

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

ANEJO 13. RED OBJETIVO



Año 2022



ANEJO 13. RED OBJETIVO

ÍNDICE

ANEJO 13. RED 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

<i>Tabla 1 - Tramos de carreteras que requieren actuaciones de ensanche y mejora según inspección visual 2021</i>	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 carreteras de la Red Local	17
Tabla 12 - Valoración multicriterio por estado.....	20
Tabla 13 - Valoración multicriterio por geometría – NO Calzada / NO Plataforma.....	21
Tabla 14. Valoración multicriterio por geometría – Sí Calzada / NO Plataforma.....	21
Tabla 15 - Valoración multicriterio por trazado	21
Tabla 16 - Valoración multicriterio por travesías y variantes.....	21
Tabla 17 - Valoración multicriterio por niveles de servicio	21
Tabla 18 - Valoración multicriterio por accesibilidad.....	22
Tabla 19 - Valoración de las actuaciones	22

1 INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS

En el presente anejo se propone una Red Objetivo de la Comunidad Autónoma de La Rioja, que ha sido definida tras una evaluación de los problemas y necesidades detectados en la fase de análisis y diagnóstico, tanto en la situación actual como para la futura. A través de esta red se satisfarán los siguientes objetivos, los cuáles han sido definidos teniendo en cuenta los objetivos que dispone la ONU en la Agenda del 2030 sobre el desarrollo sostenible en materia medioambiental (ODS), las disposiciones de Planes superiores y aplicables al ámbito de estudio, en materia de movilidad, ordenación del territorio, infraestructuras del transporte, etc.:

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

Se realiza pues, una propuesta de Red Objetivo, estableciendo umbrales mínimos para cada una de las necesidades en base a lo analizado en los anejos correspondientes y fijando criterios técnicos para la definición de características tipo de la Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja en base a su categoría, tráfico, orografía, funcionalidad y entorno.

2 CLASIFICACIÓN DE LA RED DE CARRETERAS DE LA RIOJA

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

En cumplimiento de la Ley 2/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja, Título I, Artículo 4º de la Red Autonómica se estructura en tres niveles jerárquicos: Red Regional Básica, Red Comarcal y Red Local.

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

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

- La **Red Regional Básica**, que junto con la Red del Estado constituye el primer nivel dentro de la jerarquía actual y su misión fundamental es la de canalizar los principales flujos de tráfico de largo y medio recorrido, ofreciendo un alto nivel de servicio y unas conexiones lo más directas posible. En este nivel de la Red estarán incluidas las carreteras que canalicen los principales flujos interregionales y las que conecten los centros básicos de la región, entre ellos y con el exterior, y para finalizar aquellos itinerarios que canalicen importantes flujos de vehículos pesados. Supone un **20,08 %** de la Red autonómica y es la estructura principal sobre la que se diseña el resto de la Red regional.
- La **Red Comarcal** es el segundo nivel dentro de la jerarquía propuesta en la actualidad y permite la comunicación de los mayores núcleos de población y centros de actividad de cada comarca con sus centros comarcales y con los más próximos de otras comarcas. Constituye el **33,35%** de la Red regional.
- La **Red Local** es el tercer y último nivel dentro de la jerarquía propuesta e incluye los tramos de carretera de la Red de la comunidad no incluidos en las redes básica y comarcal. Su funcionalidad reside en comunicar los centros de población menores, entre sí, con los núcleos intermedios de apoyo y a través de éstos con la cabecera comarcal. Aporta el **46,57%** de los kilómetros del total de Red de la comunidad.

La Red Regional Básica, junto con la Red del Estado, tendrá un carácter estructurante del territorio potenciando el equilibrio territorial, canalizando los principales flujos de las relaciones intrarregionales y de ésta hacia el exterior, y recogiendo los tráficos de tránsito que atraviesan la región. Serán las que soporten mayores intensidades de circulación.

Las redes Comarcal y Local garantizarán las dotaciones mínimas de accesibilidad al espacio microrregional, siendo el soporte de las relaciones de corto recorrido y estableciendo la conectividad de enlace de puntos interiores con la Red de mayor nivel jerárquico.

3 CONDICIONANTES Y NECESIDADES DETECTADOS EN EL ANÁLISIS

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

3.1 Marco legislativo y estratégico

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

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

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

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

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

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

Los criterios más importantes que se han adoptado para definir la Red objetivo 2030 es la consecución de infraestructuras en las que dos vehículos puedan cruzarse en todas las vías de la Comunidad Autónoma, y en las que la circulación de los vehículos pueda realizarse en condiciones homogéneas durante todo el recorrido, así como que todos los municipios de la Comunidad Autónoma tengan un acceso por carretera en condiciones adecuadas a su hospital de referencia en un tiempo inferior a una hora.

3.2 Grado de ejecución del Plan vigente y repercusión de las actuaciones pendientes

Como ya se ha mencionado, el Plan actualmente vigente fue aprobado en el año 2010 y su horizonte temporal llegaba hasta 2021. Como cabía esperar, una parte de las actuaciones recogidas en este Plan han sido ya ejecutadas y puestas en servicio (variantes de población, ensanches y mejoras en la Red de Carreteras, mejoras en travesías, conservación y mejoras de la seguridad vial etc.). No obstante, se han identificado y analizado aquellas actuaciones que no se han ejecutado hasta el momento y se encuentran planificadas, así como aquellas que se encuentran en ejecución o en fase de actuaciones preparatorias (estudios de alternativas, anteproyectos, proyectos, etc.) y las que se prevé ejecutar durante el año 2021 y siguientes.

Además, se han analizado las inversiones económicas realizadas en relación a la ejecución de actuaciones del Plan de carreteras y a la previsión de gasto, incluyendo tanto obras de nueva ejecución como aquellas referentes a la conservación de infraestructuras y a la proyección de mejoras en la Red de carreteras de La Rioja.

Por último, se ha llevado a cabo el análisis de la repercusión que tienen las actuaciones pendientes sobre la Red de Carreteras, en función del tipo de obra o actuación sin ejecutar, para lo que se consideran los siguientes casos: acondicionamientos, ensanches y mejoras, nuevas carreteras, variantes y tramos de autovía sin ejecutar, refuerzos de firme y labores de conservación pendientes, tramos urbanos de carreteras no cedidos a los ayuntamientos, actuaciones de seguridad vial no ejecutadas y proyectos y estudios previos sin redactar.

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

1. Existencia de deficiencias de conservación en ciertos puntos de la red, sobre todo en sus vías menos transitadas, por una menor frecuencia de mantenimiento que la prevista o por menores recursos que los previstos.
2. Variantes de carreteras a su paso por municipios no ejecutadas.
3. Tramos urbanos de carreteras sin mejoras de seguridad vial o sin ceder a los Ayuntamientos.
4. Núcleos de actividad en desarrollo con vías obsoletas.
5. Actuaciones de obra nueva, de gran calado, sin ejecutar.
6. Estudios de viabilidad y proyectos sin redactar, que perjudican el desarrollo y ejecución de mejoras sobre la Red autonómica de carreteras de La Rioja.

Por último, quedan inventariadas y catalogadas todas las actuaciones previstas y realizadas en la Red Regional de Carreteras de La Rioja, desde el año 2010 a la actualidad, para lo que se tienen en cuenta las actuaciones previstas en el Plan con vigencia hasta 2021, las que han sido realmente ejecutadas al margen de si estaban o no previstas y aquellas que han sido anunciadas por el Gobierno de La Rioja para su ejecución a corto plazo. También se indican en el mismo las actuaciones cuyas vías han sido cedidas a los Ayuntamientos u otras administraciones, no correspondiendo al Gobierno de La Rioja la realización de actuaciones futuras en las mismas, salvo acuerdo expreso por ambas partes.

3.3 Inventario y estado de conservación de la red

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

- a) Identificación:
 - Código y nombre de la carretera
 - Código y denominación del tramo
 - Puntos kilométricos inicial y final del tramo
 - Distancia a origen del punto inicial y final del tramo
 - Longitud total del tramo
- b) Del entorno:
 - Tipo de terreno (llano, ondulado, accidentado y muy accidentado)
 - Litología, tectónica, geología y geotecnia
 - Bienes culturales

- Reserva Biosfera
 - Espacios protegidos por la Red Natura 2000
 - Clase del tramo (Urbano e Interurbano)
 - Planeamiento urbanístico (Clasificación y categoría del suelo)
 - Instrumentos de ordenación (Lugar y categoría de ordenación)
- c) Físicas y geométricas:
 - Tipos de firme
 - Número de carriles
 - Tipo de carretera (convencional o desdoblada)
 - Sección transversal (ancho de calzada y arcenes)
 - Trazado (pendiente media)
 - d) De equipamiento de la carretera
 - Estado de conservación de la señalización y balizamiento
 - Iluminación.
 - Equipamientos urbanos
 - e) Superficiales:
 - Estado de conservación del firme
 - f) Funcionales:
 - Intensidad de vehículos (IMD y % de pesados)
 - Velocidad máxima del tramo
 - Velocidad media del tramo
 - Nivel de servicio
 - Accidentalidad

En cuanto al análisis de la sección de la **plataforma**, se han identificado 125,61 km de las redes Regional Básica y Comarcal con una anchura de plataforma inferior a 6 metros, mientras que de la red Local se han identificado 153,2 km con una anchura de plataforma inferior a 5 metros.

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

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

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

De este análisis se extrae que, aproximadamente, un 12% de la red presenta un firme en muy mal estado y un 13% en mal estado. Asimismo, un el 77,49% de la red de carreteras de La Rioja tiene una señalización en mal o muy mal estado, siendo un porcentaje muy elevado.

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

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

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

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

ENSANCHES Y MEJORAS	TIPO DE ACTUACIÓN
LR-113. Mansilla (Tramo De LR-334 a Pk-20+250) 8,9 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-113 (Tramo Canales a Villavelayo) 3,5 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-115. (Enciso al Pk-7+360) 4,1 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR 207. Badarán (Tramo de LR-205 al Pk-19+100) 4,1 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-232 (De Ortigosa al Pk-11+500) 5,9 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-250. (Tramo Jalón a Laguna de Cameros) 6,3 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-250 (Tramo Terroba a Jalón) 6,7 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-259. Ausejo (Tramo N-232 a LR-260) 5,3 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-301. Galbarruli (Tramo Galbarruli a la LR-403) 1,6 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-304 y LR-305. Treviana 13,4 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-308. Grañón- Villalobar (Tramo N-120 a Pk-10) 5,7 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-312. Foncea-Cellórigo 4,7 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-315. Hormilla 4,6 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-323 (Tramo LR-308 a Morales) 3,6 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-344. Alberite 1,3 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-448. Lomos de Orio 8,5 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-454. Gallinero de Cameros (puente a Gallinero) 2,5 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-455. Aldeanueva de Cameros 3,6 Km.	ENSANCHE Y MEJORA
LR-115 (Travesía de Aldeanueva hasta N-232). 5,5 Km.	REFUERZO DE FIRME
LR-115 (Tramo de Amedillo 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%
Viniestra de Abajo	Hospital San Pedro	-	75	70	16,7%
Viniestra 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%
Viniestra de Arriba	Hospital San Pedro	-	36	79	31,7%
Viniestra 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:

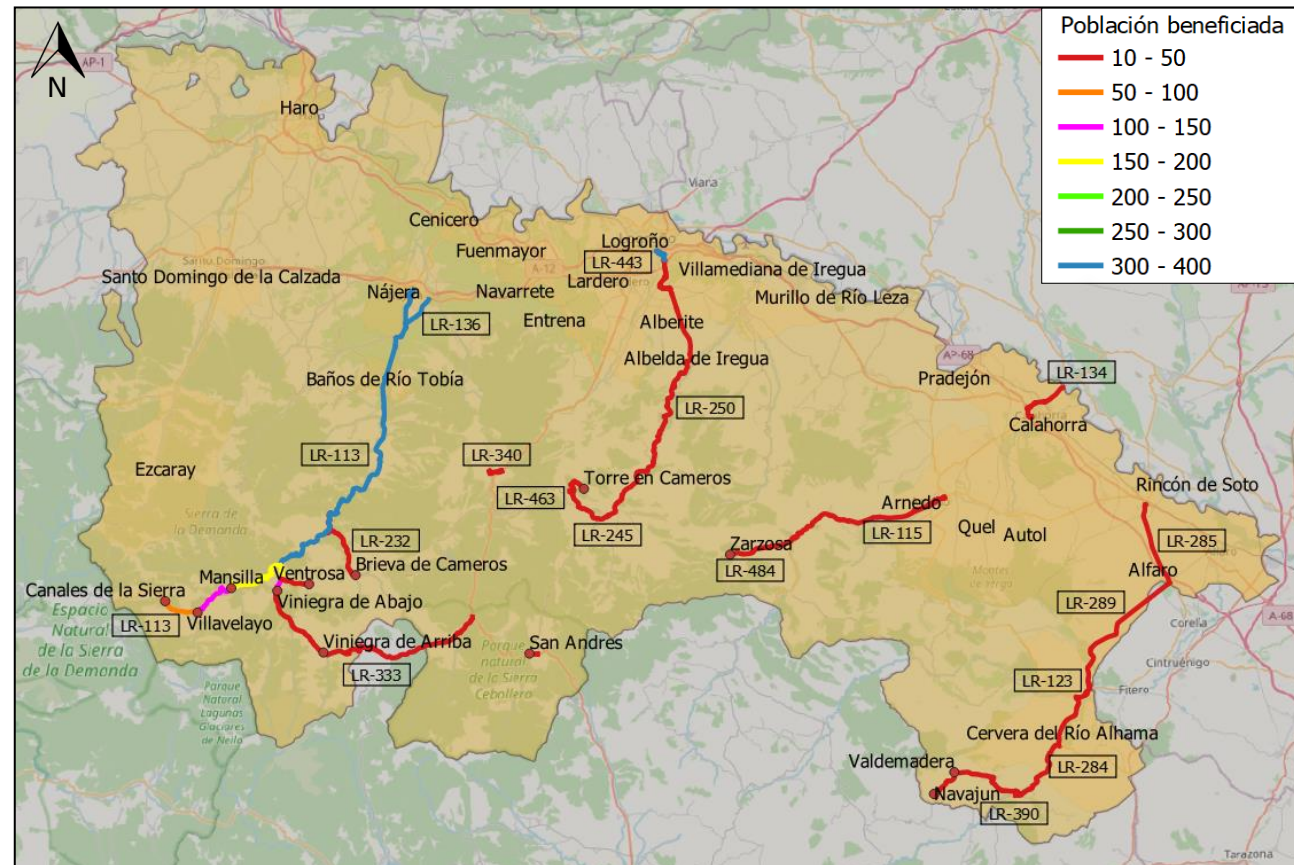


Ilustración 1– Población beneficiada con mejoras en los tramos que afectan a núcleos con deficiencias de accesibilidad a centros sanitarios (CS y hospital más cercano)

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.

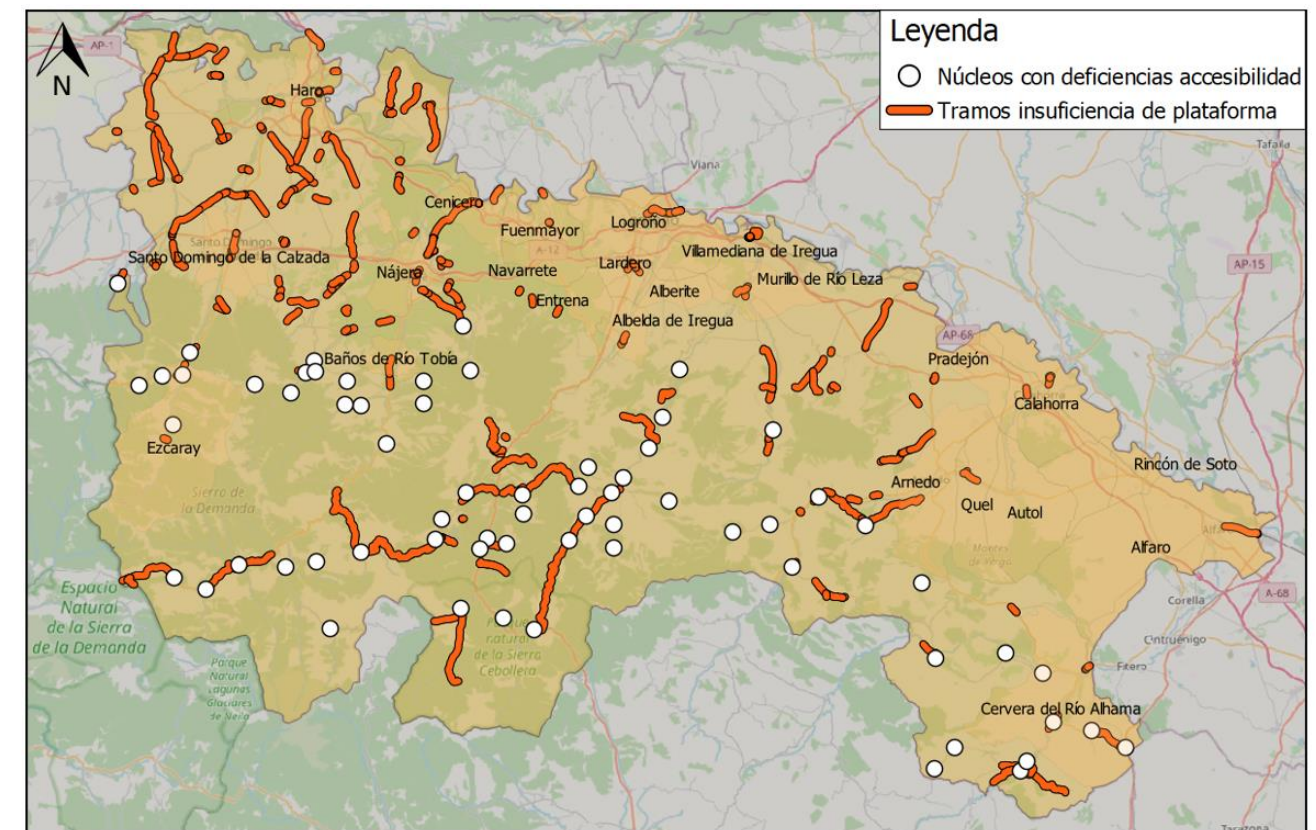


Ilustración 2 – Tramos con insuficiencia de plataforma y núcleos con deficiencias de accesibilidad

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			
		IMD	LLANO (L)	ONDULADO (S)	ACCIDENTADO (A)	MUY ACCID. (M)
CLASIFICACION	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	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	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 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.

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.

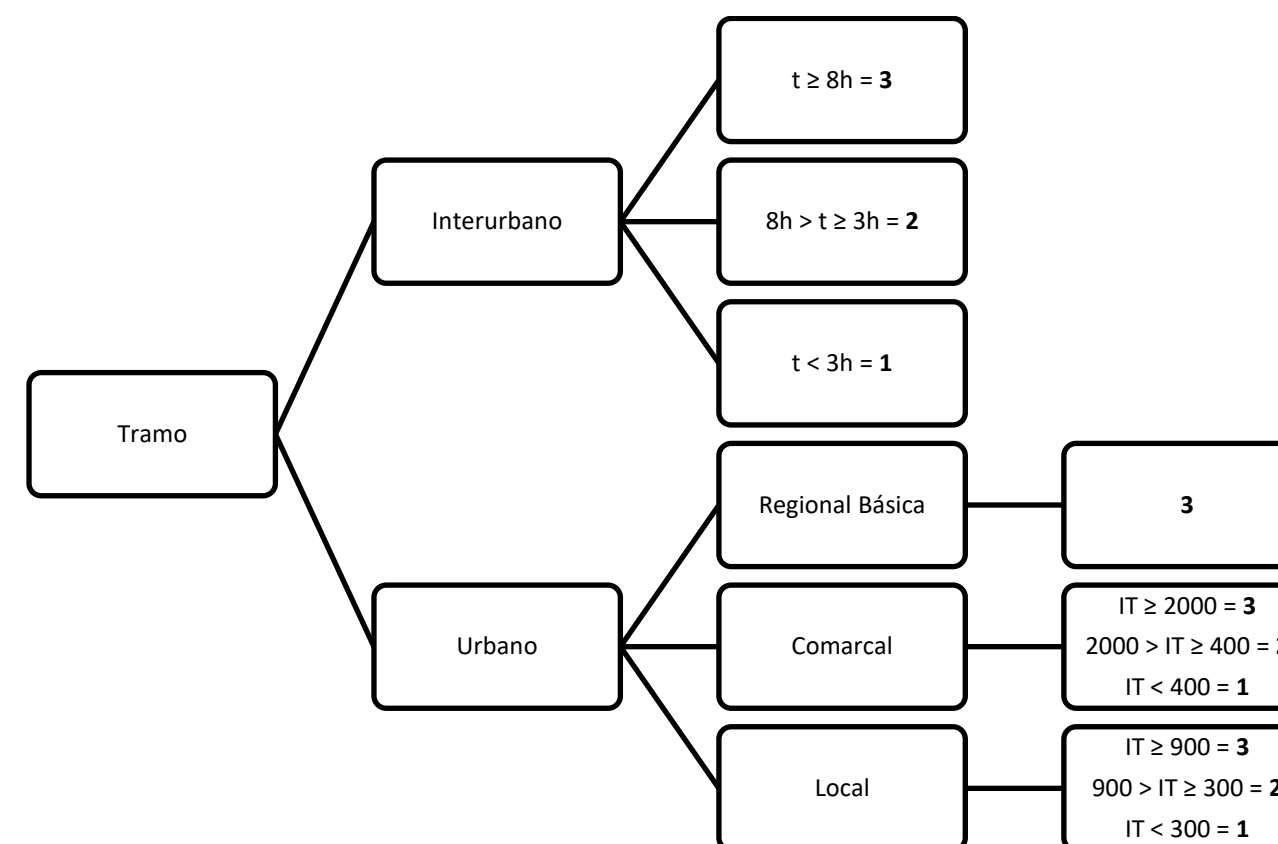


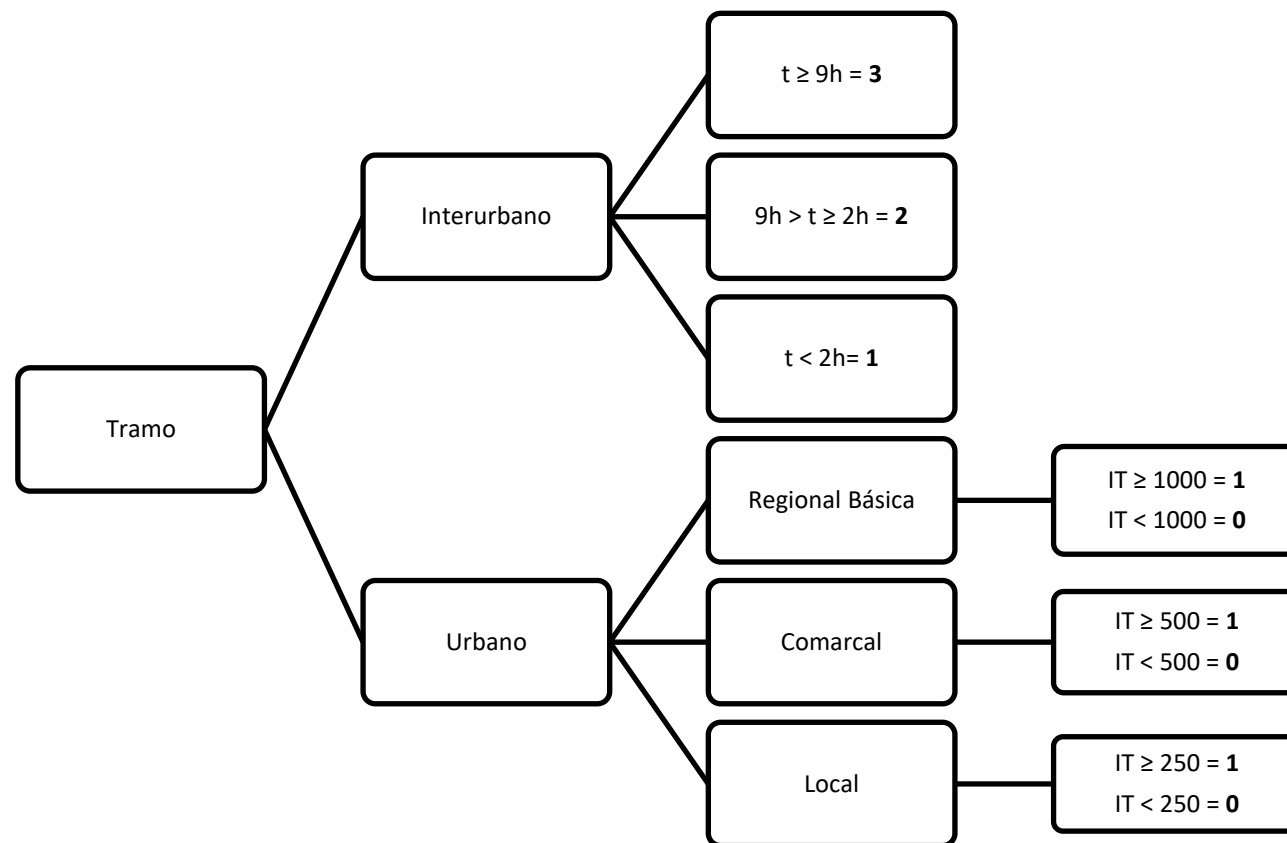
Tabla 12 - Valoración multicriterio por estado

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%

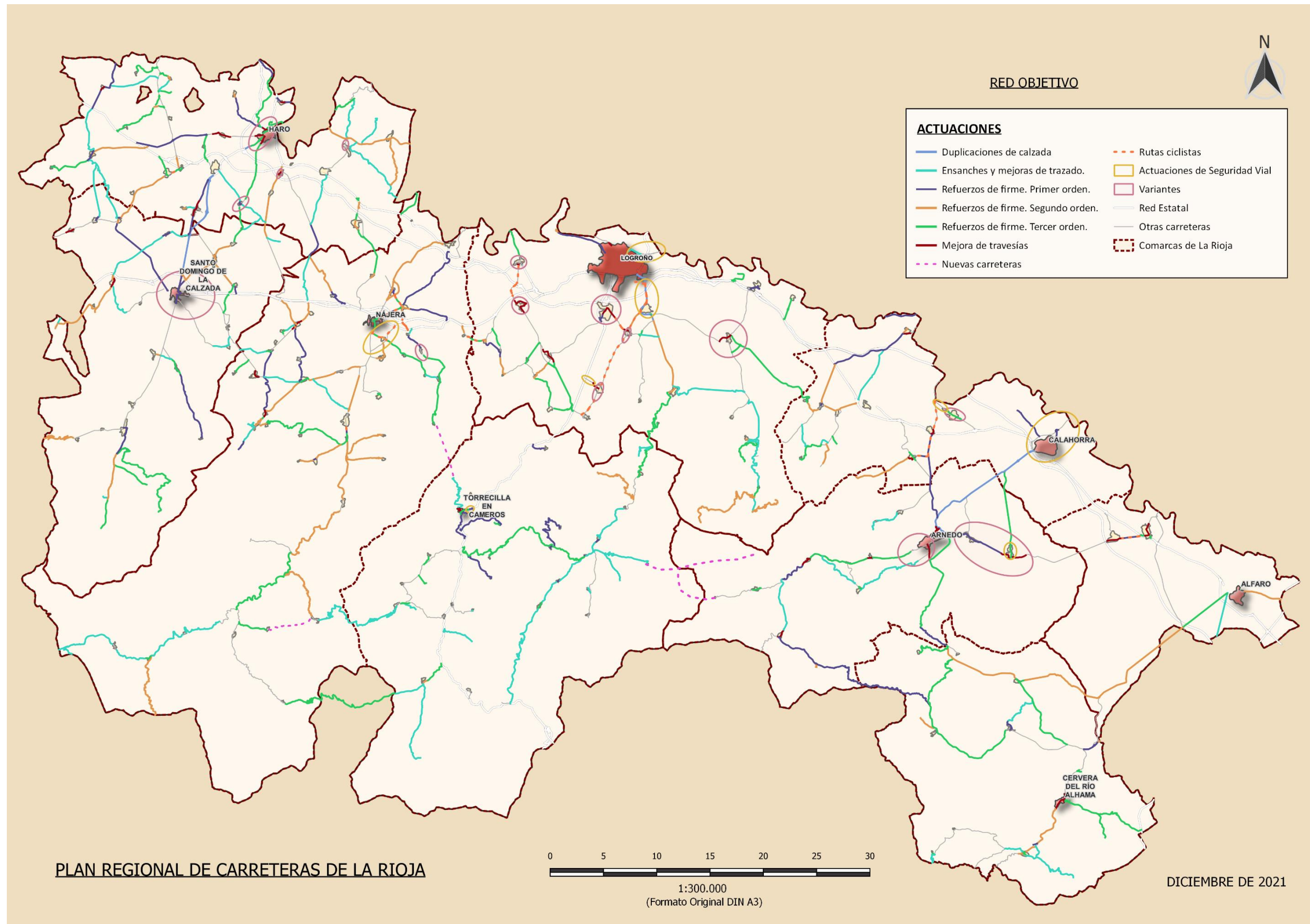
Tabla 19 - Valoración de las actuaciones

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 Albotea.
- 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	GRAÑÓN 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 VALGAÑON	IMD<1000	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	5,5	394.008,25 €	EZCARAY	REGIONAL BÁSICA
LR-113	LR-113_14	LR-435 ANGUIANO	IMD<1000	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	8,5	606.715,61 €	ANGUIANO	REGIONAL BÁSICA
LR-113	LR-113_16	ANGUIANO LR-434	5000>IMD>2000	T41	ACCIDENTADO	7/8	4,7	1.019.180,31 €	ANGUIANO	REGIONAL BÁSICA
LR-113	LR-113_17	LR-434 LR-433	5000>IMD>2000	T41	ONDULADO	7/9	0,1	31.646,09 €	ANGUIANO	REGIONAL BÁSICA
LR-113	LR-113_18	LR-433 BOBADILLA	5000>IMD>2000	T41	ONDULADO	7/9	1,7	406.530,60 €	ANGUIANO	REGIONAL BÁSICA
LR-113	LR-113_22	BAÑOS MAHAVE	5000>IMD>2000	T32	LLANO	7/9	6,5	1.570.133,15 €	ANGUIANO	REGIONAL BÁSICA
LR-113	LR-113_23	MAHAVE	5000>IMD>2000	T32	LLANO	-	1,4	328.632,52 €	NÁJERA	REGIONAL BÁSICA
LR-113	LR-113_32	LR-514 LR-322	2000>IMD>1000	T32	LLANO	7/9	0,8	146.048,36 €	NÁJERA	REGIONAL BÁSICA
LR-113	LR-113_33	LR-322 LR-514	2000>IMD>1000	T32	LLANO	7/9	0,6	115.013,09 €	NÁJERA	REGIONAL BÁSICA
LR-113	LR-113_34	LR-514 N-232	5000>IMD>2000	T32	ONDULADO	7/9	6,5	1.592.041,98 €	LOGROÑO	REGIONAL BÁSICA
LR-123	LR-123_11	GRAVALOS LR-283	IMD<1000	T41	ONDULADO	6/8	1,6	177.005,96 €	ARNEDO	REGIONAL BÁSICA
LR-123	LR-123_12	LR-283 LR-487	2000>IMD>1000	T41	ONDULADO	7/9	2,2	401.633,00 €	ARNEDO	REGIONAL BÁSICA
LR-124	LR-124_2_01	L.P. ALAVA ABALOS (TR2)	2000>IMD>1000	T32	ACCIDENTADO	7/8	0,6	98.992,80 €	HARO	REGIONAL BÁSICA
LR-124	LR-124_2_02	ABALOS (TR2)	2000>IMD>1000	T32	ONDULADO	-	6,0	1.089.885,92 €	HARO	REGIONAL BÁSICA
LR-124	LR-124_2_03	ABALOS LR-424 (TR2)	2000>IMD>1000	T32	ONDULADO	7/9	3,0	551.332,57 €	HARO	REGIONAL BÁSICA
LR-124	LR-124_2_04	LR-424 LR-317 (TR2)	2000>IMD>1000	T32	LLANO	7/9	0,3	52.942,53 €	HARO	REGIONAL BÁSICA
LR-124	LR-124_2_05	LR-317 L.P. ALAVA (TR2)	5000>IMD>2000	T32	ONDULADO	7/9	0,6	136.321,64 €	HARO	REGIONAL BÁSICA
LR-201	LR-201_04	HERRAMELLURI	1000<IMD<500	T41	LLANO	-	1,2	117.910,75 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	COMARCAL
LR-201	LR-201_05	HERRAMELLURI CUZCURRITA	5000>IMD>1000	T42	ONDULADO	6/8	2,2	348.909,04 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	COMARCAL
LR-203	LR-203_09	SAN TORCUATO BAÑARES	1000<IMD<500	T42	LLANO	6/7	1,7	164.875,20 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	COMARCAL
LR-203	LR-203_11	BAÑARES RAMAL A-12	5000>IMD>1000	T41	LLANO	6/8	0,5	110.357,10 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	COMARCAL
LR-203	LR-203_12	RAMAL A-12 SANTO DOMINGO	5000>IMD>1000	T41	LLANO	6/8	0,7	151.470,53 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	COMARCAL
LR-203	LR-203_R_01	LR-203 LR-111	5000>IMD>1000	T41	LLANO	6/8	0,8	177.436,91 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	COMARCAL
LR-205	LR-205_01	LR-113 CARDENAS	5000>IMD>1000	T41	ONDULADO	6/8	1,3	210.968,26 €	NÁJERA	COMARCAL
LR-205	LR-205_03	CARDENAS LR-207	5000>IMD>1000	T41	ONDULADO	6/8	0,4	61.667,64 €	NÁJERA	COMARCAL
LR-205	LR-205_04	LR-207 BADARAN	5000>IMD>1000	T41	ONDULADO	6/8	0,5	87.632,97 €	NÁJERA	COMARCAL
LR-205	LR-205_06	BADARAN LR-206 (BERCEO)	1000<IMD<500	T42	ONDULADO	6/7	2,4	242.816,20 €	ANGUIANO	COMARCAL
LR-206	LR-206_01	A-12 AZOFRA	5000>IMD>1000	T41	LLANO	6/8	1,5	248.293,41 €	NÁJERA	COMARCAL
LR-206	LR-206_02	AZOFRA	5000>IMD>1000	T41	LLANO	-	2,0	327.812,22 €	NÁJERA	COMARCAL
LR-206	LR-206_03	AZOFRA ALESANCO	5000>IMD>1000	T41	LLANO	6/8	1,2	196.362,76 €	NÁJERA	COMARCAL

LR-206	LR-206_13	SAN MILLAN Mº DE YUSO	IMD<500	T41	LLANO	-	0,5	39.975,01 €	ANGUIANO	COMARCAL
LR-207	LR-207_01	N-232 OLLAURI	5000>IMD>1000	T32	ONDULADO	6/8	0,9	149.300,61 €	HARO	COMARCAL
LR-207	LR-207_03	OLLAURI RODEZNO	1000<IMD<500	T32	ONDULADO	6/7	1,6	157.880,49 €	HARO	COMARCAL
LR-207	LR-207_05	RODEZNO LR-311	1000<IMD<500	T42	LLANO	6/7	4,8	481.635,43 €	HARO	COMARCAL
LR-207	LR-207_06	LR-311 LR-428	1000<IMD<500	T42	LLANO	6/7	1,1	105.919,82 €	HARO	COMARCAL
LR-207	LR-207_08	A-12 ALESANCO	1000<IMD<500	T42	LLANO	6/7	1,9	192.854,02 €	NÁJERA	COMARCAL
LR-207	LR-207_09	ALESANCO	IMD<500	T42	LLANO	-	0,9	77.451,59 €	NÁJERA	COMARCAL
LR-208	LR-208_02	HORMILLEJA	5000>IMD>1000	T31	LLANO	-	0,9	149.300,61 €	NÁJERA	COMARCAL
LR-209	LR-209_01	N-232A (TIRGO) N-232	IMD<500	T42	LLANO	6/7	0,7	55.798,45 €	HARO	COMARCAL
LR-232	LR-232_08	BRIEVA LR-113	IMD<500	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	7,4	556.719,98 €	ANGUIANO	COMARCAL
LR-250	LR-250_05	LR-345 LR-344	5000>IMD>1000	T31	LLANO	6/8	3,7	807.121,56 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR-250	LR-250_06	LR-344 RIBAFRECHA	5000>IMD>1000	T31	LLANO	6/8	4,5	973.739,15 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR-250	LR-250_07	RIBAFRECHA	1000<IMD<500	T32	ONDULADO	-	0,8	78.940,25 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR-255	LR-255_01	LR-259 ALBERITE	5000>IMD>1000	T31	LLANO	6/8	1,1	231.533,53 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR-259	LR-259_1_05	GALILEA LR-471	1000<IMD<500	T42	ONDULADO	6/7	0,3	27.978,82 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR-259	LR-259_1_06	LR-471 CORERA	1000<IMD<500	T42	ACCIDENTADO	6/6	0,5	41.968,23 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR-259	LR-259_1_08	CORERA ELREDAL	1000<IMD<500	T42	LLANO	6/7	3,4	340.742,08 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR-259	LR-259_1_09	EL REDAL	IMD<500	T42	LLANO	-	3,6	300.645,40 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR-259	LR-259_1_10	ELREDAL N-232	5000>IMD>1000	T42	ACCIDENTADO	6/7	8,0	1.131.683,64 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR-260	LR-260_02	CORERA N-232	IMD<500	T42	ACCIDENTADO	6/6	2,5	180.587,12 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR-284	LR-284_02	CERVERA DEL RIO ALHAMA LR-491	5000>IMD>1000	T41	MUY ACCIDENTADO	6/6	0,2	20.690,40 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	COMARCAL
LR-284	LR-284_04	LR-493 AGUILAR DEL RIO ALHAMA	1000<IMD<500	T41	ONDULADO	6/7	0,4	38.970,50 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	COMARCAL
LR-284	LR-284_05	AGUILAR DEL RIO ALHAMA	IMD<500	T41	ACCIDENTADO	-	0,5	36.062,83 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	COMARCAL
LR-285	LR-285_2_01	VENTAS DEL BAÑO	5000>IMD>1000	T32	ONDULADO	-	0,7	144.978,94 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	COMARCAL
LR-287	LR-287_01	ALFARO N-232	5000>IMD>1000	T31	LLANO	6/8	0,1	23.802,51 €	ALFARO	COMARCAL
LR-287	LR-287_02	N-232 L.P.NAVARRA	5000>IMD>1000	T31	LLANO	6/8	2,8	460.884,50 €	ALFARO	COMARCAL
LR-288	LR-288_02	ALFARO N-113 (L.P. NAVARRA)	5000>IMD>1000	T41	ONDULADO	6/8	0,5	77.895,97 €	ALFARO	COMARCAL
LR-289	LR-289_03	LR-385 L.P.NAVARRA	1000<IMD<500	T41	ONDULADO	6/7	2,3	229.826,03 €	ALFARO	COMARCAL
LR-289	LR-289_04	L.P.NAVARRA	1000<IMD<500	T41	ONDULADO	6/7	1,1	104.920,58 €	ALFARO	COMARCAL
LR-289	LR-289_05	L.P.NAVARRA LR-285	1000<IMD<500	T41	LLANO	6/7	0,2	14.988,65 €	ALFARO	COMARCAL
LR-301	LR-301_02	GALBARRULI	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	-	1,1	70.748,27 €	HARO	LOCAL
LR-303	LR-303_01	LR-202 N-232	IMD<250	T42	LLANO	6/6	0,5	38.316,76 €	HARO	LOCAL
LR-303	LR-303_02	N-232 TREVIANA	IMD>250	T42	ONDULADO	6/6	4,3	305.499,15 €	HARO	LOCAL
LR-303	LR-303_03	TREVIANA	IMD<250	T42	ONDULADO	-	0,6	45.078,54 €	HARO	LOCAL
LR-308	LR-308_01	QUINTANA	IMD<250	T42	LLANO	-	0,3	18.782,73 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	LOCAL
LR-308	LR-308_02	QUINTANA GRAÑON	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	0,7	43.200,27 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	LOCAL

LR-308	LR-308_04	GRAÑÓN N-120	IMD>250	T42	ONDULADO	6/6	7,8	554.609,45 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	LOCAL
LR-309	LR-309_03	HERVIAS BAÑARES	IMD>250	T42	LLANO	6/7	0,7	61.628,14 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	LOCAL
LR-309	LR-309_04	BAÑARES	IMD<250	T42	LLANO	-	0,6	43.575,92 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	LOCAL
LR-313	LR-313_03	HORMILLA LR-315	IMD>250	T42	ONDULADO	6/6	4,3	307.640,50 €	NÁJERA	LOCAL
LR-319	LR-319_02	ABALOS LR-318	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	4,9	371.146,66 €	HARO	LOCAL
LR-320	LR-320_01	CIDAMON	IMD>250	T42	LLANO	-	8,0	663.751,76 €	HARO	LOCAL
LR-322	LR-322_02	HUERCANOS	IMD>250	T42	LLANO	-	0,3	28.978,07 €	NÁJERA	LOCAL
LR-328	LR-328_01	LR-208 N-232	IMD>250	T42	LLANO	6/7	0,3	31.975,80 €	HARO	LOCAL
LR-331	LR-331_07	LR-510 SAN MILLAN DE LA COGOLLA	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	0,4	29.301,05 €	ANGUIANO	LOCAL
LR-331	LR-331_2_01	SAN MILLAN DE LA COGOLLA	IMD>250	T42	ONDULADO	-	0,4	28.551,32 €	ANGUIANO	LOCAL
LR-333	LR-333_1_02	VILLOSLADA DE CAMEROS	IMD>250	T42	ACCIDENTADO	-	4,1	289.082,14 €	TORRECILLA DE CAMEROS	LOCAL
LR-334	LR-334_01	LR-113 (VILLAVELAYO) L.P.Burgos (NEILA)	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	0,4	23.791,45 €	ANGUIANO	LOCAL
LR-341	LR-341_01	N-120 VENTOSA	IMD>250	T42	ONDULADO	6/6	1,1	183.387,54 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-341	LR-341_04	SOTES	IMD<250	T42	LLANO	-	1,5	111.945,04 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-341	LR-341_07	HORNOS DE MONCALVILLO DAROCA DE RIOJA	IMD>250	T42	ONDULADO	6/6	0,2	11.420,53 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-341	LR-341_08	DAROCA DE RIOJA	IMD>250	T42	ONDULADO	-	1,6	114.919,07 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-385	LR-385_02	GRAVALOS LR-289	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	0,1	6.887,00 €	ARNEDO	LOCAL
LR-401	LR-401_02	VILLALBA DE RIOJA	IMD>250	T42	ONDULADO	-	0,5	38.542,25 €	HARO	LOCAL
LR-406	LR-406_02	VILLASECA	IMD>250	T42	ONDULADO	-	0,9	62.812,91 €	HARO	LOCAL
LR-408	LR-408_03	BAÑOS DE RIOJA	IMD>250	T41	LLANO	-	1,0	100.923,61 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	LOCAL
LR-410	LR-410_02	LR-412 QUINTANAR DE RIOJA	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	0,6	45.078,54 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	LOCAL
LR-412	LR-412_01	LR-411 VILLARTA	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	0,4	29.301,05 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	LOCAL
LR-412	LR-412_02	VILLARTA	IMD<250	T42	LLANO	-	1,0	74.379,59 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	LOCAL
LR-412	LR-412_03	VILLARTA LR-410	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	0,2	12.020,94 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	LOCAL
LR-414	LR-414_02	LR-111 SANTURDE DE RIOJA	IMD>250	T42	LLANO	6/7	4,3	355.611,04 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	LOCAL
LR-415	LR-415_03	LR-416 LR-417	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	3,6	223.514,43 €	EZCARAY	LOCAL
LR-415	LR-415_04	LR-417 ZALDIERNA	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	0,4	26.921,91 €	EZCARAY	LOCAL
LR-415	LR-415_05	ZALDIERNA	IMD<250	T42	ONDULADO	-	0,5	33.808,91 €	EZCARAY	LOCAL
LR-415	LR-415_06	ZALDIERNA AZARRULLA	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	1,6	98.922,35 €	EZCARAY	LOCAL
LR-415	LR-415_07	AZARRULLA	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	-	1,8	112.070,26 €	EZCARAY	LOCAL
LR-427	LR-427_03	HUERCANOS	IMD>250	T32	LLANO	-	0,3	56.801,45 €	NÁJERA	LOCAL
LR-429	LR-429_02	TRICIO	IMD>250	T42	LLANO	-	0,2	19.987,51 €	NÁJERA	LOCAL
LR-430	LR-430_02	ARENZANA DE ABAJO	IMD<250	T42	LLANO	-	2,1	157.023,59 €	NÁJERA	LOCAL
LR-430	LR-430_03	ARENZANA DE ABAJO LR136	IMD>250	T42	LLANO	6/7	4,7	465.647,53 €	NÁJERA	LOCAL
LR-432	LR-432_01	LR331 MATUTE	IMD>250	T42	ONDULADO	6/6	10,9	775.168,41 €	ANGUIANO	LOCAL

LR-432	LR-432_03	MATUTE TOBIA	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	5,3	333.706,42 €	ANGUIANO	LOCAL
LR-432	LR-432_04	TOBIA	IMD<250	T42	ONDULADO	-	1,8	138.240,86 €	ANGUIANO	LOCAL
LR-433	LR-433_01	LR-113 LEDESMA DE LA COGOLLA	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	1,2	77.009,17 €	ANGUIANO	LOCAL
LR-434	LR-434_01	LR-113 PEDROSO	IMD>250	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	0,6	42.826,98 €	ANGUIANO	LOCAL
LR-441	LR-441_02	EL CORTIJO	IMD>250	T41	ONDULADO	-	3,0	367.558,84 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-445	LR-445_01	SOJUELA	IMD>250	T42	ONDULADO	-	1,0	126.576,55 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-445	LR-445_02	SOJUELA LR137	IMD>250	T42	ONDULADO	6/6	0,7	80.327,43 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-447	LR-447_01	N-111 NESTARES	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	5,5	345.602,15 €	TORRECILLA DE CAMEROS	LOCAL
LR-447	LR-447_02	NESTARES	IMD<250	T42	ONDULADO	-	0,9	64.612,58 €	TORRECILLA DE CAMEROS	LOCAL
LR-461	LR-461_01	LR-250 LUEZAS	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	7,0	435.133,14 €	TORRECILLA DE CAMEROS	LOCAL
LR-469	LR-469_02	SANTA ENGRACIA DE JUBERA	IMD<250	T42	ONDULADO	-	0,5	39.068,07 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-475	LR-475_01	LR-472 LAS RUEDAS DE OCON	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	8,5	638.612,67 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-476	LR-476_01	LR-261 SAN VICENTE DE ROBRES	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	4,7	294.888,79 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-477	LR-477_01	LR-261 SANTA MARINA	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	0,8	50.087,27 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-480	LR-480_02	TUDELILLA CARBONERA	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	6,5	409.463,42 €	ARNEDO	LOCAL
LR-489	LR-489_01	LR-283 VALDEPERILLO	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	1,7	103.931,08 €	ARNEDO	LOCAL
LR-490	LR-490_01	LR-286 POYALES	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	0,6	35.061,09 €	ARNEDO	LOCAL
LR-501	LR-501_01	LR-411 GRAÑON	IMD>250	T42	LLANO	6/7	0,3	28.315,63 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	LOCAL
LR-514	LR-514_01	LR-113 URUÑUELA	IMD>250	T42	LLANO	-	0,5	48.962,94 €	NÁJERA	LOCAL
LR-515	LR-515_02	SAN ASENSIO	IMD>250	T42	ONDULADO	-	1,8	155.882,01 €	HARO	LOCAL
LR-553	LR-553_01	LR-260 ESTACION FFCC ALCANADRE	IMD>250	T42	ONDULADO	-	3,4	244.827,59 €	LOGROÑO	LOCAL

Valoración Refuerzos de Firme 3er Orden

Carretera	Tramo Inventario	Tramo	I.M.D.	Categoría Firme	Tipo de terreno	Sección	Longitud (km)	Coste (€)	Comarca	Categoría
LR-111	LR-111_16	HARO	IMD>5000	T2	ONDULADO	-	3580	871.484,76 €	HARO	REGIONAL BÁSICA
LR-113	LR-113_05	VILLAVELAYO	IMD<1000	T42	MUY ACCIDENTADO	-	520	39.068,07 €	ANGUIANO	REGIONAL BÁSICA
LR-113	LR-113_12	LR-333 LR-232	IMD<1000	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	8700	620.991,27 €	ANGUIANO	REGIONAL BÁSICA
LR-113	LR-113_13	LR-232 LR-435	IMD<1000	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	2440	174.163,07 €	ANGUIANO	REGIONAL BÁSICA
LR-113	LR-113_19	BOBADILLA	5000>IMD>2000	T32	ONDULADO	-	830	202.048,14 €	NÁJERA	REGIONAL BÁSICA
LR-113	LR-113_30	NAJERA	5000>IMD>2000	T32	LLANO	-	1730	421.136,49 €	NÁJERA	REGIONAL BÁSICA
LR-115	LR-115_07	ARNEDILLO LR-382	5000>IMD>2000	T32	MUY ACCIDENTADO	7/8	1280	276.974,69 €	ARNEDO	REGIONAL BÁSICA
LR-115	LR-115_08	LR-382 SANTA EULALIA	5000>IMD>2000	T32	MUY ACCIDENTADO	7/8	2000	432.772,96 €	ARNEDO	REGIONAL BÁSICA
LR-115	LR-115_09	SANTA EULALIA SOMERA BAJERA	5000>IMD>2000	T32	ACCIDENTADO	-	980	212.058,75 €	ARNEDO	REGIONAL BÁSICA
LR-115	LR-115_10	SANTA EULALIA HERCE	5000>IMD>2000	T32	MUY ACCIDENTADO	7/8	1530	331.071,31 €	ARNEDO	REGIONAL BÁSICA
LR-115	LR-115_12	HERCE ARNEDO	5000>IMD>2000	T32	MUY ACCIDENTADO	7/8	3680	796.302,24 €	ARNEDO	REGIONAL BÁSICA
LR-123	LR-123_01	VALVERDE	IMD<1000	T42	ONDULADO	-	920	105.061,60 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	REGIONAL BÁSICA
LR-123	LR-123_02	VALVERDE CABRETON	IMD<1000	T42	ONDULADO	6/8	4040	384.491,15 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	REGIONAL BÁSICA
LR-123	LR-123_03	CABRETON	IMD<1000	T42	ONDULADO	-	490	55.956,72 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	REGIONAL BÁSICA
LR-123	LR-123_04	CABRETON CERVERA	IMD<1000	T42	ACCIDENTADO	6/7	4000	399.697,45 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	REGIONAL BÁSICA
LR-123	LR-123_08	LR-283 LR-387	IMD<1000	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	6060	432.552,54 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	REGIONAL BÁSICA
LR-123	LR-123_09	LR-387 GRAVALOS	IMD<1000	T42	ONDULADO	6/8	1940	184.631,89 €	ARNEDO	REGIONAL BÁSICA
LR-123	LR-123_10	GRAVALOS	IMD<1000	T42	ONDULADO	-	810	77.088,57 €	ARNEDO	REGIONAL BÁSICA
LR-123	LR-123_15	TURRUNCUN LR-583	2000>IMD>1000	T32	MUY ACCIDENTADO	6/7	7720	1.096.185,40 €	ARNEDO	REGIONAL BÁSICA
LR-123	LR-123_16	LR-583 LR-115	2000>IMD>1000	T32	LLANO	7/9	3200	584.193,46 €	ARNEDO	REGIONAL BÁSICA
LR-132	LR-132_01	N-232 AEROPUERTO	5000>IMD>2000	T42	ONDULADO	7/9	1960	477.125,73 €	LOGROÑO	REGIONAL BÁSICA
LR-137	LR-137_01	N-111 LR-341	5000>IMD>2000	T32	ONDULADO	7/9	580	141.190,27 €	LOGROÑO	REGIONAL BÁSICA
LR-137	LR-137_02	LR-341 LR-541	2000>IMD>1000	T32	ONDULADO	7/9	4050	739.369,84 €	LOGROÑO	REGIONAL BÁSICA
LR-137	LR-137_03	LR-541 LR-445	2000>IMD>1000	T32	LLANO	7/9	630	115.013,09 €	LOGROÑO	REGIONAL BÁSICA
LR-201	LR-201_07	CUZCURRITA TIRGO	5000>IMD>1000	T32	ACCIDENTADO	6/7	450	63.896,82 €	HARO	COMARCAL
LR-201	LR-201_08	TIRGO	5000>IMD>1000	T32	LLANO	-	580	94.124,30 €	HARO	COMARCAL

LR-203	LR-203_02	HARO N-232	5000>IMD>1000	T32	ONDULADO	6/8	2590	420.313,68 €	HARO	COMARCAL
LR-203	LR-203_03	N-232 ZARRATON	5000>IMD>1000	T32	ONDULADO	6/8	2730	443.033,34 €	HARO	COMARCAL
LR-203	LR-203_05	ZARRATON CIDAMON	1000<IMD<500	T42	ONDULADO	6/7	1940	193.853,26 €	HARO	COMARCAL
LR-203	LR-203_06	CIDAMON	1000<IMD<500	T42	LLANO	-	360	35.972,77 €	HARO	COMARCAL
LR-203	LR-203_07	CIDAMON SAN TORCUATO	1000<IMD<500	T42	ONDULADO	6/7	1180	117.910,75 €	HARO	COMARCAL
LR-205	LR-205_05	BADARAN	1000<IMD<500	T42	ONDULADO	-	990	98.925,12 €	NÁJERA	COMARCAL
LR-206	LR-206_12	BERCEO SAN MILLAN	1000<IMD<500	T41	ONDULADO	6/7	500	49.962,18 €	ANGUIANO	COMARCAL
LR-208	LR-208_03	HORMILLEJA LR-515	5000>IMD>1000	T31	ONDULADO	6/8	3940	639.396,10 €	HARO	COMARCAL
LR-212	LR-212_01	HARO L.P.ALAVA	5000>IMD>1000	T32	ONDULADO	6/8	1280	207.722,59 €	HARO	COMARCAL
LR-232	LR-232_03	LR-253 LR-452	IMD<500	T42	ACCIDENTADO	6/6	670	47.823,47 €	TORRECILLA DE CAMEROS	COMARCAL
LR-232	LR-232_04	LR-452 ORTIGOSA	IMD<500	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	130	9.279,18 €	TORRECILLA DE CAMEROS	COMARCAL
LR-245	LR-245_01	LR-250 LR-463	IMD<500	T42	ACCIDENTADO	6/6	4090	307.285,39 €	TORRECILLA DE CAMEROS	COMARCAL
LR-245	LR-245_02	LR-463 LR-548	IMD<500	T42	ONDULADO	6/6	310	23.290,58 €	TORRECILLA DE CAMEROS	COMARCAL
LR-245	LR-245_03	LR-548 ALMARZA	IMD<500	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	9550	717.500,11 €	TORRECILLA DE CAMEROS	COMARCAL
LR-245	LR-245_04	ALMARZA DE CAMEROS	IMD<500	T42	LLANO	-	140	12.271,38 €	TORRECILLA DE CAMEROS	COMARCAL
LR-245	LR-245_05	ALMARZA LR-453	IMD<500	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	3760	282.492,19 €	TORRECILLA DE CAMEROS	COMARCAL
LR-245	LR-245_06	LR453 N-111	IMD<500	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	1750	124.912,04 €	TORRECILLA DE CAMEROS	COMARCAL
LR-250	LR-250_08	RIBAFRECHA LR-460	1000<IMD<500	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	3820	327.180,91 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR-250	LR-250_09	LR-460 LR-462	1000<IMD<500	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	5080	435.099,23 €	TORRECILLA DE CAMEROS	COMARCAL
LR-250	LR-250_10	LR-462 SOTO DE CAMEROS	1000<IMD<500	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	3020	258.661,35 €	TORRECILLA DE CAMEROS	COMARCAL
LR-250	LR-250_11	SOTO DE CAMEROS	IMD<500	T42	MUY ACCIDENTADO	-	550	39.258,07 €	TORRECILLA DE CAMEROS	COMARCAL
LR-250	LR-250_24	LAGUNA DE CAMEROS	IMD<500	T42	ACCIDENTADO	-	680	51.089,01 €	TORRECILLA DE CAMEROS	COMARCAL
LR-251	LR-251_02	FUENMAYOR BARRIO ESTACION	5000>IMD>1000	T32	LLANO	6/8	1530	331.071,31 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR-251	LR-251_03	BARRIO ESTACION	5000>IMD>1000	T32	LLANO	-	360	77.899,13 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR-251	LR-251_04	BARRIO ESTACION L.P.ALAVA	5000>IMD>1000	T32	ONDULADO	6/8	540	116.848,70 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR-259	LR-259_1_03	MURILLO GALILEA	1000<IMD<500	T42	ONDULADO	6/7	10070	1.006.238,34 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR-259	LR-259_1_04	GALILEA	1000<IMD<500	T42	LLANO	-	760	75.942,52 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR-261	LR-261_11	ROBRES DE CASTILLO	IMD<500	T42	ACCIDENTADO	-	510	38.316,76 €	LOGROÑO	COMARCAL

LR-261	LR-261_12	ROBRES DE CASTILLO LR-477	IMD<500	T42	ACCIDENTADO	6/6	750	56.348,18 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR-280	LR-280_02	PRADEJON	5000>IMD>1000	T31	LLANO	-	1690	274.258,73 €	CALAHORRA	COMARCAL
LR-282	LR-282_01	AUTOL	5000>IMD>1000	T32	ONDULADO	-	1220	263.991,50 €	CALAHORRA	COMARCAL
LR-282	LR-282_02	AUTOL LR-134	5000>IMD>1000	T32	ONDULADO	6/8	6980	1.510.377,62 €	CALAHORRA	COMARCAL
LR-283	LR-283_01	LR-123 LR-286	1000<IMD<500	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	6800	582.416,29 €	ARNEDO	COMARCAL
LR-283	LR-283_02	LR-286 LR-489	1000<IMD<500	T42	ACCIDENTADO	6/6	2480	212.410,65 €	ARNEDO	COMARCAL
LR-283	LR-283_03	LR-489 CORNAGO	1000<IMD<500	T42	ONDULADO	6/7	330	32.975,04 €	ARNEDO	COMARCAL
LR-283	LR-283_04	CORNAGO	IMD<500	T42	ONDULADO	-	420	29.978,89 €	ARNEDO	COMARCAL
LR-283	LR-283_05	CORNAGO IGEA	IMD<500	T42	ACCIDENTADO	6/6	8630	648.379,68 €	ARNEDO	COMARCAL
LR-289	LR-289_06	LR-285 LR-287	1000<IMD<500	T41	LLANO	6/7	5290	528.599,88 €	ALFARO	COMARCAL
LR-301	LR-301_01	LR-209 GALBARRULI	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	920	57.600,36 €	HARO	LOCAL
LR-302	LR-302_01	N-232 FONZALECHE	IMD>250	T42	ONDULADO	6/6	640	54.815,65 €	HARO	LOCAL
LR-302	LR-302_02	FONZALECHE	IMD>250	T42	ONDULADO	-	460	39.398,75 €	HARO	LOCAL
LR-302	LR-302_03	FONZALECHE VILLASECA	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	3330	250.185,90 €	HARO	LOCAL
LR-302	LR-302_05	VILLASECA LR301	IMD<250	T42	LLANO	6/6	1030	77.384,83 €	HARO	LOCAL
LR-306	LR-306_03	LR-401 San Felices	IMD>250	T42	ACCIDENTADO	6/6	5420	386.870,42 €	HARO	LOCAL
LR-306	LR-306_04	SAN FELICES	IMD>250	T42	ACCIDENTADO	-	510	36.402,94 €	HARO	LOCAL
LR-307	LR-307_01	N-232 CUZCURRITA DEL RIO TIRON	IMD>250	T42	LLANO	6/7	1020	101.922,85 €	HARO	LOCAL
LR-307	LR-307_02	CUZCURRITA DEL RIO TIRON	IMD>250	T42	ONDULADO	-	930	79.653,99 €	HARO	LOCAL
LR-310	LR-310_02	CASALARREINA N232A	IMD>250	T42	LLANO	6/7	350	34.973,53 €	HARO	LOCAL
LR-310	LR-310_03	N-232A CIHURI	IMD>250	T42	LLANO	6/7	630	62.952,35 €	HARO	LOCAL
LR-310	LR-310_04	CIHURI	IMD>250	T42	LLANO	-	920	91.930,41 €	HARO	LOCAL
LR-310	LR-310_05	CIHURI LR-202	IMD>250	T42	LLANO	6/7	660	54.965,64 €	HARO	LOCAL
LR-316	LR-316_01	LIMITE PROVINCIA RIVAS DE TERESO	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	2110	132.105,17 €	HARO	LOCAL
LR-317	LR-317_02	RIVAS DE TERESO	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	-	330	20.661,00 €	HARO	LOCAL
LR-318	LR-318_01	N-232 LIMITE PROVINCIA	IMD>250	T42	ACCIDENTADO	6/6	2930	250.952,90 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-321	LR-321_02	HUERCANOS	IMD>250	T42	LLANO	-	1000	141.992,93 €	NÁJERA	LOCAL
LR-322	LR-322_03	HUERCANOS LR-113	IMD>250	T42	LLANO	6/7	1080	153.352,36 €	NÁJERA	LOCAL

LR-326	LR-326_01	LR-204 N-120	IMD>250	T42	LLANO	6/7	2040	289.665,57 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	LOCAL
LR-326	LR-326_02	N-120 HERVIAS	IMD>250	T42	ONDULADO	6/6	560	47.963,69 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	LOCAL
LR-326	LR-326_03	HERVIAS	IMD>250	T42	ONDULADO	-	330	28.264,32 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	LOCAL
LR-327	LR-327_02	CAÑAS	IMD<250	T42	LLANO	-	410	30.803,67 €	NÁJERA	LOCAL
LR-330	LR-330_02	TORRECILLA EN CAMEROS	IMD>250	T42	ACCIDENTADO	-	980	69.950,74 €	TORRECILLA DE CAMEROS	LOCAL
LR-331	LR-331_01	LR-113 LR-432	IMD>250	T42	ONDULADO	6/6	760	65.093,59 €	ANGUIANO	LOCAL
LR-331	LR-331_02	LR-432 VILLAVERDE DE RIOJA	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	3960	247.931,98 €	ANGUIANO	LOCAL
LR-331	LR-331_03	VILLAVERDE DE RIOJA	IMD<250	T42	LLANO	-	190	14.274,87 €	ANGUIANO	LOCAL
LR-331	LR-331_04	VILLARVERDE DE RIOJA SAN ANDRES	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	5500	344.349,97 €	ANGUIANO	LOCAL
LR-331	LR-331_05	SAN ANDRES	IMD<250	T42	ONDULADO	-	200	15.026,18 €	ANGUIANO	LOCAL
LR-331	LR-331_06	SAN ANDRES LR-510	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	230	14.400,09 €	ANGUIANO	LOCAL
LR-333	LR-333_1_01	N-111 VILLOSLADA	IMD>250	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	2450	209.841,16 €	TORRECILLA DE CAMEROS	LOCAL
LR-333	LR-333_2_01	L.P.SORIA	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	9650	604.177,67 €	ANGUIANO	LOCAL
LR-333	LR-333_3_01	L.P.SORIA VINIEGRA ARRIBA	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	5650	353.741,33 €	ANGUIANO	LOCAL
LR-340	LR-340_1_05	MANJARRES CASTROVIEJO	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	8320	520.907,59 €	NÁJERA	LOCAL
LR-340	LR-340_1_06	CASTROVIEJO	IMD<250	T42	ONDULADO	-	90	6.761,78 €	NÁJERA	LOCAL
LR-341	LR-341_03	VENTOSA SOTES	IMD>250	T42	ONDULADO	6/6	1590	113.491,51 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-341	LR-341_13	SOJUELA SORZANO	IMD>250	T42	ACCIDENTADO	6/6	3520	251.251,64 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-341	LR-341_15	SORZANO LR-137	IMD>250	T42	ONDULADO	6/6	1930	234.896,87 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-345	LR-345_02	ALBERITE	IMD>250	T42	ONDULADO	-	640	103.865,51 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-381	LR-381_02	TUDELILLA	IMD<250	T42	ONDULADO	-	850	63.861,27 €	CALAHORRA	LOCAL
LR-382	LR-382_03	PREJANO	IMD>250	T42	ONDULADO	-	280	23.981,85 €	ARNEDO	LOCAL
LR-385	LR-385_01	GRAVALOS	IMD<250	T42	ONDULADO	-	600	45.078,54 €	ARNEDO	LOCAL
LR-390	LR-390_01	AGUILAR DEL RIO ALHAMA	IMD<250	T42	ONDULADO	-	310	23.290,58 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	LOCAL
LR-403	LR-403_01	LR-209 CASTILSECO	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	1090	81.892,68 €	HARO	LOCAL
LR-403	LR-403_02	CASTILSECO	IMD<250	T42	LLANO	-	150	11.269,64 €	HARO	LOCAL
LR-404	LR-404_01	LR-209 CELLORIGO	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	2950	184.696,80 €	HARO	LOCAL
LR-404	LR-404_02	CELLORIGO	IMD>250	T42	MUY ACCIDENTADO	-	80	5.710,26 €	HARO	LOCAL

LR-405	LR-405_01	LR-304 SAN MILLAN DE YECORA	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	3600	270.471,25 €	HARO	LOCAL
LR-405	LR-405_02	SAN MILLAN DE YECORA	IMD>250	T42	ONDULADO	-	300	21.413,49 €	HARO	LOCAL
LR-406	LR-406_01	LR-209 VILLASECA (LR302)	IMD>250	T42	LLANO	6/7	560	46.637,51 €	HARO	LOCAL
LR-413	LR-413_03	SANTURDEJO	IMD>250	T42	ACCIDENTADO	-	1700	145.604,07 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	LOCAL
LR-415	LR-415_08	AZARRULLA POSADAS	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	2610	163.409,71 €	EZCARAY	LOCAL
LR-415	LR-415_09	POSADAS	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	-	280	17.530,54 €	EZCARAY	LOCAL
LR-416	LR-416_01	LR-415 VALDEZCARAY	IMD>250	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	13070	932.914,47 €	EZCARAY	LOCAL
LR-417	LR-417_01	LR-415 URDANTA	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	3590	224.766,62 €	EZCARAY	LOCAL
LR-417	LR-417_02	URDANTA	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	-	120	7.513,09 €	EZCARAY	LOCAL
LR-419	LR-419_02	TORRECILLA SOBRE ALESANCO	IMD<250	T42	ONDULADO	-	410	30.803,67 €	NÁJERA	LOCAL
LR-420	LR-420_01	LR204 VILLAREJO	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	1430	107.437,19 €	NÁJERA	LOCAL
LR-420	LR-420_02	VILLAREJO	IMD<250	T42	ONDULADO	-	110	8.264,40 €	NÁJERA	LOCAL
LR-427	LR-427_01	N-120 A-12	IMD>250	T32	LLANO	6/7	840	83.936,46 €	NÁJERA	LOCAL
LR-429	LR-429_01	LR-113 TRICIO	IMD>250	T42	ONDULADO	6/6	900	77.084,51 €	NÁJERA	LOCAL
LR-429	LR-429_03	TRICIO BEZARES	IMD>250	T42	LLANO	6/7	5070	719.904,14 €	NÁJERA	LOCAL
LR-429	LR-429_04	BEZARES	IMD>250	T42	ONDULADO	-	190	23.124,56 €	NÁJERA	LOCAL
LR-431	LR-431_02	CAMPROVIN	IMD>250	T42	ONDULADO	-	440	31.406,46 €	NÁJERA	LOCAL
LR-436	LR-436_01	LR-333 VENTROSA	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	3040	190.331,62 €	ANGUIANO	LOCAL
LR-442	LR-442_01	LR-342 HORNOS DE MONCALVILLO	IMD>250	T42	LLANO	6/7	1690	168.872,17 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-444	LR-444_01	MEDRANO	IMD>250	T42	ONDULADO	-	710	50.678,60 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-444	LR-444_02	MEDRANO LR-137	IMD>250	T42	ONDULADO	6/6	1650	141.321,60 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-450	LR-450_01	LR-253 NIEVA DE CAMEROS	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	940	58.852,54 €	TORRECILLA DE CAMEROS	LOCAL
LR-451	LR-451_01	LR-253 MONTEMEDIANO	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	880	66.115,19 €	TORRECILLA DE CAMEROS	LOCAL
LR-451	LR-451_02	MONTEMEDIANO	IMD<250	T42	ONDULADO	-	260	19.534,03 €	TORRECILLA DE CAMEROS	LOCAL
LR-459	LR-459_01	N-232 POLIGONO	IMD>250	T41	LLANO	6/7	960	181.764,64 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-459	LR-459_02	POLIGONO ARRUBAL	IMD>250	T41	ONDULADO	6/6	990	160.666,96 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-460	LR-460_01	LR-250 LEZA DE RIO LEZA	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	1510	94.539,72 €	TORRECILLA DE CAMEROS	LOCAL
LR-472	LR-472_09	LR-474 LR-494	IMD<250	T41	ACCIDENTADO	5/5	1350	84.522,26 €	LOGROÑO	LOCAL

LR-472	LR-472_10	LR-494 VILLA DE OCON	IMD<250	T41	ACCIDENTADO	5/5	1860	116.452,90 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-473	LR-473_01	LR-472 ALDEALOBOS	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	820	51.339,45 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-479	LR-479_01	LR-467 SAN MARTIN DE JUBERA	IMD<250	T42	MUY ACCIDENTADO	5/5	4820	301.775,79 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-484	LR-484_02	MUNILLA	IMD>250	T42	ONDULADO	-	790	56.388,86 €	ARNEDO	LOCAL
LR-486	LR-486_02	RIBABELLOSA	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	-	340	21.287,09 €	TORRECILLA DE CAMEROS	LOCAL
LR-487	LR-487_01	LR-123 MURO DE AGUAS	IMD>250	T42	MUY ACCIDENTADO	6/6	4120	294.078,62 €	ARNEDO	LOCAL
LR-492	LR-492_01	LR-123 VALDEGUTUR	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	2530	190.081,18 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	LOCAL
LR-495	LR-495_01	N-232 RINCON DE SOTO	IMD>250	T31	LLANO	6/7	460	87.095,56 €	ALFARO	LOCAL
LR-496	LR-496_01	AGUILAR	IMD>250	T42	ONDULADO	-	390	27.837,54 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	LOCAL
LR-507	LR-507_01	N-232 ESTACION DE SAN ASENSIO	IMD<250	T42	ACCIDENTADO	5/5	470	29.426,27 €	HARO	LOCAL
LR-515	LR-515_01	LR-208 - SAN ASENSIO	IMD>250	T42	ACCIDENTADO	6/6	900	77.084,51 €	HARO	LOCAL
LR-515	LR-515_03	SAN ASENSIO LR-208	IMD>250	T42	LLANO	6/7	400	75.735,27 €	HARO	LOCAL
LR-541	LR-541_01	LR-137 ENTRENA	IMD>250	T41	ONDULADO	6/6	580	41.399,42 €	LOGROÑO	LOCAL
LR-586	LR-586_01	N-232 LR-495 (RINCON DE SOTO)	IMD>250	T42	LLANO	6/7	320	31.975,80 €	ALFARO	LOCAL
LR-590	LR-590_01	LR-390 NAVAJUN	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	180	13.523,56 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	LOCAL
LR-593	LR-593_01	LR-123 BAÑOS DE LA ALBOTEA	IMD<250	T42	ONDULADO	6/6	280	21.036,65 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	LOCAL

Valoración Mejoras de Travesía

Carretera	Tramo Inventario	Tramo	I.M.D.	Categoría Firme	Tipo de terreno	Sección	Longitud (km)	Coste (€)	Comarca	Categoría
LR-115	LR-115_02	ENCISO	2000>IMD>1000	T32	ACCIDENTADO	-	1,0	469.271,88 €	ARNEDO	REGIONAL BÁSICA
LR-115	LR-115_06	ARNEDILLO	5000>IMD>2000	T31	ACCIDENTADO	-	1,2	617.796,00 €	ARNEDO	REGIONAL BÁSICA
LR-115	LR-115_11	HERCE	5000>IMD>2000	T31	ACCIDENTADO	-	0,6	298.627,56 €	ARNEDO	REGIONAL BÁSICA
LR-115	LR-115_18	AUTOL	5000>IMD>2000	T32	ACCIDENTADO	-	2,6	1.232.431,20 €	CALAHORRA	REGIONAL BÁSICA
LR-115	LR-115_20	ALDEANUEVA DE EBRO	5000>IMD>2000	T31	LLANO	-	1,5	687.317,40 €	ALFARO	REGIONAL BÁSICA
LR-123	LR-123_05	CERVERA DEL RIO ALHAMA	2000>IMD>1000	T32	ACCIDENTADO	-	0,9	2.222.782,90 €	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	REGIONAL BÁSICA
LR-123	LR-123_23	EL VILLAR DE ARNEDO	2000>IMD>1000	T31	ONDULADO	-	0,5	255.966,48 €	CALAHORRA	REGIONAL BÁSICA
LR-124	LR-124_1_01	LOGROÑO (TR1)	IMD>5000	T31	ONDULADO	-	0,3	151.683,84 €	LOGROÑO	REGIONAL BÁSICA
LR-124	LR-124_3_02	BRIÑAS	IMD<1000	T31	ONDULADO	-	0,6	293.887,44 €	HARO	REGIONAL BÁSICA
LR-137	LR-137_06	NAVARRETE	2000>IMD>1000	T31	LLANO	-	2,6	1.241.911,44 €	LOGROÑO	REGIONAL BÁSICA
LR-137	LR-137_10	FUENMAYOR	2000>IMD>1000	T31	LLANO	-	0,1	66.361,68 €	LOGROÑO	REGIONAL BÁSICA
LR-200	LR-200_05	TORMANTOS	IMD<500	T41	ONDULADO	-	0,8	360.249,12 €	STO. DOMINGO DE LA CALZA	COMARCAL
LR-202	LR-202_01	HARO	5000>IMD>1000	T31	ONDULADO	-	0,7	336.548,52 €	HARO	COMARCAL
LR-202	LR-202_03	ANGUCIANA	5000>IMD>1000	T31	LLANO	-	1,7	820.040,76 €	HARO	COMARCAL
LR-203	LR-203_01	HARO	5000>IMD>1000	T32	LLANO	-	0,9	426.610,80 €	HARO	COMARCAL
LR-204	LR-204_09	VILLAR DE LA TORRE	IMD<500	T42	ONDULADO	-	0,8	379.209,60 €	NÁJERA	COMARCAL
LR-206	LR-206_04	ALESANCO	5000>IMD>1000	T31	LLANO	-	1,1	526.153,32 €	NÁJERA	COMARCAL
LR-206	LR-206_11	BERCEO	5000>IMD>1000	T31	ONDULADO	-	0,6	289.147,32 €	ANGUIANO	COMARCAL
LR-207	LR-207_02	OLLAURI	1000<IMD<500	T32	ONDULADO	-	0,6	274.926,96 €	HARO	COMARCAL
LR-254	LR-254_04	LARDERO	5000>IMD>1000	T31	LLANO	-	0,1	47.626,92 €	LOGROÑO	COMARCAL
LR-254	LR-254_06	ALBERITE	IMD>5000	T32	LLANO	-	0,8	355.509,00 €	LOGROÑO	COMARCAL
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

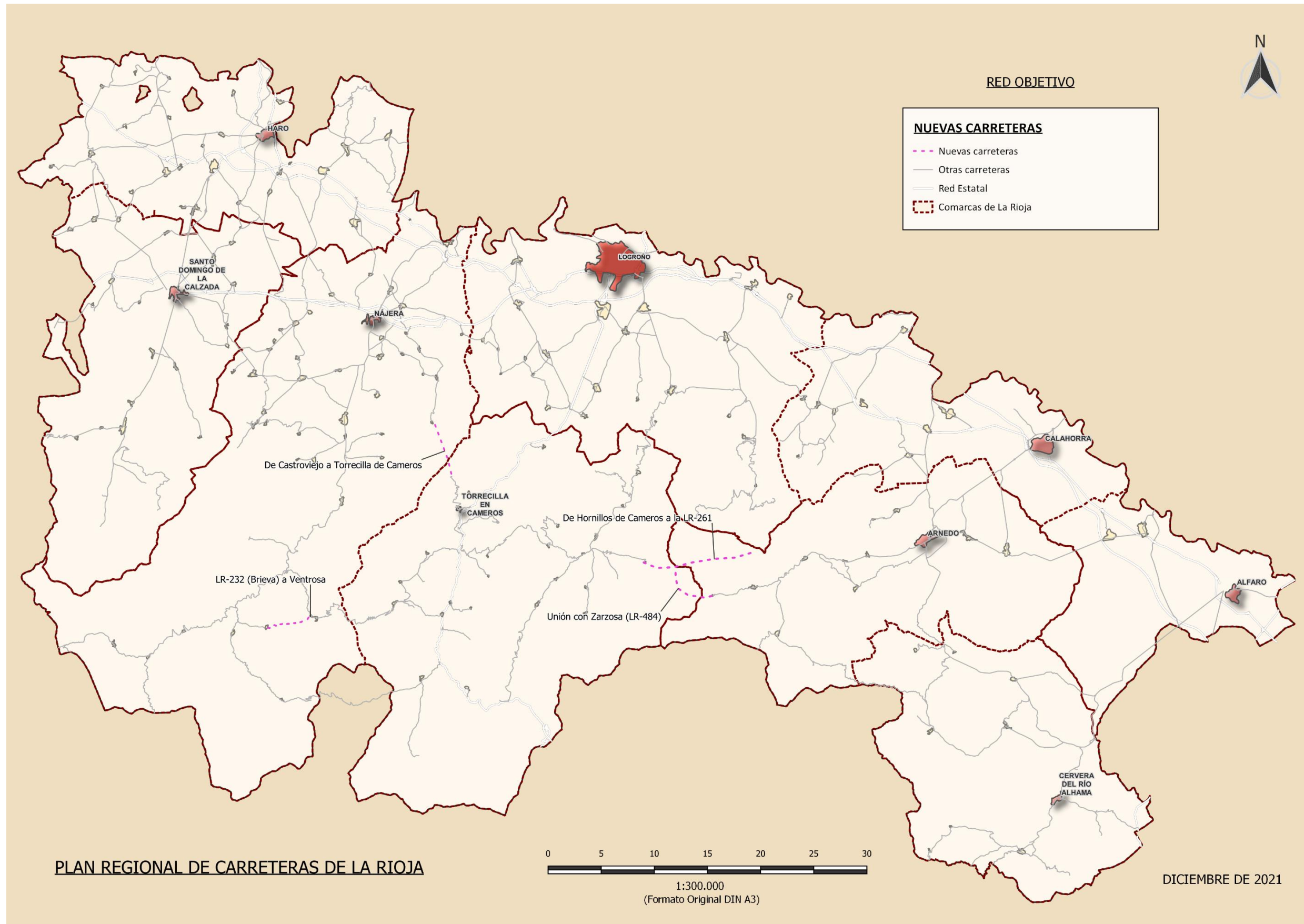
Carretera	Tramo Inventario	Tramo	I.M.D.	Categoría Firme	Tipo de terreno	Sección	Longitud (km)	Coste (€)	Comarca	Categoría
LR-330	LR-330_01	INTERSECCIÓN CON LA LR-340	IMD>250	T42	ONDULADO	6/6	-	369.930,17 €	TORRECILLA DE CAMEROS	LOCAL
LR-134	LR-134_05	CALAHORRA L.P. NAVARRA	IMD>5000	T2	LLANO	7/9	11,3	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

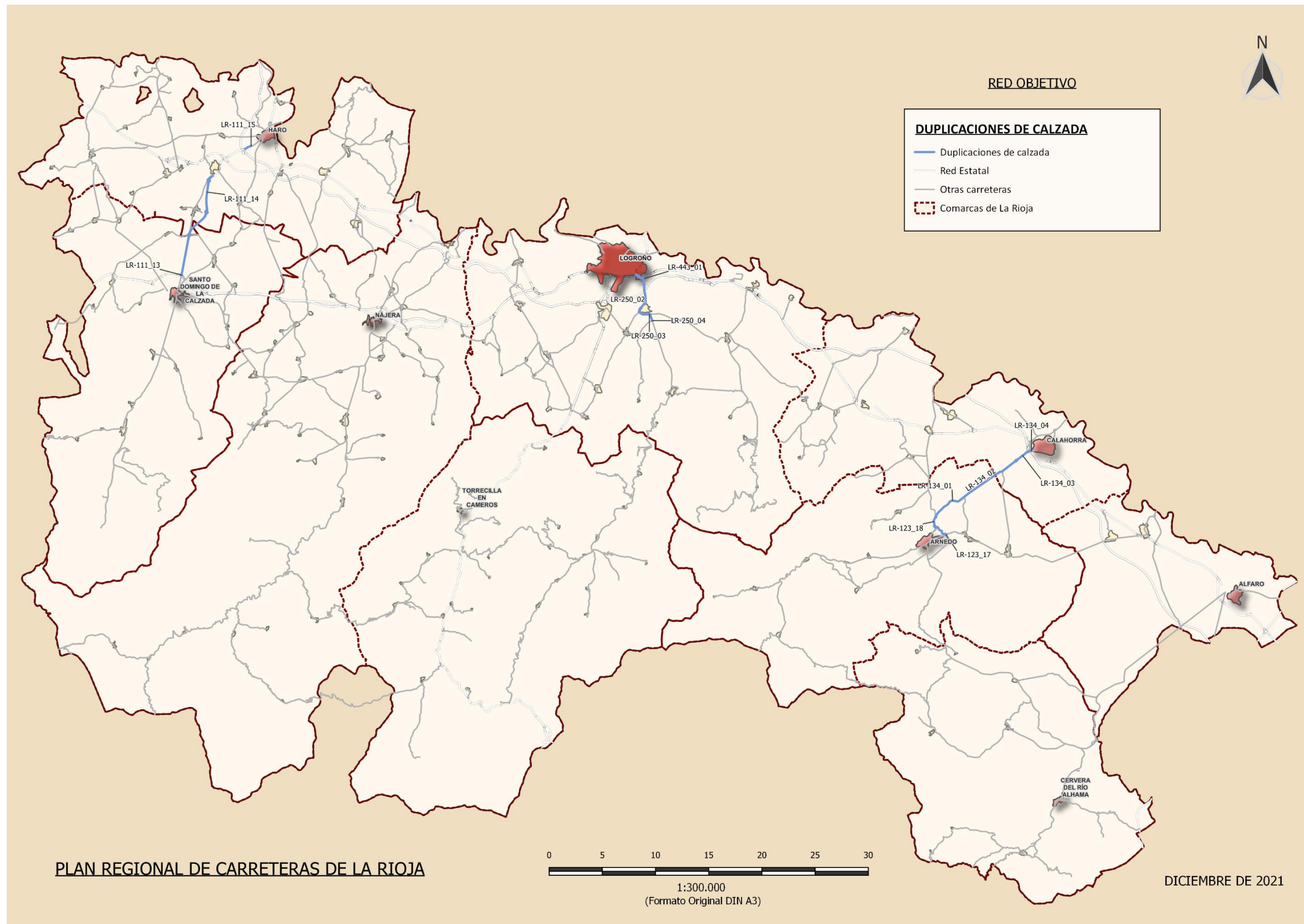
Valoración Rutas Ciclistas

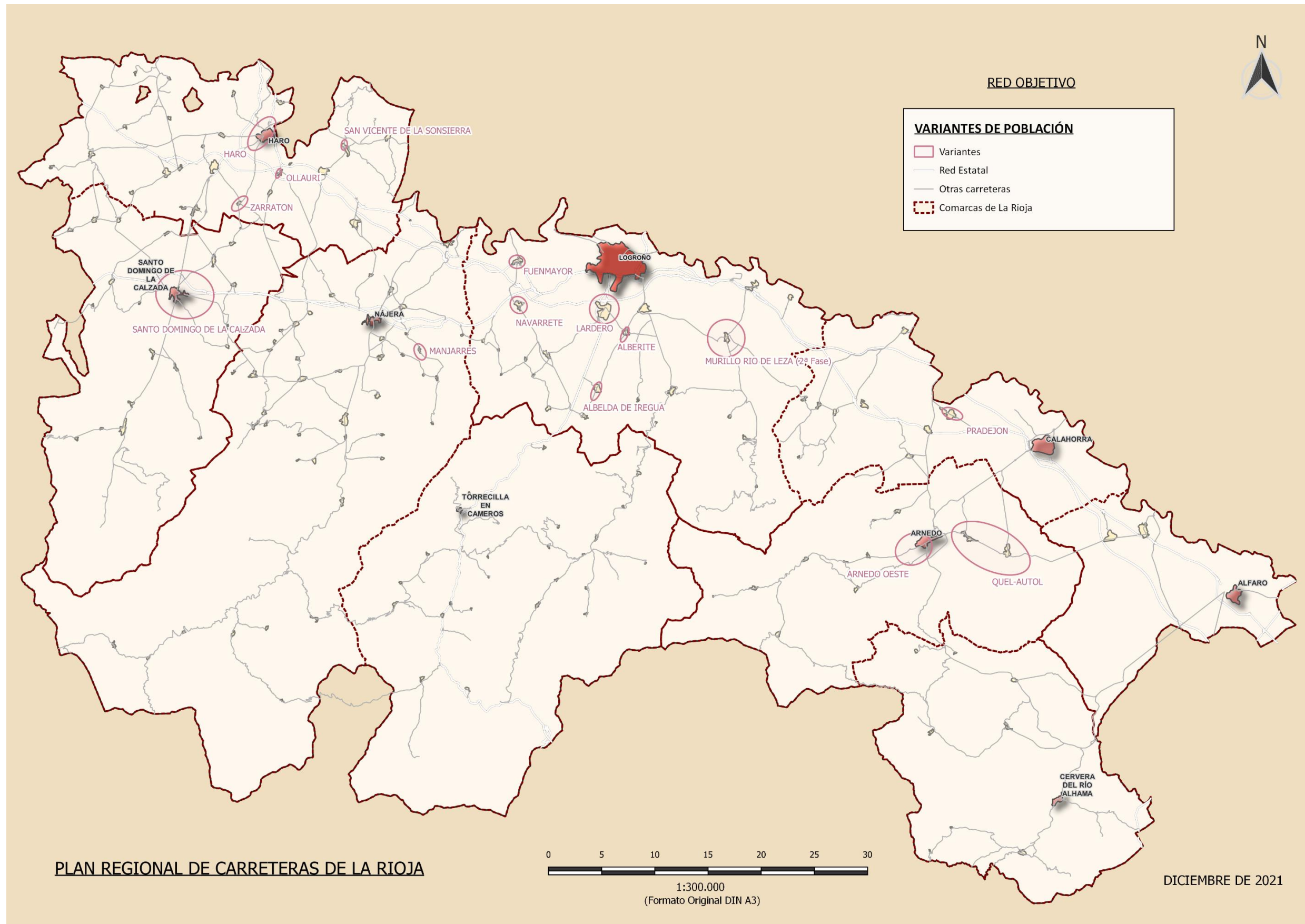
Tramo	Comarca	Demanda	Longitud (km)	Carretera	Tramo Inventario	I.M.D.	Comentario
ALBELDA DE IREGUA-ALBERITE	LOGROÑO	865,97	6,5	LR-255	LR-255_03	4.052	
ALBELDA DE IREGUA-NALDA	LOGROÑO	947,01	4,72	LR-255	LR-255_05	3.297	
ALBERITE-LARDERO	LOGROÑO	3.859,43	3,4	LR-254	LR-254_05	4.618	
				LR-254	LR-254_06	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	

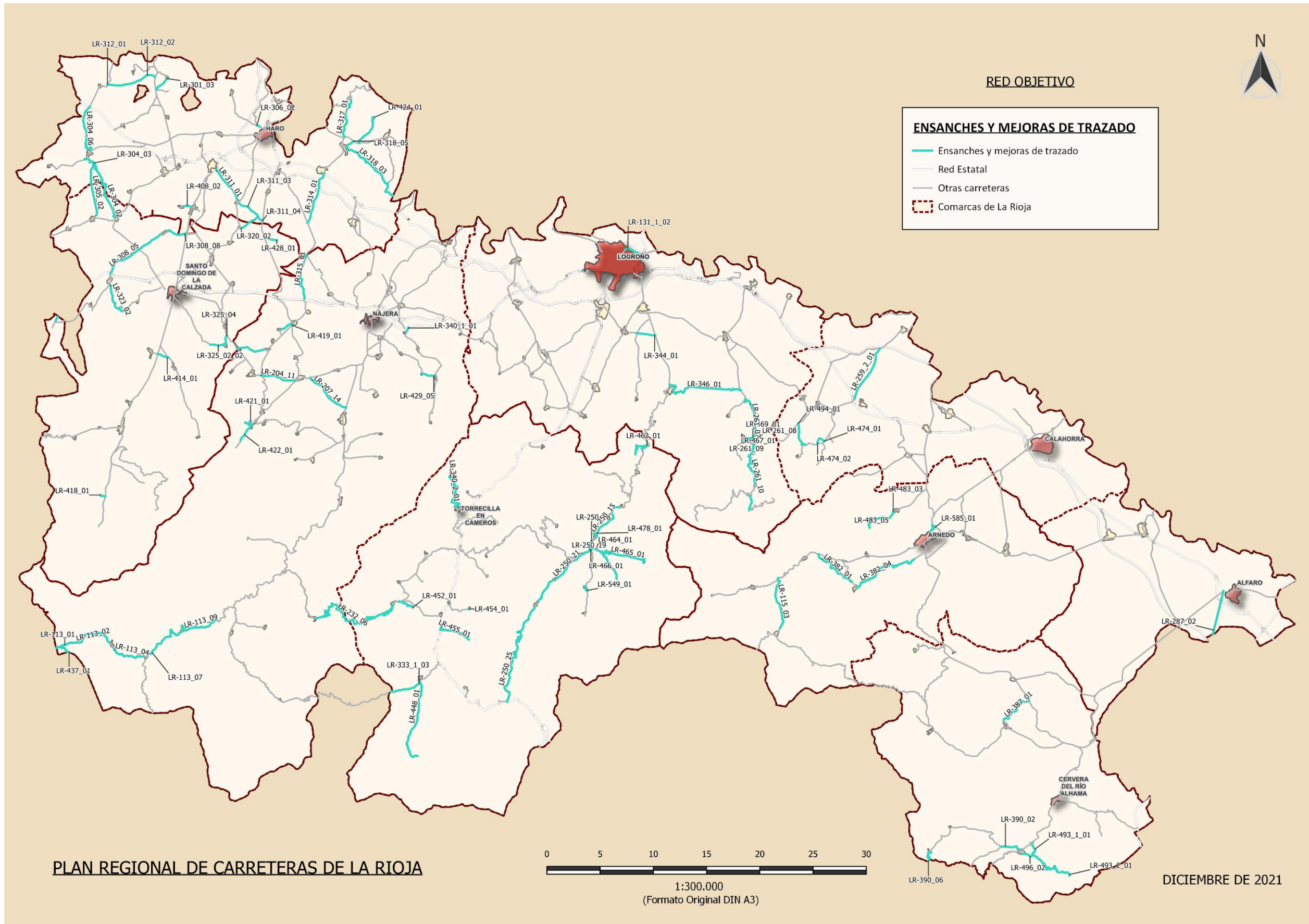
APÉNDICE C – PLANOS: ACTUACIONES PREVISTAS PARA ALCANZAR LA RED OBJETIVO

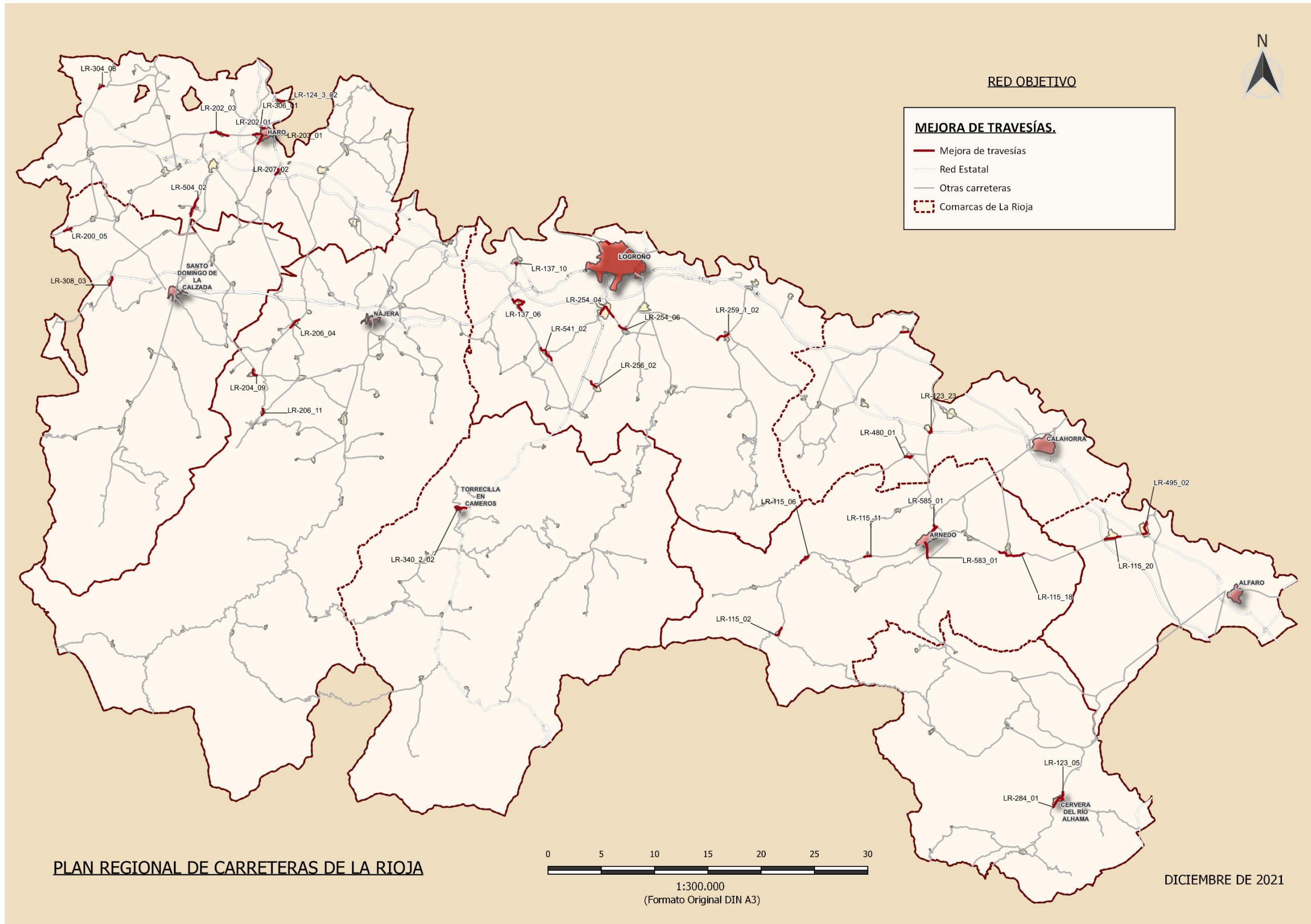
1. Nuevas carreteras
2. Duplicaciones de calzada
3. Variantes de población
4. Ensanches y mejoras de trazado
5. Mejora de travesías
6. Refuerzo de firmes (primer, segundo y tercer orden)
7. Actuaciones de seguridad vial
8. Actuaciones para la movilidad sostenible
9. Resumen de actuaciones para conseguir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

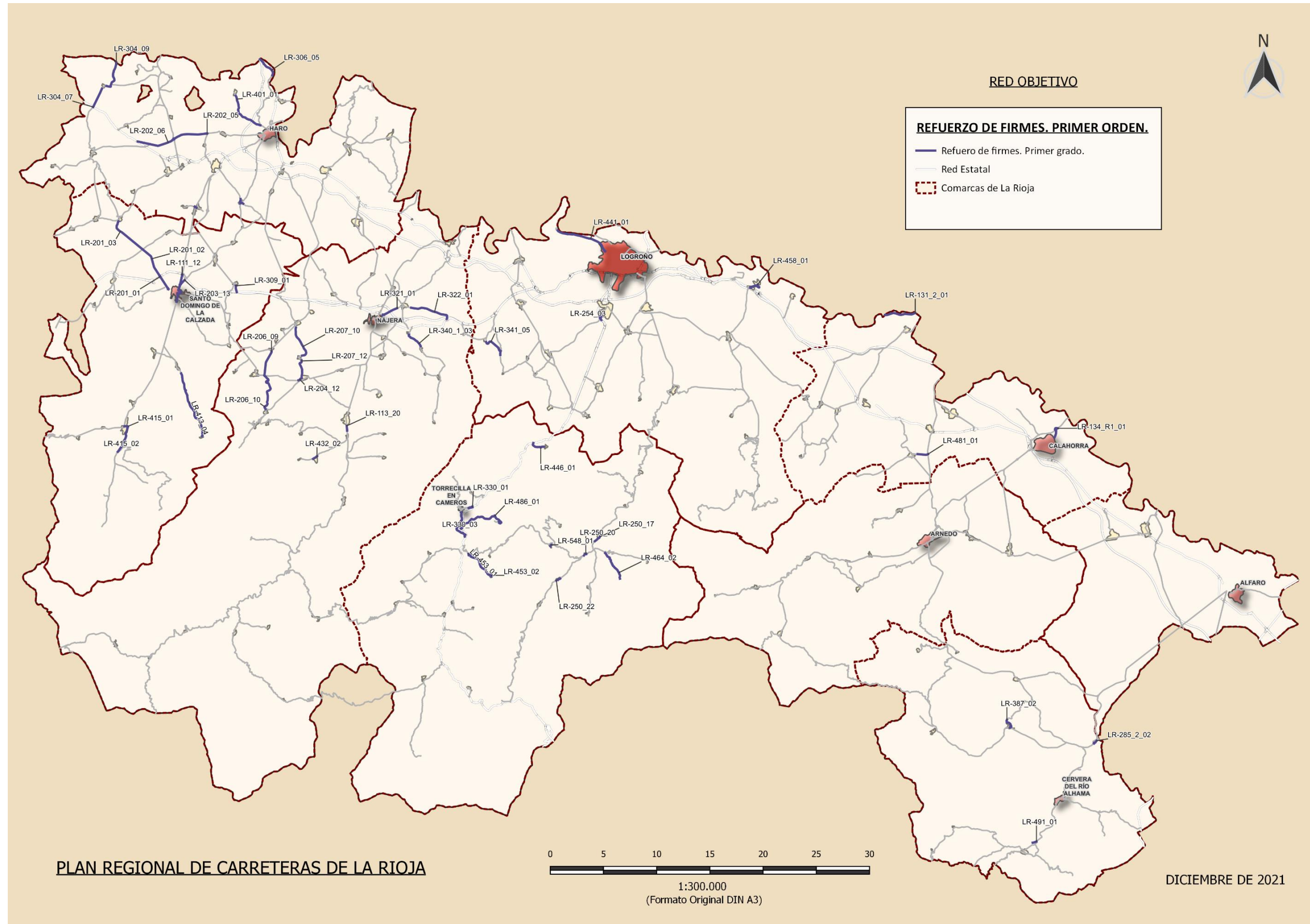


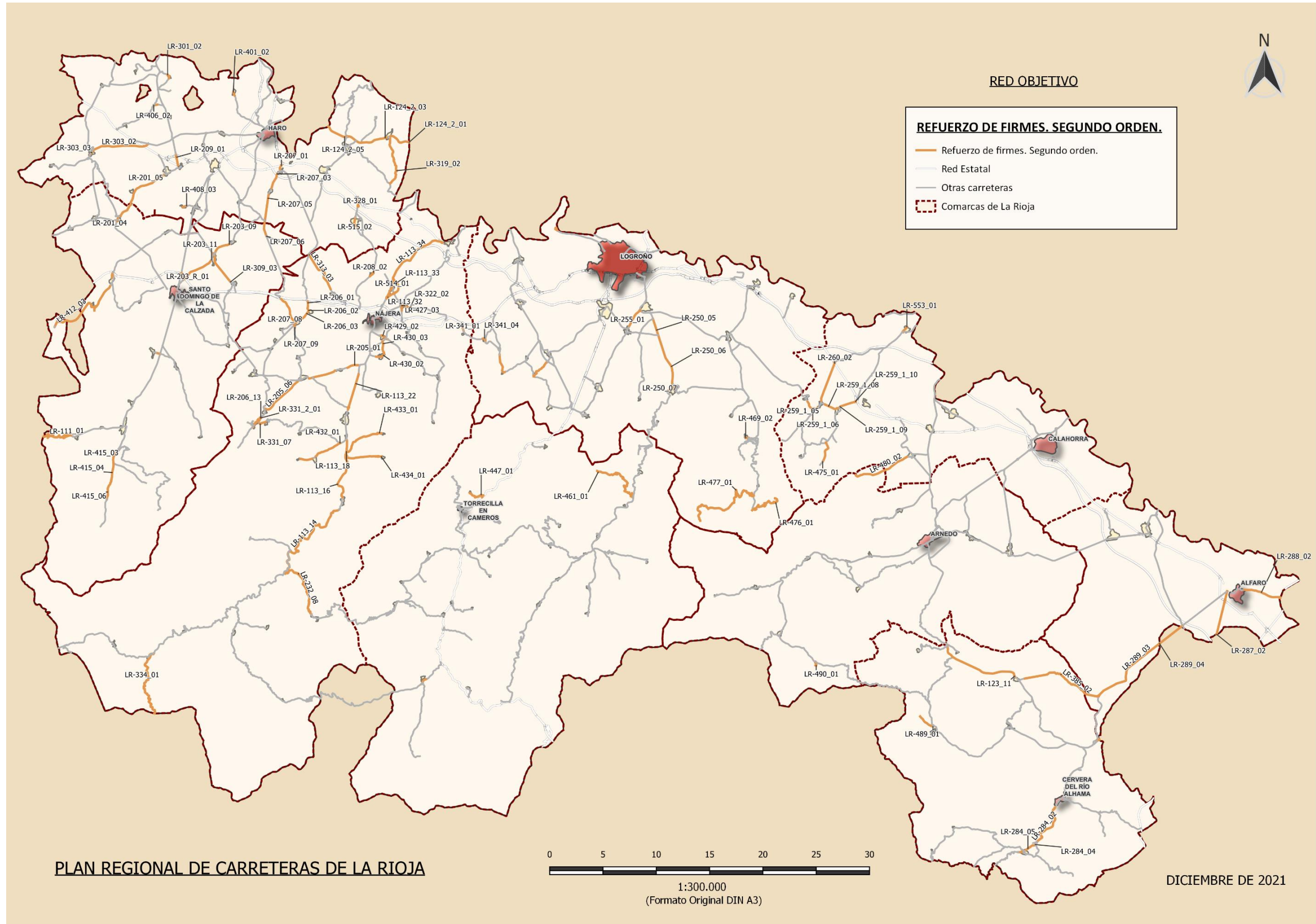


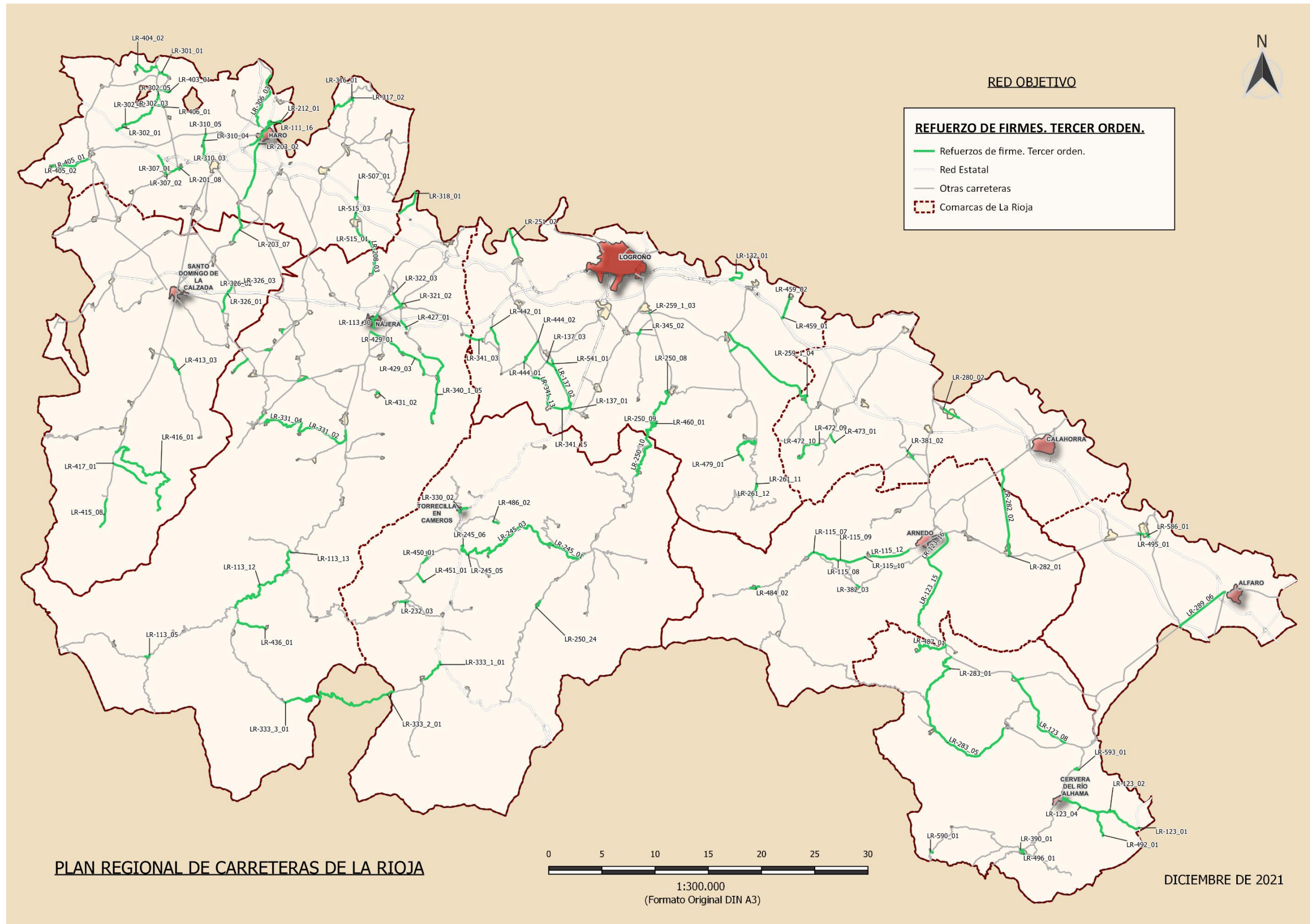


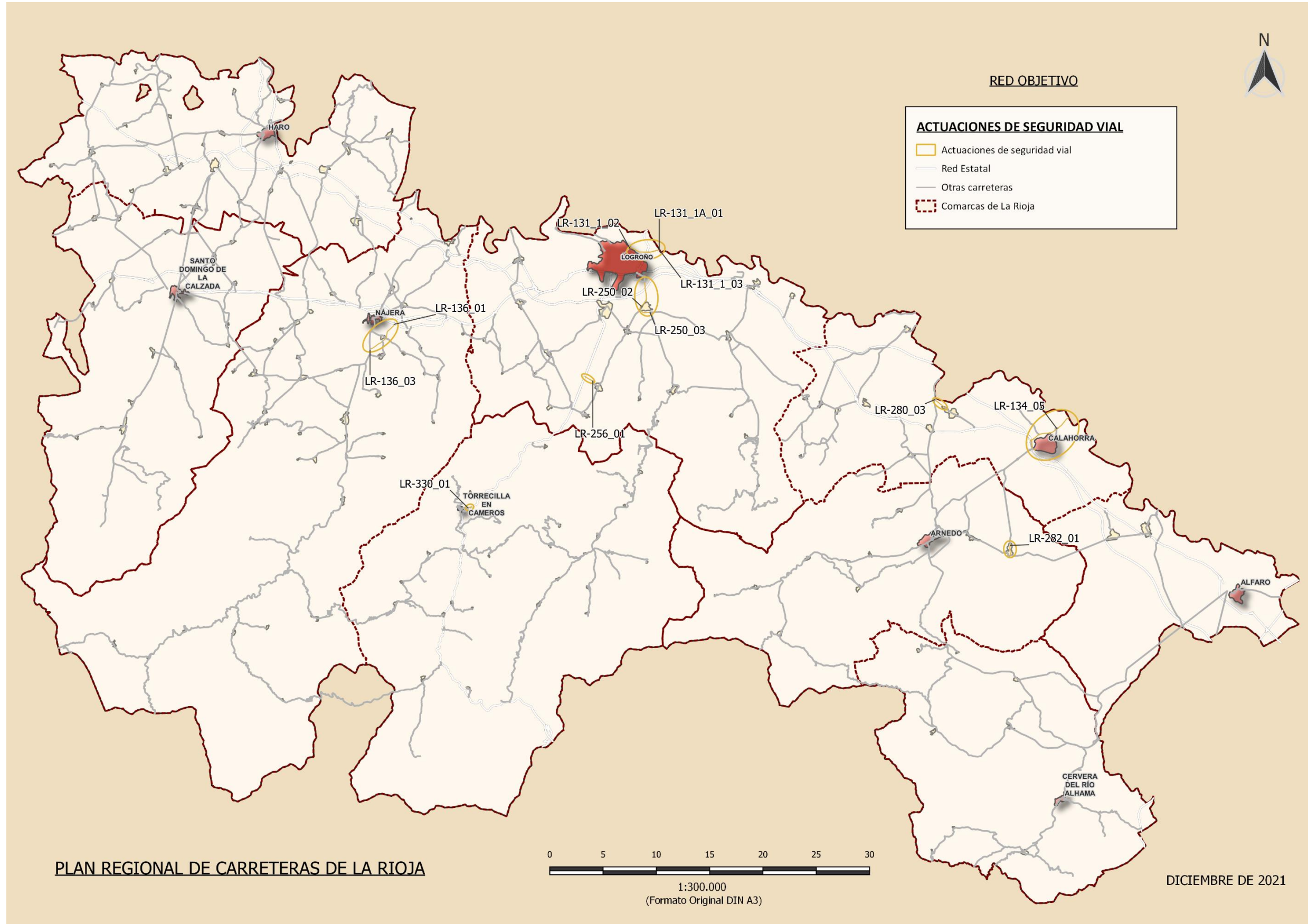


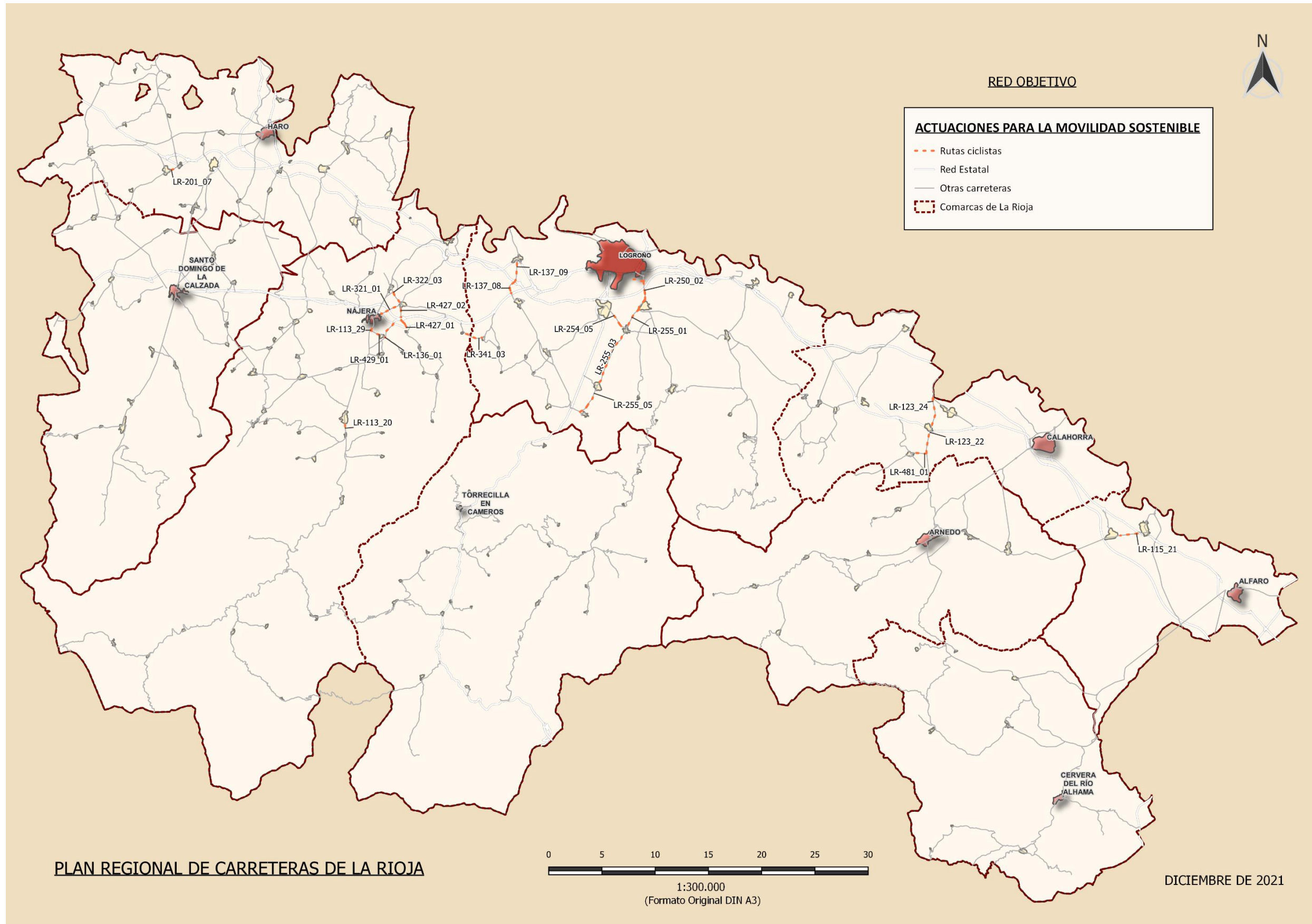












PLAN REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA

0 5 10 15 20 25 30
1:300.000
(Formato Original DIN A3)

DICIEMBRE DE 2021

