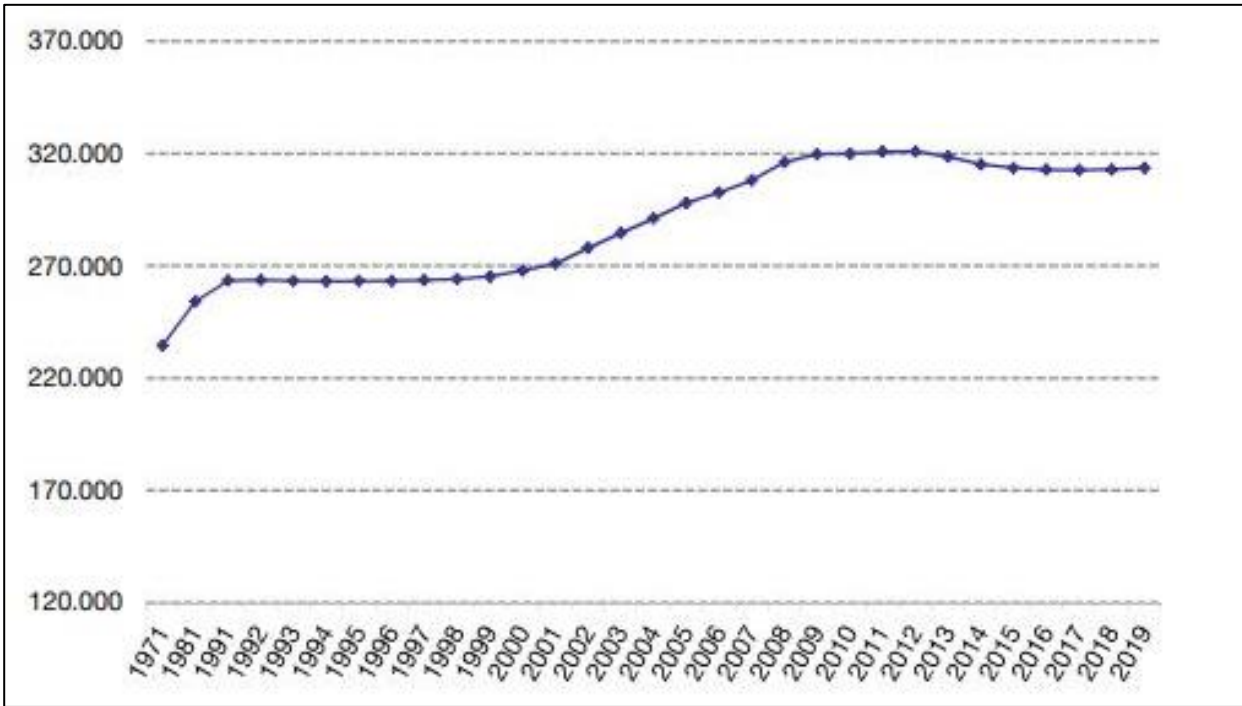


Figura 69. Evolución de la población entre 1971 y 2019

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).

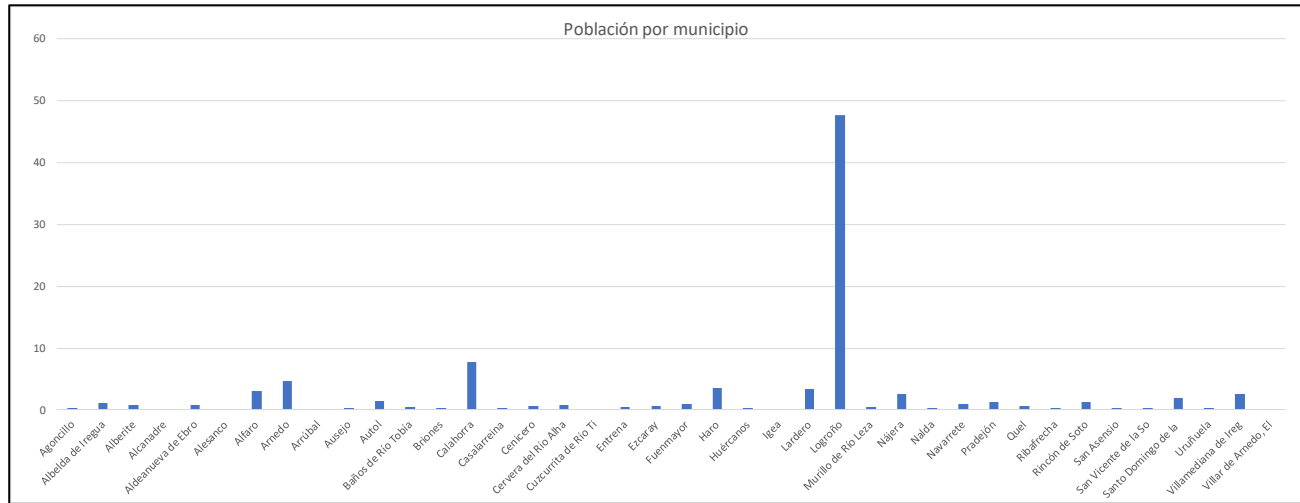


Figura 70. Situación de los municipios de especial relevancia de La Rioja

Fuente: Datos INE 2019 y elaboración propia

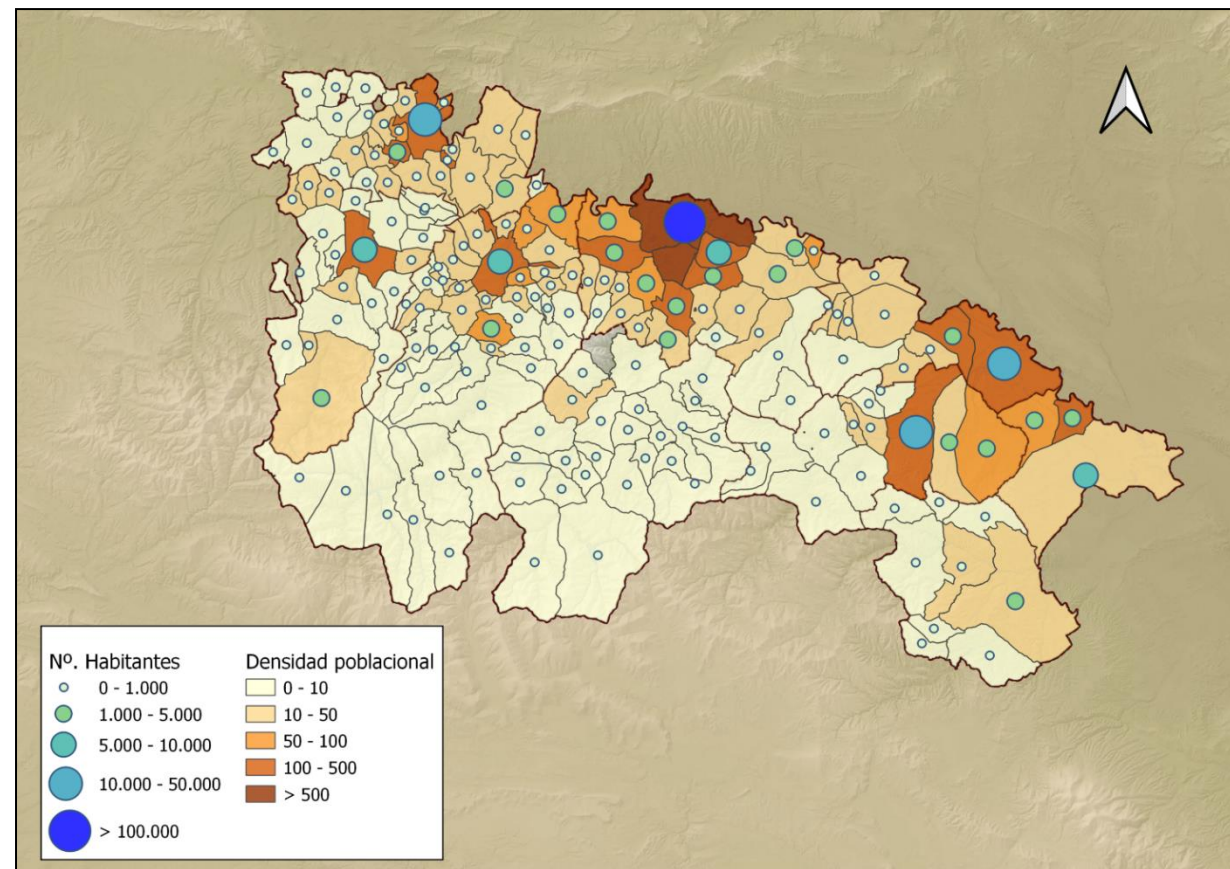


Figura 71. Número de habitantes y densidad de población en cada región de La Rioja

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.

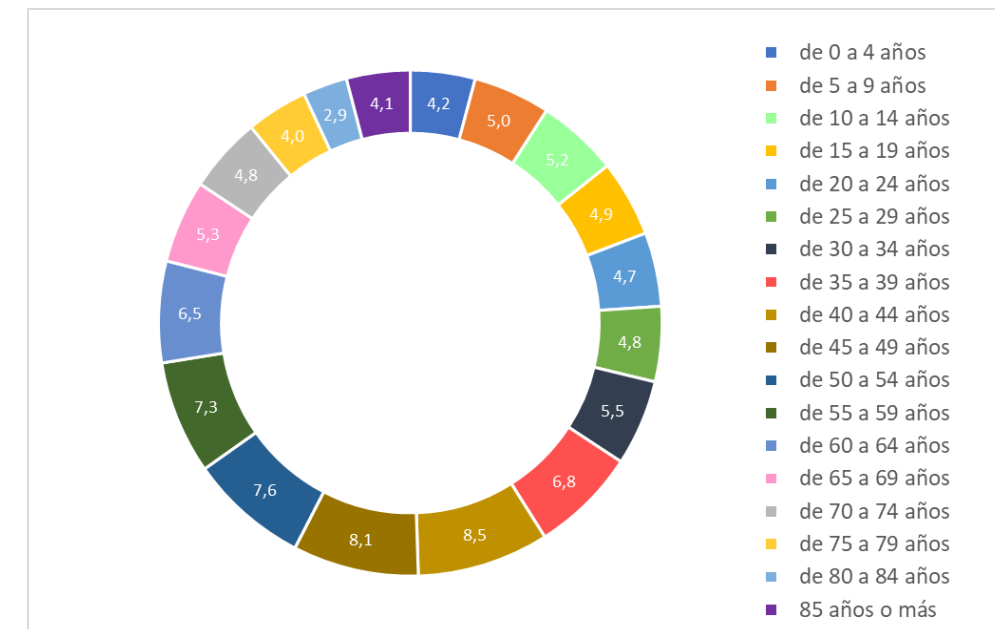


Figura 72. Distribución de población según grupos de edades en La Rioja

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 Lumbrieras 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%).

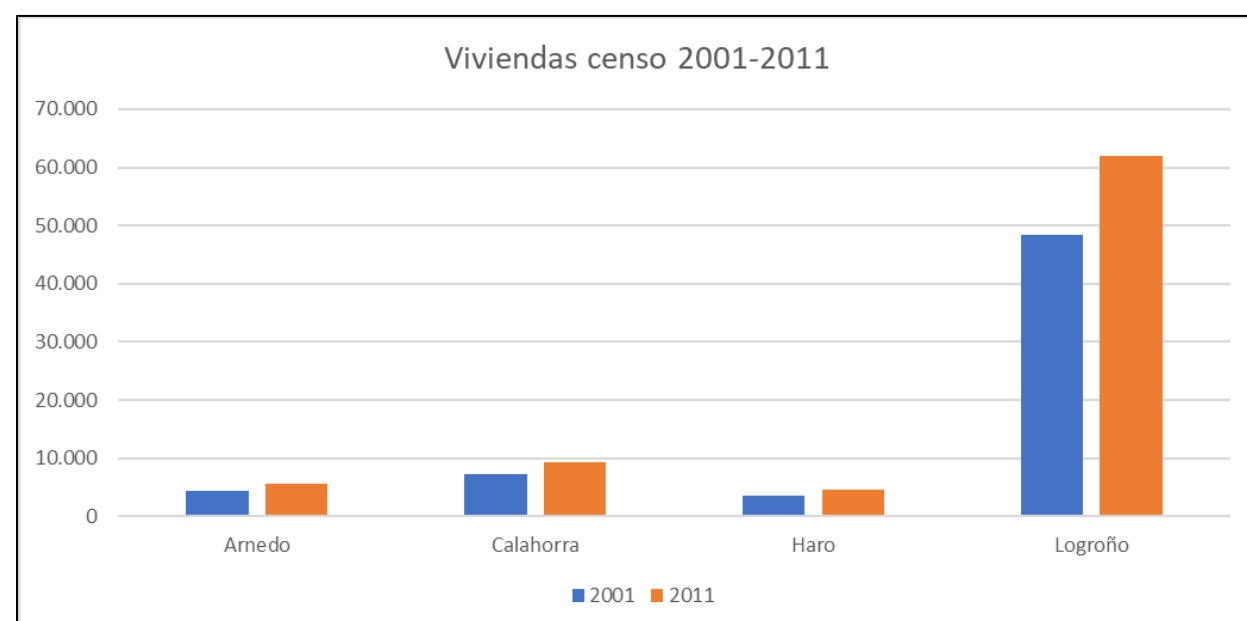


Figura 74. Censo de viviendas familiares principales 2001-2011

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 %.

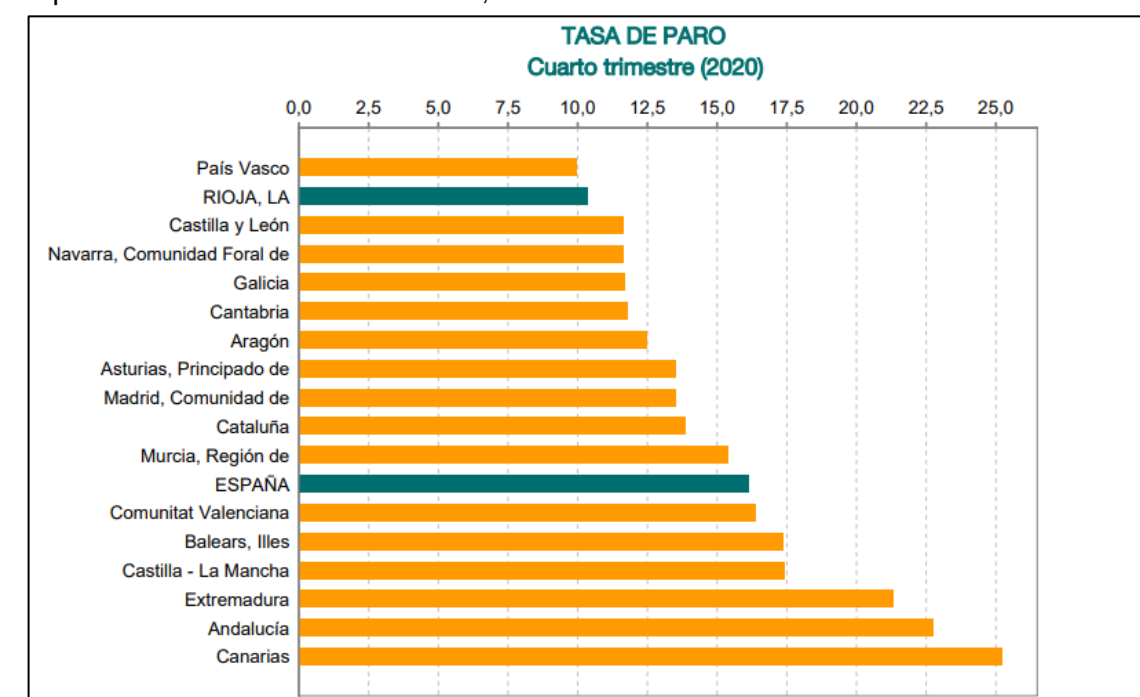


Figura 75. Situación de los municipios de especial relevancia de La Rioja

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

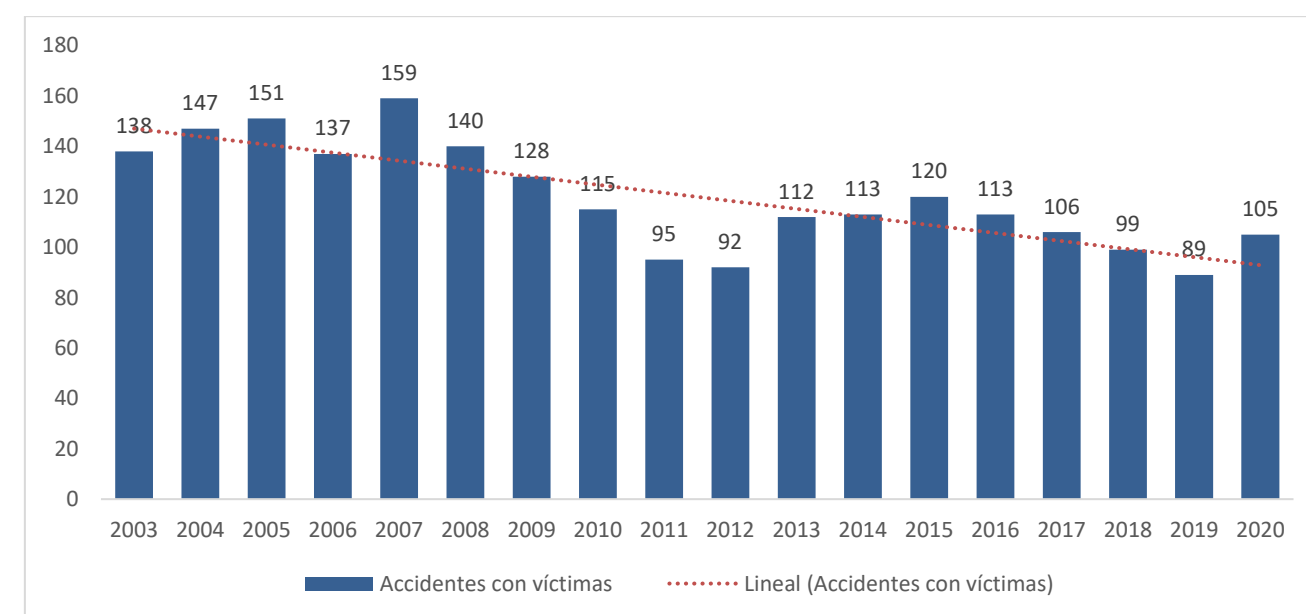
Tal y como queda definido en el anterior Plan de Carreteras de La Rioja, el Plan en la medida en que pueda afectar y generar impactos sobre el medio ambiente natural y los ecosistemas, generará también impactos sobre la salud humana por daños derivados de la contaminación atmosférica, ruido, etc., así 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.

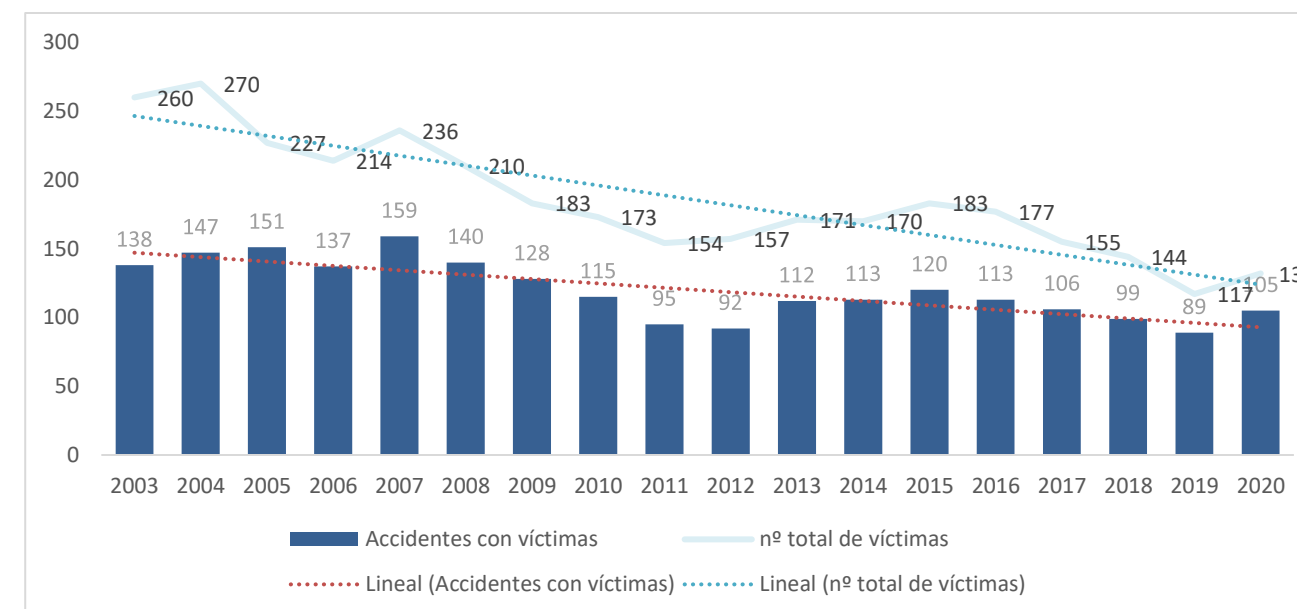
Por tanto, **el análisis se centra en el estudio de la afección al medio humano debido a accidentes de tráfico, así como por el estado de provisión de accesibilidad**, favoreciendo la comunicación y relaciones sociales y culturales.

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.

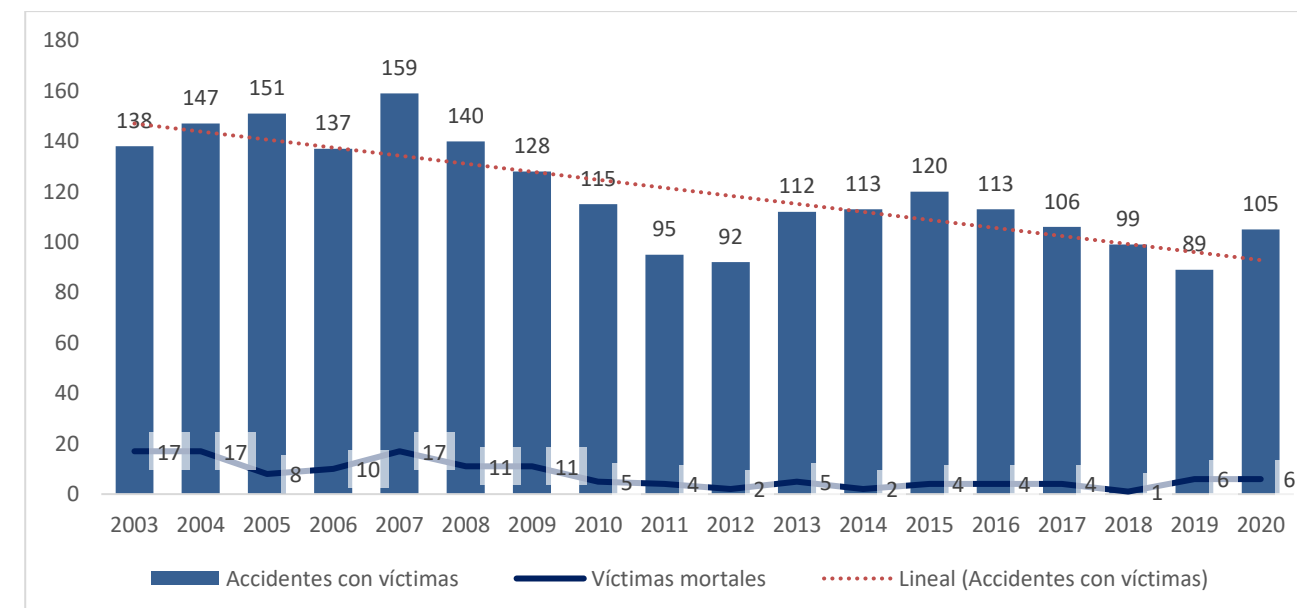
El número de accidentes con víctimas se mantiene en el promedio registrado desde el año 2011. La tendencia en los últimos años es descendente.



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.

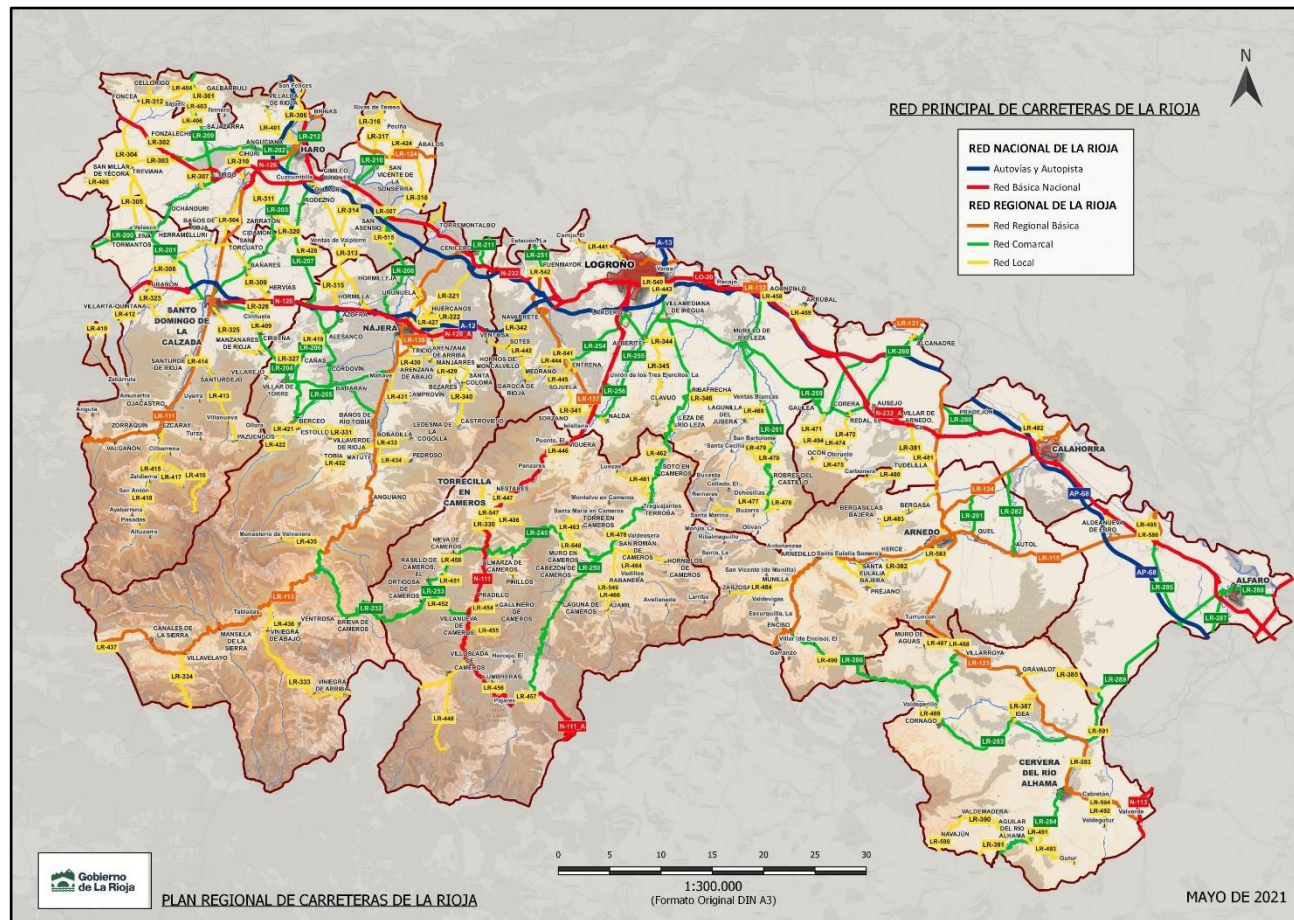


Figura 76. Red de Carreteras de La Rioja

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 Prójano 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 |
| | | 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 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 Minimum 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 invernial | 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 gloriets, 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.

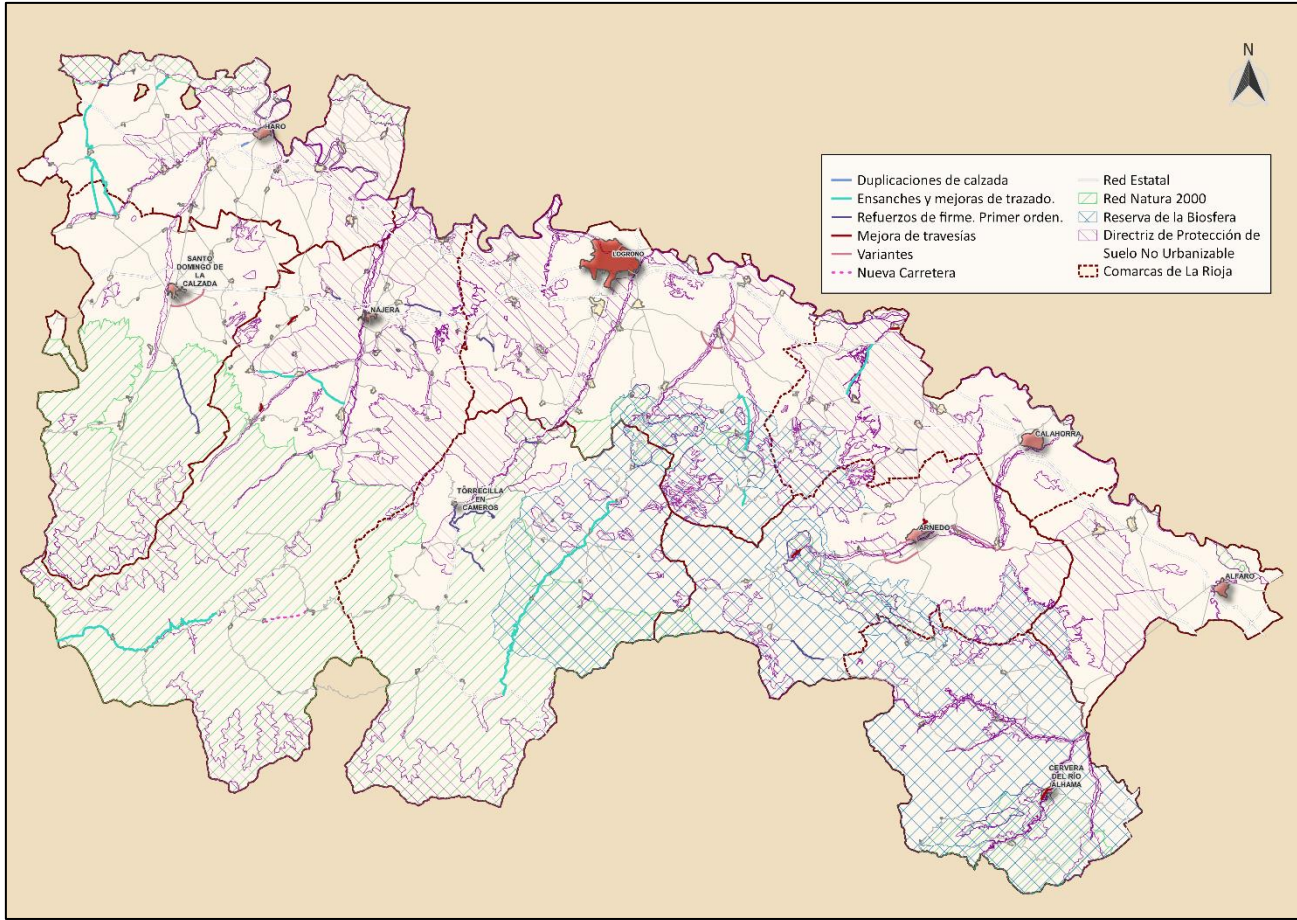


Figura 79. Afección sobre espacios protegidos para la alternativa 1.

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.

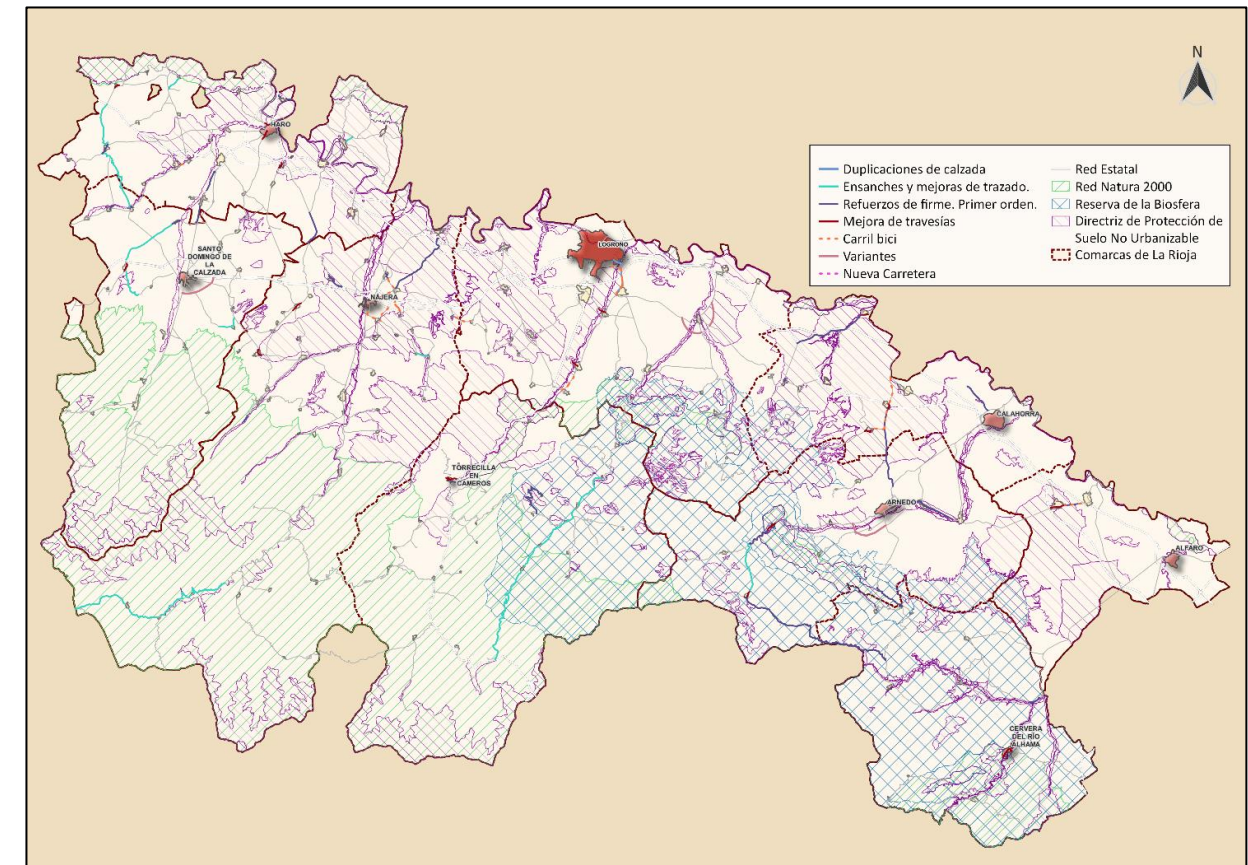


Figura 80. Afección sobre espacios protegidos para la alternativa 2.

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.

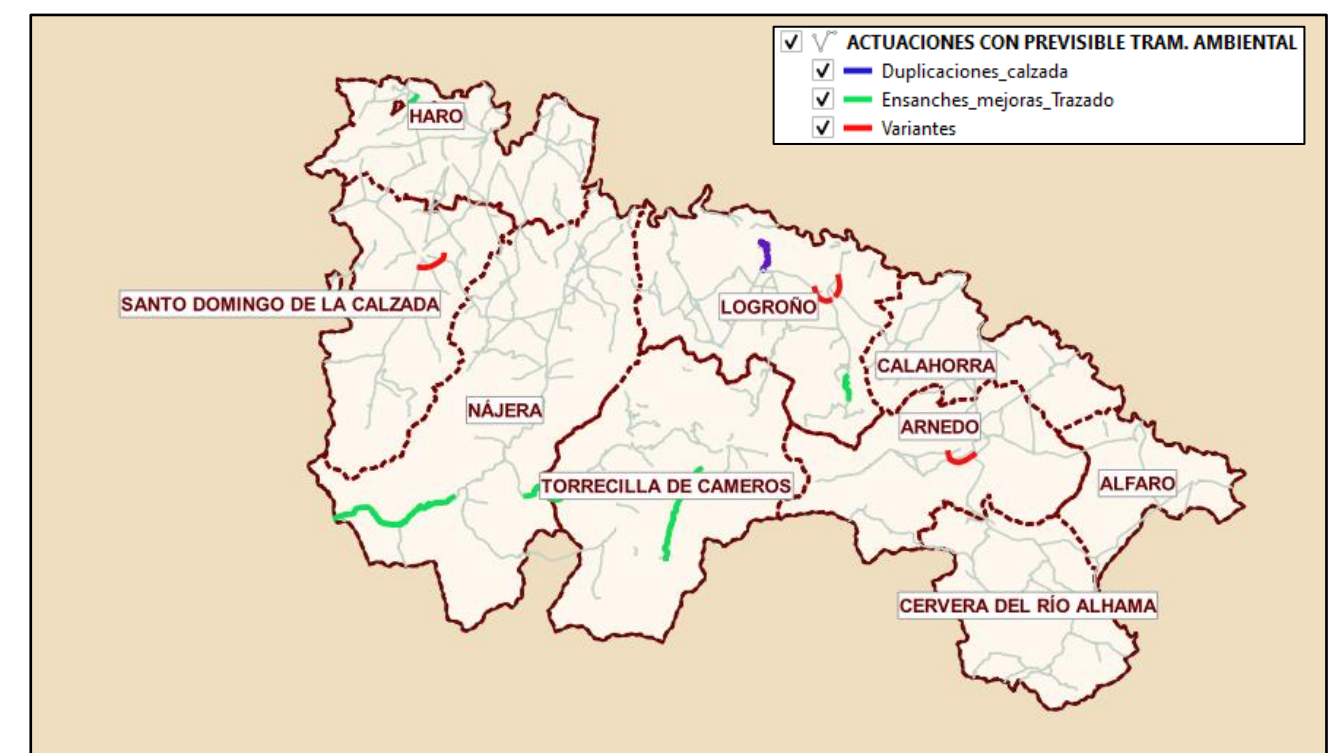


Figura 81. Localización de actuaciones propuestas en Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030 con previsible tramitación ambiental

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**.

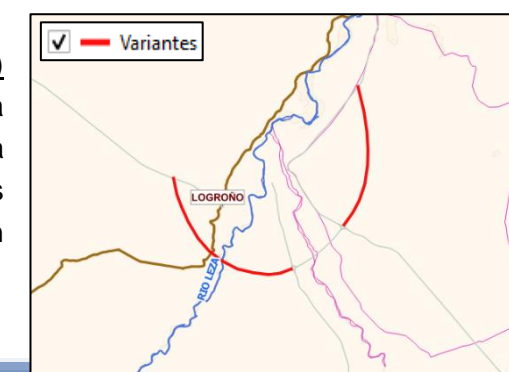
En este caso es previsible que requieran una **tramitación ambiental simplificada** las siguientes actuaciones:

➤ 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.

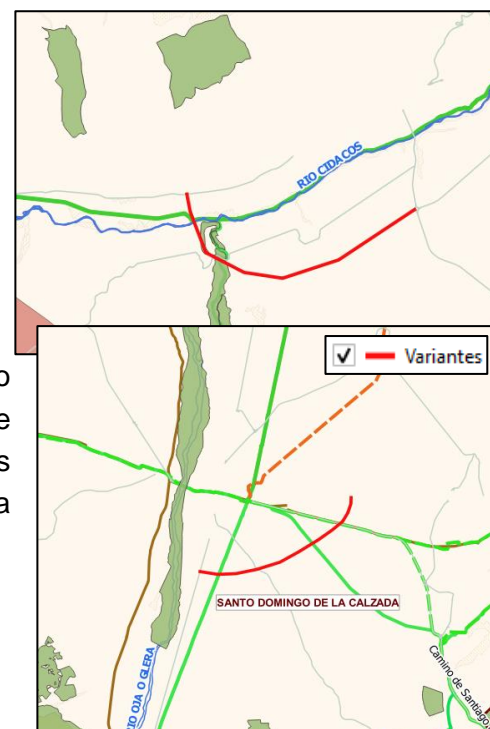


➤ Las **variantes de población, LR-259_1_02 (Tramo Murillo río de Leza (2ª fase), LR-115_13 (Tramo Arnedo Oeste) y LR-111_12 (Tramo Santo Domingo de la Calzada)** que, si bien se trata de infraestructuras de nuevo trazado, no superan una longitud continuada en 10km ni se encuentran espacios protegidos 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.º *Construcción de autopistas y autovías.*
- 2.º *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 a 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 de 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”.

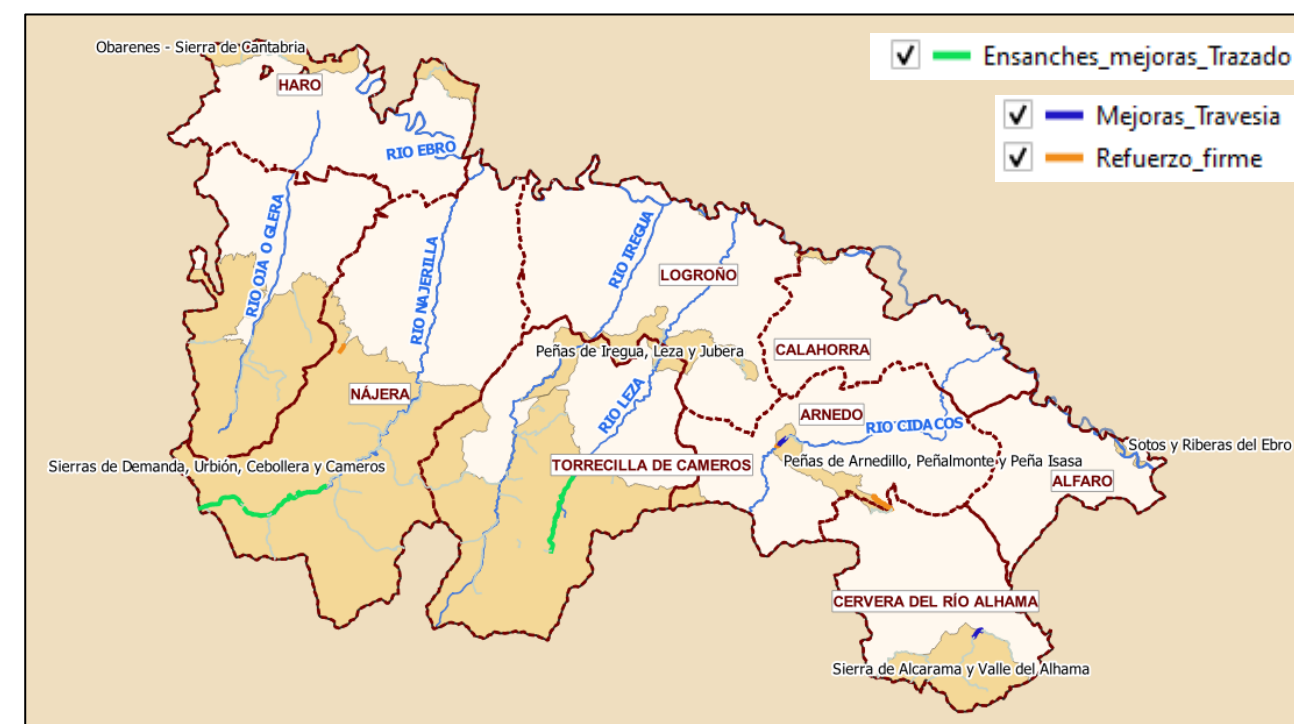


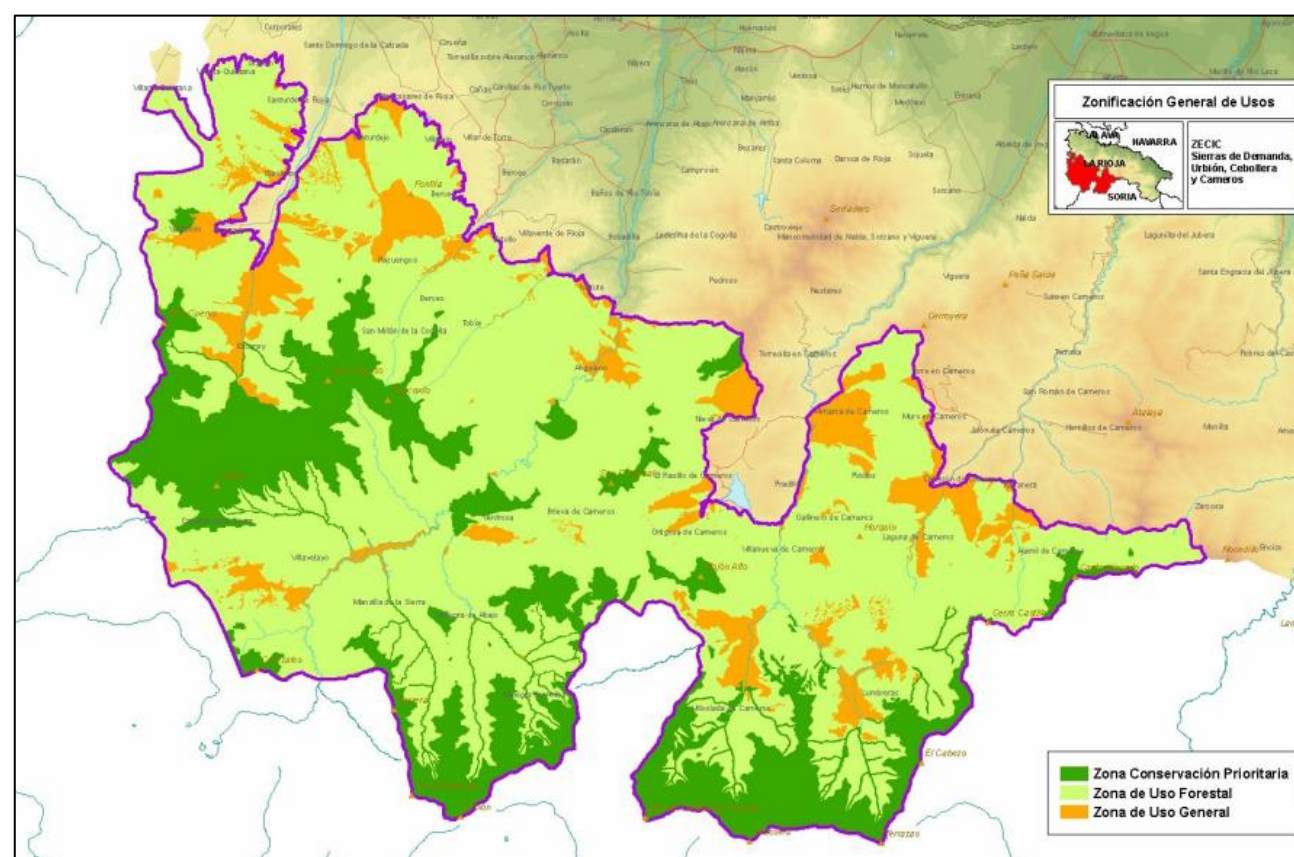
Figura 84. Actuaciones Plan Regional de Carreteras La Rioja 2022-2030 con posible afección a Red Natura 2000

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 | Martín 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 allaga | 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 roburi-petraeae</i> o <i>Illici-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).

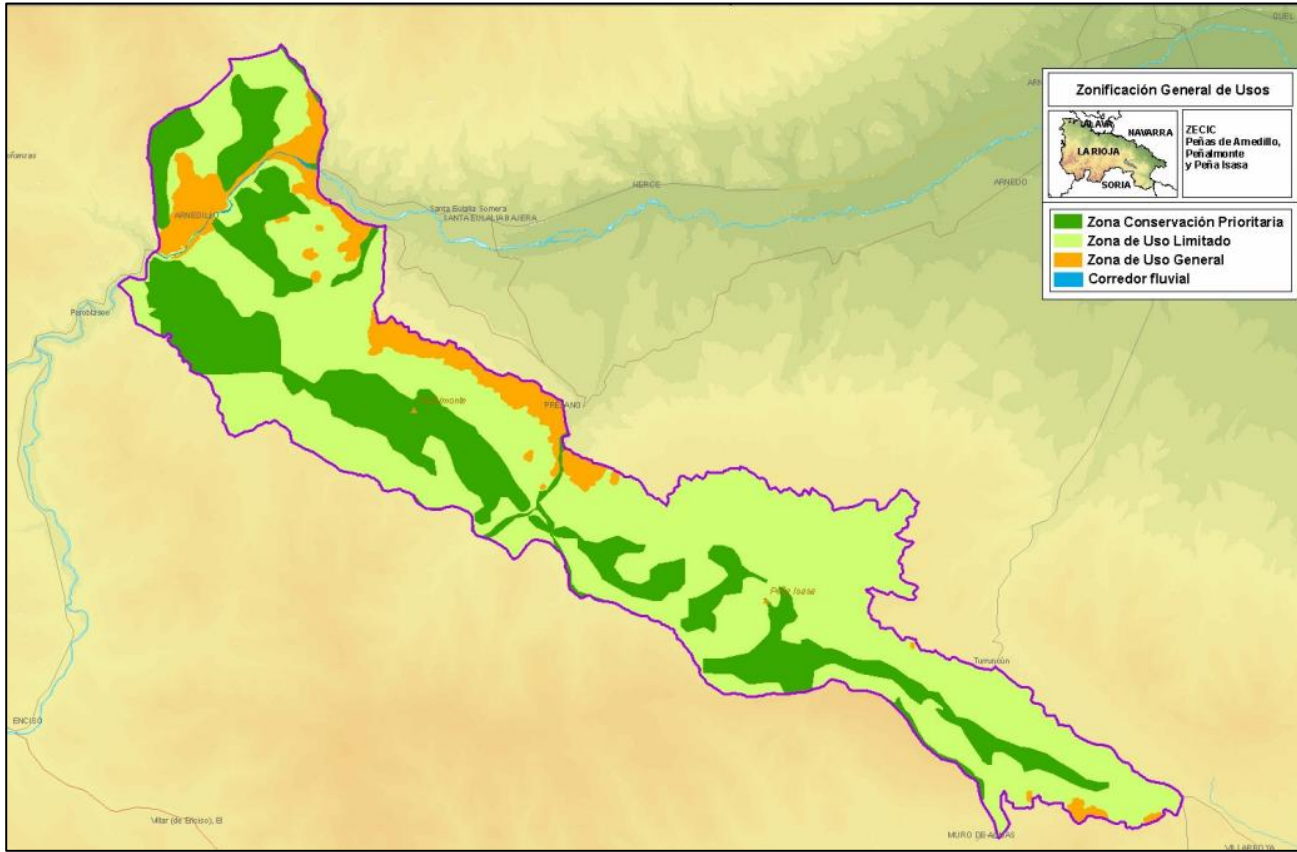


Figura 88. Zonificación s/PGORN Peñas de Arnedillo, Peñalmonte y Peña Isasa

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 Peñalmonite, sabinars, 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: martin pescador, bisbita campestre, chotacabras europeo, águila cuibreru, 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, Peñalmonite 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) |
|---------------------------------|---|--------------|
| Habitats | Vegetación gipsícola ibérica (<i>Gypsophiletalia</i>) (*) | 7,3 |
| * Hábitats prioritarios | 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 sp.</i>) | 5,5 |
| | Matorrales arborescentes de <i>Juniperus spp.</i> | 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, Peñalmonite 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).

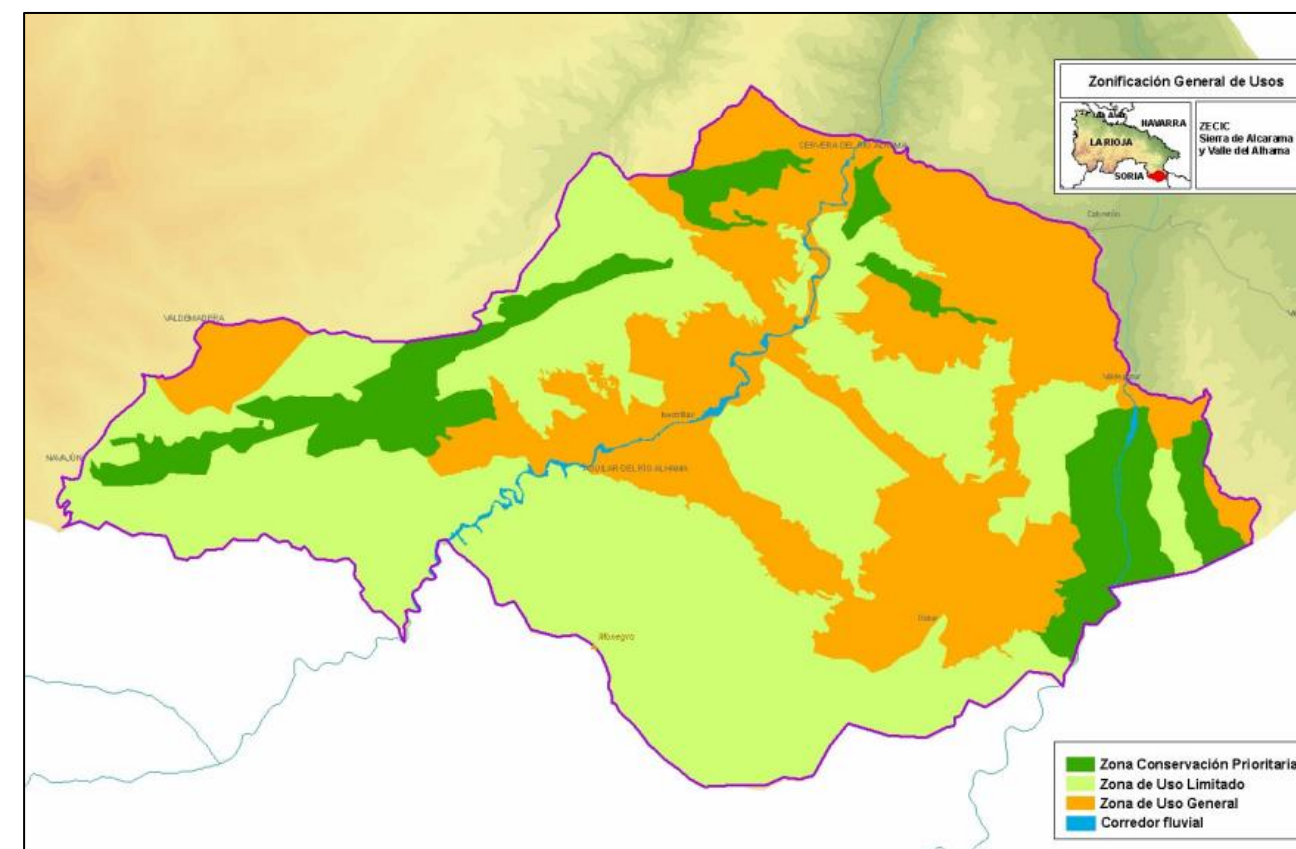


Figura 91. Zonificación s/PGORN Sierra de Alcarama y Valle del Alhama

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 culebrera, 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, Peñalmonte 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.

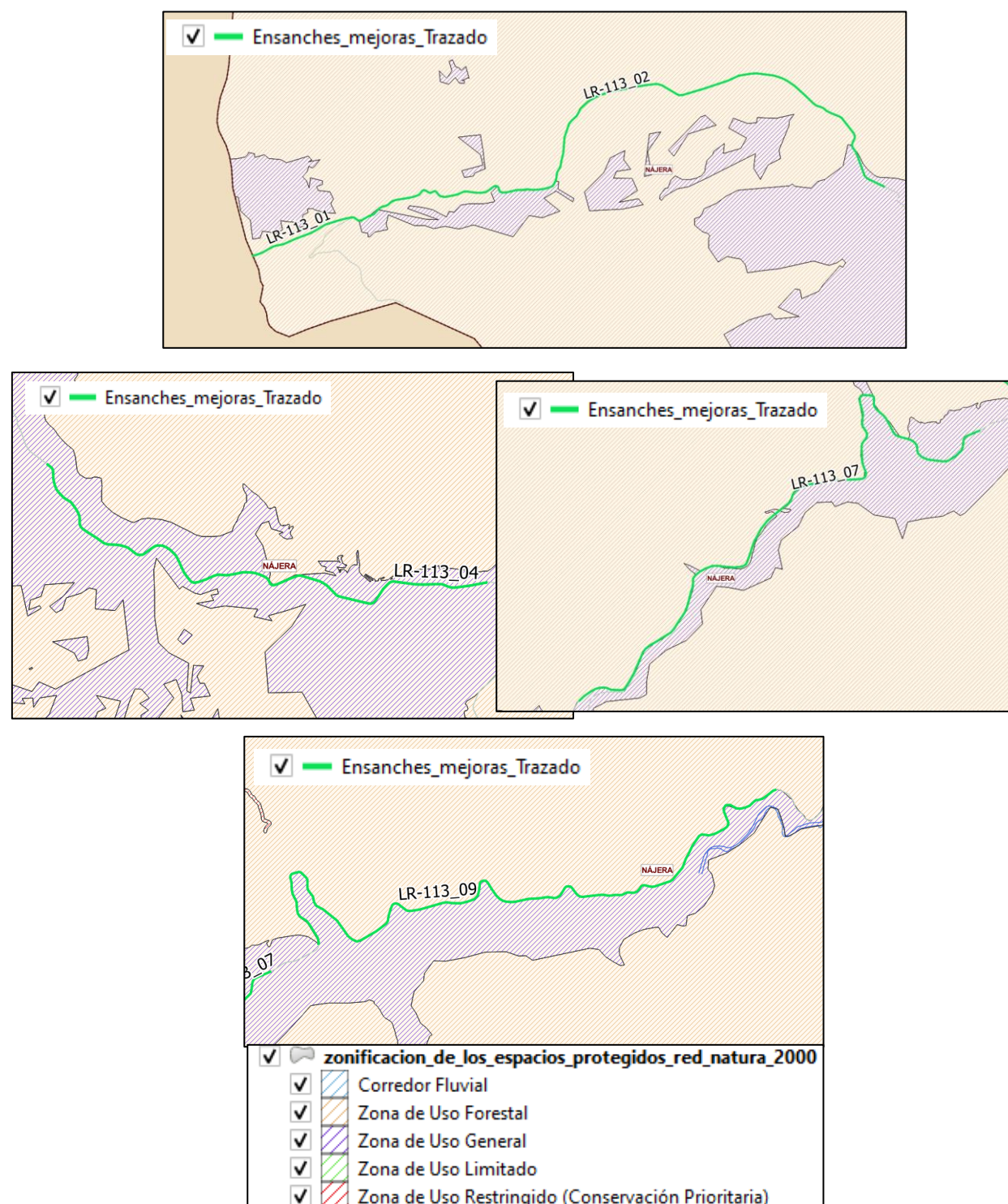


Figura 94. Actuaciones de ensanches y mejoras de trazado y zonificación PGORN del espacio protegido RN 2000 Sierras de Demanda Urbión, Cebollera y Cameros.

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.

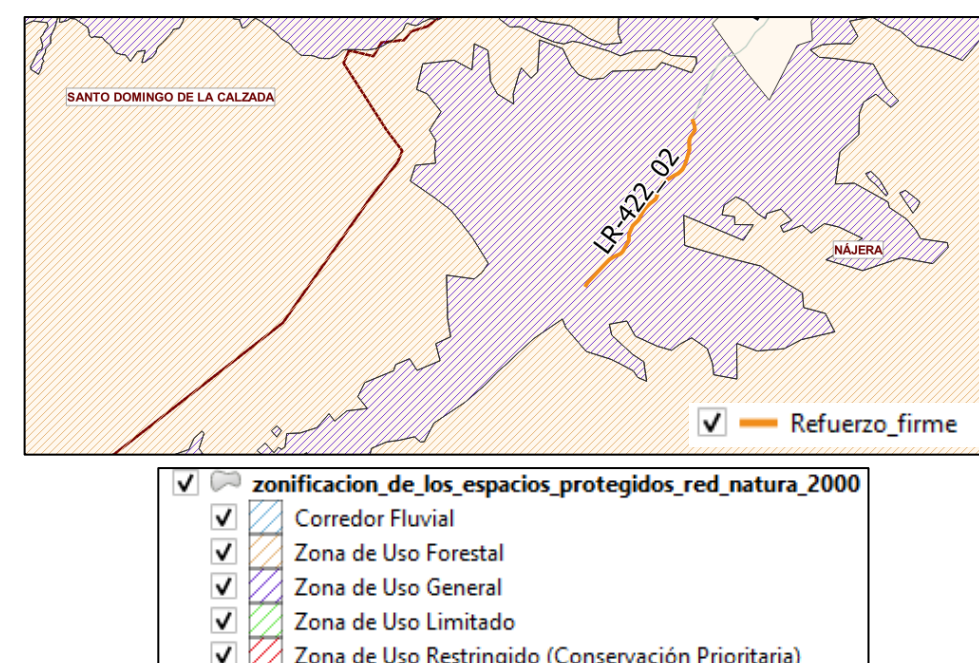


Figura 95. Actuaciones de refuerzo de firme y zonificación PGORN del espacio protegido RN 2000 Sierras de Demanda Urbión, Cebollera y Cameros.

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.

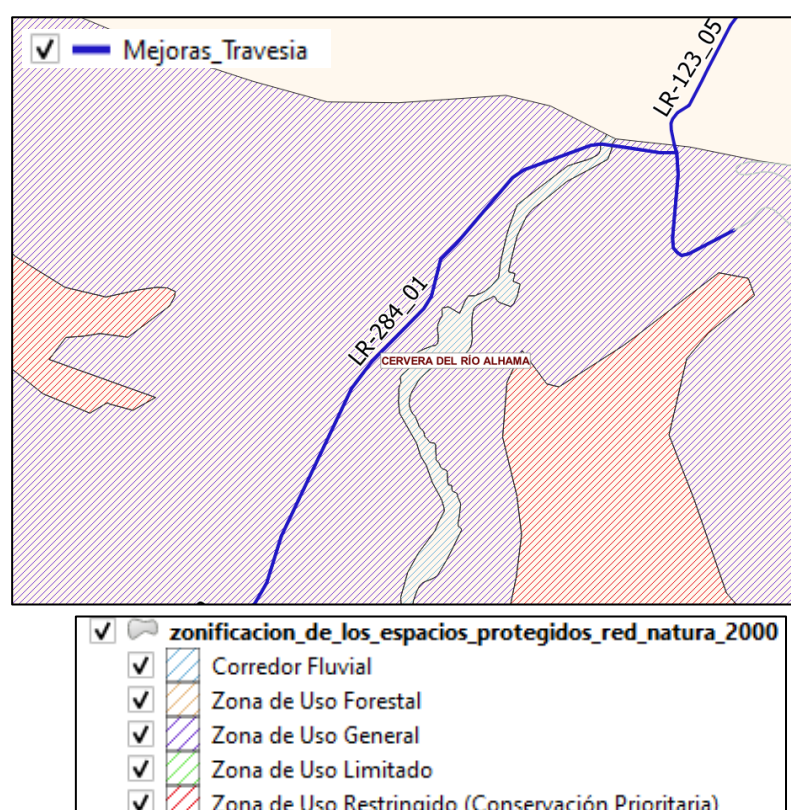


Figura 96. Actuaciones de mejora de travesía y zonificación PGORN del espacio protegido RN 2000 Sierra de Alcarama y Valle del Alhama.

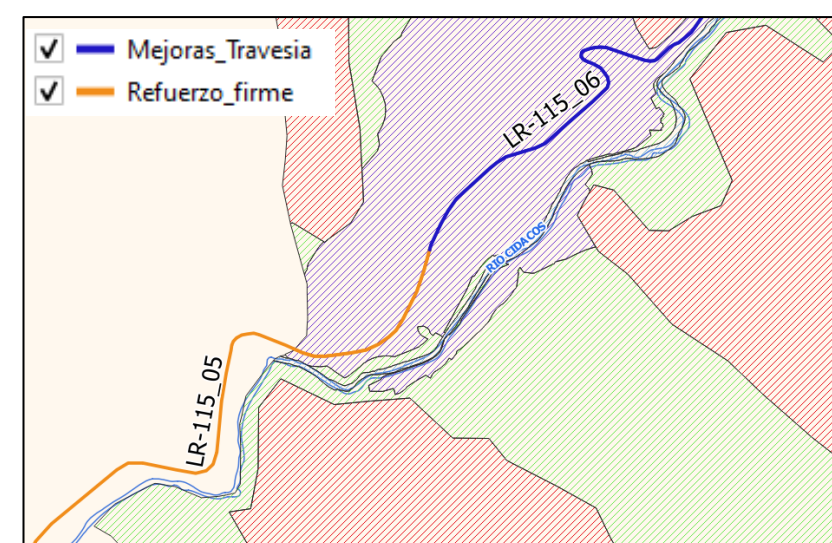
Fuente: Elaboración propia

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.



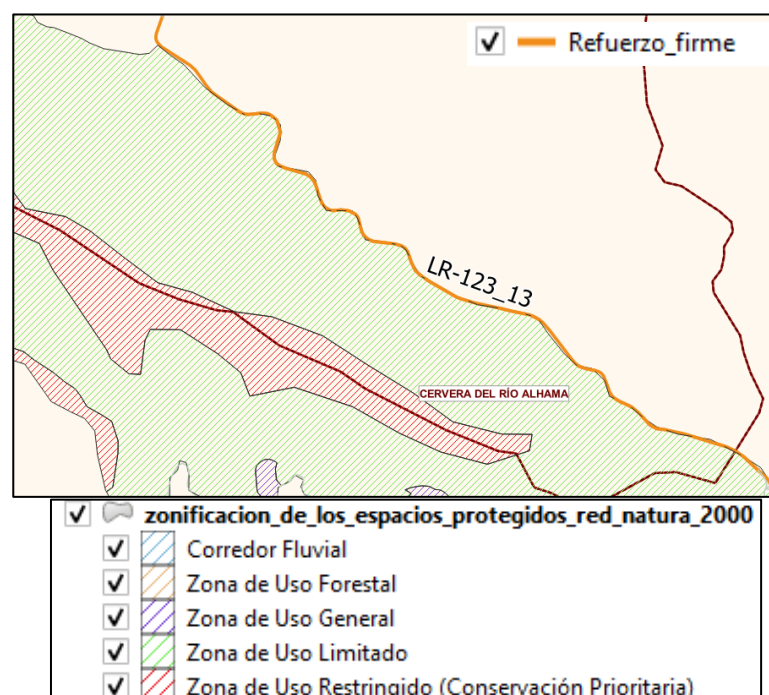


Figura 97. Actuaciones de refuerzo de firme y mejoras de travesía en zonificación PGORN del espacio protegido RN 2000 Peñas de Arnedillo, Peñalmonte y Peña Isasa

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 despeje 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.

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).

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.

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).



- 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).



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).

**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 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

**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

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).

**BOLETÍN OFICIAL DE LA RIOJA****Núm.121**

Lunes, 27 de junio de 2022

Página 10207

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,

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).

**BOLETÍN OFICIAL DE LA RIOJA****Núm.121**

Lunes, 27 de junio de 2022

Página 10208

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.

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).

**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.

