

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

ANEJO 02. MARCO LEGISLATIVO Y ESTRATÉGICO



Año 2022



ANEJO 02. MARCO LEGISLATIVO Y ESTRATÉGICO

ÍNDICE

ANEJO 02. MARCO LEGISLATIVO Y ESTRATÉGICO	1
1 MARCO LEGISLATIVO Y COMPETENCIAL	1
1.1 MARCO LEGISLATIVO.....	1
1.2 MARCO COMPETENCIAL.....	3
2 MARCO ESTRATÉGICO Y ANTECEDENTES	5
2.1 MARCO ESTRATÉGICO.....	5
2.2 ANTECEDENTES.....	6

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 - Ficha descriptiva "Libro Blanco sobre el Transporte".	7
Tabla 2 - Ficha descriptiva "PITVI".	7
Tabla 3 - Ficha descriptiva "Plan de Infraestructuras 2013-2025".	8
Tabla 4 - Ficha descriptiva " Agenda para la Población de la Rioja 2030".	8
Tabla 5 - Ficha descriptiva "Rioja 2020. Plan Estratégico".	9
Tabla 6 - Ficha descriptiva Estudio de necesidades AP-68 en La Rioja tras su reversión al Estado 2026".	9
Tabla 7 - Ficha descriptiva "Plan de Movilidad y Accesibilidad Sostenible en el área metropolitana de Logroño".	10

1 MARCO LEGISLATIVO Y COMPETENCIAL

En este anejo se describe el **marco legislativo y competencial que condiciona el Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030**. Para ello, se presenta el marco legislativo actual con influencia en la red viaria riojana y el reparto competencial de dicha infraestructura.

1.1 Marco legislativo

La legislación vigente en materia de transporte, carreteras, accidentalidad, medioambiente y patrimonio que conforma el marco legislativo del Plan y cuyo cumplimiento debe ser garantizado en la redacción del mismo es la siguiente, ordenada de manera cronológica y agrupadas según la materia que regulan.

Normas en materia de **carreteras**:

- Ley 2/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja.
- Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.
- Ley 2/1998, de 11 de febrero, para la aprobación y autorización del Convenio de Cooperación entre la Comunidad Autónoma de La Rioja y la Comunidad Foral de Navarra en materia de Infraestructuras Viarias.
- Ley 5/2004, de 5 de octubre, para la aprobación y autorización del Protocolo de Colaboración del Gobierno de La Rioja y la Diputación Foral de Álava para la Planificación y Obras de Carreteras de la Red viaria en Zonas Colindantes.
- Ley 15/2005, de 23 de diciembre, para la aprobación y autorización del Convenio de Colaboración entre el Gobierno de La Rioja y la Junta de Castilla y León para la Planificación y Ejecución de Obras de Carreteras de interés de ambas Comunidades.
- Orden FOM/2873/2007, de 24 de septiembre, sobre procedimientos complementarios para autorizar nuevos enlaces o modificar los existentes en las carreteras del Estado.
- Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre Gestión de la Seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado.
- Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.
- Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras.

Normas en materia de **transportes**:

- Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.
- Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación
- Ley 8/2005, de 30 junio, reguladora del Transporte Urbano por Carretera de La Rioja.

- Ley 8/2006, de 18 de octubre, de Transporte Interurbano por Carretera de La Rioja.
- Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Normas en materia **ambiental y patrimonial**:

- Ley 5/2000, de 25 de octubre de 2000, de saneamiento y depuración de aguas residuales de La Rioja
- Decreto 55/2001, de 21 de diciembre de 2001, por el que se aprueba el reglamento de desarrollo de la Ley 5/2000, de 25 de Octubre, de Saneamiento y Depuración de Aguas Residuales de La Rioja.
- Decreto 39/2018, de 2 de noviembre de 2018, por el que se aprueba el Plan Director de Saneamiento y Depuración de la Comunidad Autónoma de La Rioja 2016-2027.
- Decreto 38/2018, de 2 de noviembre de 2018, por el que se aprueba el Plan Director de Abastecimiento de Agua a Poblaciones de la Comunidad Autónoma de La Rioja 2016-2027.
- Ley 11/2005, de 19 de octubre, de Patrimonio de la Comunidad Autónoma de La Rioja.
- Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.
- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.
- Ley 6/2017, de 8 de mayo, de Protección del Medio Ambiente de La Rioja.
- Decreto 29/2018, de 20 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo del Título I "Intervención administrativa" de la Ley 6/2017, de 8 de mayo, de Protección del Medio Ambiente de La Rioja.

Normas en materia de **ordenación del territorio**:

- Ley 5/2006, de 2 de mayo, de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja.
- Decreto 18/2019, de 17 de mayo, por el que se aprueba la Directriz de Protección del Suelo No Urbanizable de La Rioja.

Normas en materia de **ruido**:

- Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.
- Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.
- Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Planes Regionales de Carreteras:

- Ley 8/2000, de 28 de diciembre, del Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja.
- Ley 4/2010, de 30 de abril, por la que se revisa y actualiza el Plan Regional de Carreteras de La Rioja. Esta Ley modifica la Ley 28/2000.

Como se observa, el Plan Regional de Carreteras está **condicionado por un amplio abanico de textos normativos**, por ello a continuación se profundizará en alguno de ellos, de tal manera que se observe la posible influencia de los textos legales sobre el Plan.

Ley de Carreteras de la Rioja:

La **ley de carreteras de la Rioja**, es la norma que **regula las carreteras de titularidad autonómica** en el ámbito de estudio. La comunidad autónoma riojana asume la regulación de las carreteras autonómicas en el año 1982, mediante la **Ley Orgánica 3/92**, de 9 junio de la Rioja, por la que se aprueba su estatuto de Autonomía, siendo en su artículo 8º, 1, 5, en donde se **atribuye a la Rioja la competencia exclusiva en materia de carreteras** cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio riojano, así como la cesión de la potestad legislativa en materias de competencia exclusiva. Posteriormente, en apartado referente al sistema competencial, se describirá de manera más específica la estructura competencial en materia de carreteras de la Rioja.

Una vez finalizado el proceso de transferencia de funciones y servicios por parte de la administración estatal a la Comunidad Autónoma en materia de carreteras y promulgada la ley estatal 25/88, de 29 de julio, de carreteras, fue indispensable la instrumentación legal. Esta instrumentación se basa en una serie de preceptos normativos que tutelen y amparen la planificación, proyección, construcción, uso, explotación y conservación de las explotaciones viarias en competencia riojana. A su vez, la **necesidad de una ley riojana** reside en dar **respuesta a aquellas problemáticas** para las que la legislación estatal no ha ofrecido una adecuada respuesta **a las características propias de la región**, como podrían ser las de carácter orográfico propias de la comunidad.

Por ello en el **año 1991 se promulga la Ley 2/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja**. Dicha ley se compone de un total de treinta y dos artículos, organizados en base a cuatro títulos, seguidos de tres disposiciones adicionales, una disposición transitoria, una disposición derogatoria y dos disposiciones finales. La estructura de los títulos de la ley sigue las siguientes temáticas:

- Título Primero: En él se encuentran disposiciones de carácter general para todas las carreteras.
- Título segundo: Presenta la información relativa al régimen de carreteras, estructurado en base a dos capítulos ofrece información sobre planificación, estudios, proyectos, construcción y financiación.

- Título tercero: Hace referencia a aquellos aspectos relacionados con el uso y defensa de la carretera. Estructurándose en base a tres capítulos orientados a las limitaciones de propiedad, usos e infracciones y sanciones.
- Título cuarto: Presenta la regulación en travesías y tamos urbanos, y la adecuación a los regímenes especiales de los mismos.

Unos años después, en **1994 se aprueba el Real Decreto 1812/1994**, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el **Reglamento General de Carreteras**. Este real decreto tiene como **objeto la planificación, proyección, construcción, financiación, uso y explotación de las carreteras estatales**. Al igual que la ley estatal en materia de carreteras, el reglamento se va adaptando al nuevo modelo de gestión estatal, derogando el anterior Real Decreto 1073/1977.

La **Comunidad Autónoma no ha aprobado normativa adicional en materia de carreteras desde el año 1991**, pero sí que encontramos una serie de documentos a tener en cuenta en materia de movilidad. Un claro ejemplo de ellos son los **protocolos de cooperación y colaboración** en materia de infraestructuras viarias, firmados con comunidades autónomas colindantes como la **Comunidad Foral de Navarra, Diputación Foral de Álava y la Junta de Castilla y León**, los cuales se integran el marco legal. A demás, en materia de carreteras debe destacarse la **normativa estatal más reciente**, en concreto la ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, que regula las infraestructuras viarias de carácter estratégico o que discurren por diversas autonomías.

Seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado:

Siguiendo con la temática legal referente a la infraestructura viaria, cabe analizar el instrumento legal que regula la **seguridad de la infraestructura viaria a nivel estatal, el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo**, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado, el cual traspone la Directiva 2008/96/CE, **incorporando los principios de la legislación europea en materia de seguridad vial** a la legislación estatal. La mejora de la seguridad vial es uno de los principales aspectos a tener en cuanto a la hora gestionar una red viaria determinada, y es aquí en donde establece el ámbito de actuación el real decreto, velando por la seguridad vial en la red de carreteras del Estado, así como, la red transeuropea que transcurre por territorio nacional. El real decreto tiene como fin último **conseguir reducir en el mayor grado posible las consecuencias sociales, económicas y humanas de los accidentes de circulación**. Teniendo como objeto el establecimiento de los procedimientos relacionados con las evaluaciones de impacto de las infraestructuras viarias en la seguridad, las auditorías referentes a la seguridad vial, las inspecciones de seguridad vial y la gestión de la seguridad en la red viaria en servicio, y teniendo también como finalidad elevar y homogeneizar el nivel de seguridad en la red de carreteras transeuropea y la red de carreteras del Estado.

Si bien es cierto que a nivel autonómico La Rioja no posee un texto normativo específico en la seguridad vial, es conveniente tener en cuenta la normativa estatal y por extensión la normativa europea, de manera que la red de carreteras riojana presente las mejores condiciones posibles en cuanto a seguridad vial se refiere. Sin embargo, el alcance de esta norma no incluye las carreteras

autonómicas, ya que solamente abarca las carreteras estatales y transeuropeas, pero presenta una referencia valiosa para actuaciones futuras.

- **Protección del Suelo No Urbanizable de La Rioja**

A principios de siglo se aprueba la **Ley 5/2006, de 2 de mayo, de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja**, con el objetivo de actualizar la regulación en materia de ordenación territorial y urbanismo en la autonomía riojana, adaptándose a las nuevas necesidades sociales del momento. Entre los diferentes fines que marca la norma, cabe destacar los **fines de actividad urbanística en el marco de la actividad de ordenación del territorio** (Art. 3,3, Ley 5/2006, de 2 de mayo, de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja):

- a) La **organización racional y conforme al interés general de la ocupación y el uso del suelo** y del subsuelo mediante su clasificación y su calificación.
- b) La determinación, reserva, afectación y protección de las dotaciones y equipamientos.
- c) La fijación de las condiciones de ejecución del planeamiento y, en su caso, la programación de las actividades de urbanización y ejecución.
- d) El cumplimiento de los deberes de **conservación y rehabilitación de edificios** existentes.
- e) La intervención en el mercado del suelo mediante la constitución eficaz de patrimonios públicos de suelo y mediante la promoción de políticas destinadas a la construcción de viviendas sujetas a algún régimen de protección pública.
- f) La **protección del patrimonio urbanístico, arquitectónico, histórico y cultural** de La Rioja, sin perjuicio de su normativa específica.
- g) La consideración **de elementos de sostenibilidad ambiental** que permitan mantener la capacidad productiva del territorio junto con la estabilidad y mejora **del medio ambiente natural y paisajístico y de la calidad ambiental**.

En esta **ley (25/2006) se regula la Directriz de Protección del Suelo No Urbanizable** de La Rioja, reconociéndola como una directriz de actuación territorial, sustituta del derogado Plan Especial de Protección del Medio Ambiente Natural de La Rioja (1988). Este Plan tenía como finalidad la protección del medio físico desde la ordenación territorial, cuya finalidad era establecer una serie de categorías de suelo debido a sus cualidades físicas y sus valores intrínsecos, para las que planteaba la necesidad de restringir una serie de usos para alcanzar una mejor la protección del suelo y de sus valores naturales.

La Directriz de Suelo No Urbanizable tiene como **objeto establecer las medidas de protección necesarias, mediante la regulación de usos y actividades, la delimitación del ámbito de protección y la normativa de protección necesaria**. Todo ello con el fin de velar por la protección, conservación, catalogación y mejora de los espacios naturales, paisaje y medio físico rural. Mediante esta norma se ha tratado de identificar aquellas zonas que, por su situación actual y potencial futuro, poseen un riqueza paisajística, ecológica o cultural, deban ser objeto de

especial protección, o bien son idóneas para la explotación forestal, ganadera o agrícola. La directriz identifica diferentes espacios de ordenación para los cuales se fija una categorización de usos o actividades: Autorizables, autorizables condicionados y prohibidos. **Regulando éstos en base a unos mínimos**, y estableciendo así una restricción mínima de los usos, pero pudiendo ser planteados por parte de los municipios condiciones de protección más severas. Tras la entrada en vigor de la Directriz, el nuevo planeamiento y el que se encuentra en redacción debe adaptarse a las determinaciones de la directriz.

Cabe indicar que, aunque en sentido estricto, las obras correspondientes a las infraestructuras viarias no están sometidas al control urbanístico municipal, como se dispone en los textos normativos de la Ley 2/1991 de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja (Artículo 1,1) y en la propia Directriz de Protección del Suelo No Urbanizable de La Rioja (Artículo 3), la Directriz constituye una guía de gran valor para la planificación y diseño de las infraestructuras de transporte en el ámbito regional.

1.2 Marco competencial.

La Administración General del Estado tiene la competencia exclusiva en el diseño, planificación y ejecución de las **infraestructuras de comunicación que discurren por más de una comunidad autónoma**. Esta competencia se ejerce a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y los organismos o empresas de él dependientes directa o indirectamente (SEITT, AENA, RENFE, ADIF, etc.).

En el caso de La Rioja, las infraestructuras de competencia estatal agrupan a las **principales carreteras** (las cuales comprenden la autopista de peaje AP-68, vía rápida que comunica Bilbao con Zaragoza y articula la zona del alto Ebro, las autovías LO-20, A-12 y A-13, y las carreteras convencionales de titularidad estatal (**N-111, N-113, N-120, N-124, N-126 y N-232**), la **totalidad del transporte ferroviario** (alta velocidad y servicios regionales) y el transporte aéreo (Aeropuerto de Logroño-Agoncillo). La Red de Carreteras del Estado, tiene como función principal enlazar Logroño con las capitales de las provincias colindantes y con el resto de la Red Nacional, soportar las mayores intensidades de tráfico y cumplir con la función complementaria de contribuir al equilibrio territorial al atravesar distintas comarcas e ir uniendo sus poblaciones y cabeceras.

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

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

La Rioja es una de las siete Comunidades Autónomas españolas uniprovinciales. En consecuencia, **no existe una Red Provincial de Carreteras**, con lo que está enteramente asumida por la **Red Autonómica** competencia del Gobierno de La Rioja. No existe, por lo tanto, una diferenciación entre carreteras autonómicas y de Diputación como sucede en las comunidades autónomas pluriprovinciales.

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

Actualmente, y como se ha comentado con anterioridad, la **Red Autonómica de Carreteras de La Rioja** convive con la Red de Carreteras del Estado, competencia del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y en razón de su funcionalidad las carreteras se clasifican en tres niveles jerárquicos:

- **La Red Regional Básica**, que junto con la Red de Carreteras del Estado constituye el primer nivel dentro de la jerarquía actual y cuya misión fundamental es la de canalizar los principales flujos de tráfico de largo y medio recorrido, ofreciendo un alto nivel de servicio y unas conexiones lo más directas posibles. En este nivel de la Red estarán incluidas las carreteras que canalicen los principales flujos interregionales y las que conecten los centros básicos de la región, entre ellos y con el exterior, y para finalizar aquellos itinerarios que canalicen importantes flujos de vehículos pesados. Supone un 20,8% de la Red autonómica y es la estructura principal sobre la que se diseña el resto de la Red autonómica.
- **La Red Comarcal** es el segundo nivel dentro de la jerarquía existente en la actualidad y permite la comunicación de los mayores núcleos de población y centros de actividad de cada comarca con sus centros comarcales y con los más próximos de otras comarcas. Constituye el 32,5% de la Red regional.
- **La Red Local** es el tercer y último nivel dentro de la jerarquía propuesta e incluye los tramos de carretera de la Red de la comunidad no incluidos en las redes básica y comarcal. Su funcionalidad reside en comunicar los centros de población menores, entre sí, con los núcleos intermedios de apoyo y a través de éstos con la cabecera comarcal. Aporta el 46,6% de los kilómetros del total de Red de la comunidad.

Por otro lado, existen **convenios o protocolos de colaboración** entre administraciones para aquellos tramos de carreteras donde las competencias han sido modificadas. Algunos tramos de titularidad estatal han sido transferidos a la comunidad autónoma o a los municipios. Un ejemplo de esto es el tramo entre el PK 0+000 y 2+652 de la carretera nacional N-126, que fue transferido a la Comunidad de La Rioja en el año 2017. Este cambio de titularidad propicia la continuidad de la carretera autonómica LR-111.

Así pues, los **titulares** responsables de las diferentes infraestructuras de transporte en la C.A. de La Rioja son los siguientes

- Red de Carreteras del Estado, cuya explotación y gestión compete al Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana
- Red Autonómica de Carreteras de La Rioja, competencia de la comunidad autónoma
- Caminos y otras vías de titularidad municipal
- Infraestructura ferroviaria, en el caso de La Rioja de competencia únicamente estatal
- Infraestructura aérea, el Aeropuerto Logroño-Agoncillo de competencia estatal.

En cuanto a los **servicios de transporte** existentes en la C.A. de La Rioja, se estructuran competencialmente de la siguiente forma:

- Transporte interurbano de viajeros por carretera de competencia del Gobierno de la Rioja:

Se configura mediante **catorce concesiones de titularidad autonómica** cuyos recorridos transcurren dentro de los límites de la comunidad autónoma. Las empresas de transportes llevan a cabo la explotación de este servicio con plena autonomía financiera y actúan a su riesgo y ventura, aunque el Gobierno de La Rioja abona a las concesionarias una **compensación económica anual para cubrir el déficit de explotación del servicio**.

- Transporte metropolitano de viajeros por carretera de competencia del Gobierno de la Rioja:

El transporte Metropolitano del Gobierno de la Rioja es una concesión de transporte público perteneciente a la Red Transportes de La Rioja que se inició el 22 de diciembre de 2010 y conecta de manera directa los municipios del área metropolitana con el centro de Logroño mediante seis líneas que recorren cada día más de 4.000 kilómetros

- Transporte de Líneas Rurales de competencia del Gobierno de la Rioja:

El Gobierno de La Rioja ha puesto en marcha en 2018 una nueva concesión de Líneas Rurales con objeto de facilitar los desplazamientos en los municipios más pequeños de la comunidad, dando servicio a más de sesenta pueblos y aldeas que agrupan a cerca de 6.000 habitantes.

- Transporte interurbano de viajeros por carretera entre ciudades de comunidades autónomas diferentes de competencia estatal:

Se trata de líneas regulares de autocar concesionadas que conectan con transporte público principalmente la ciudad de Logroño (así como algunas de las ciudades principales de La Rioja) con el resto de capitales de provincias limítrofes y las principales ciudades de la mitad norte del Estado.

- Transporte aéreo de competencia estatal
- Transporte ferroviario de competencia estatal

2 MARCO ESTRATÉGICO Y ANTECEDENTES

Resulta imprescindible para la correcta elaboración del Plan Regional de Carreteras, la coordinación y adecuación del mismo con otros **planes y estrategias regionales** vigentes de mayor, igual o menor rango. Se trata de planes estratégicos regionales (como la Estrategia La Rioja 2020), estrategias, planes y directrices de ordenación territorial y urbanismo (como la Directriz de Protección del Suelo No Urbanizable de La Rioja, el Programa de Desarrollo Rural 2014-2020 o el Plan de Ordenación de Vías Pecuarias de la Rioja) y otros planes sectoriales regionales o comarcales (planes industriales, de comercio, etc.), como el Plan de Desarrollo Industrial de La Rioja 2017/2020.

2.1 Marco estratégico

El Plan Regional de Carreteras puede influenciar o ser influenciado por otros planes y programas, ya sean del sector de las infraestructuras de transporte, o bien por sectores de diferente naturaleza. En el caso de los planes que afectan directamente a la red viaria encontramos que en la actualidad no se contemplan actuaciones de construcción de nuevas vías a la existentes, si no que se apuesta por el acondicionamiento y la modernización de la infraestructura disponible, factor que habrá de ser tenido en cuenta en la actualización del plan. Es necesario que la relación existente entre estos planes y programas si materialice mediante procedimientos legales establecidos a tal efecto, tales como convenios de colaboración, protocolos de actuación o procedimientos de información mutua. En el caso del Plan Regional de Carreteras puede verse afectado por los planes siguientes planes en materia de mejora o ampliación de las **infraestructuras de transporte**:

- Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012-2024.
- Estudios informativos para el tren de alta velocidad en La Rioja.
- Estudio informativo carreteras N-232 y N-124 entre Alfaro y Miranda de Ebro
- Proyectos o estudios informativos recientes de carreteras, variantes, desdoblamientos y nuevos enlaces previstos.
- Estudios de mejoras sobre enlaces de la AP-68. Cabe destacar que el MITMA ha licitado recientemente la redacción del estudio de necesidades de la AP-68 en La Rioja tras su reversión al Estado en 2026.
- Planes de carreteras de las comunidades autónomas limítrofes
- Plan de accesos al área metropolitana de Logroño
- Proyecto de mejora y puesta en valor del itinerario verde "Camino de Santiago Francés" en La Rioja
- Plan Hidrológico Nacional vigente
- Plan Hidrológico del Ebro (CHE).

Conviene señalar que el Estudio informativo carreteras N-232 y N-124 entre Alfaro y Miranda de Ebro, no llegó a aprobarse de forma definitiva, limitándose a la aprobación parcial del tramo ubicado en el área metropolitana de Logroño, actualmente en obras, y que fue publicada en el BOE:

"Anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja sobre aprobación del expediente de información pública y definitiva del Estudio Informativo "Autovía A-68, tramo IV del límite provincia de Navarra con La Rioja-Límite provincia de La Rioja con Álava" de Clave: El.1-E-184, dando por finalizado el Estudio Informativo."

Además de estos planes pertenecientes al mismo sector, la planificación viaria también puede verse afectada por planes sectoriales de diferente naturaleza, los cuales regulan actividades que influyen o pueden ser influenciadas por el funcionamiento del sistema viario, ya sea por su vinculación con el transporte de mercancías por carreteras o por la propia movilidad ciudadana. Un ejemplo de estos planes son aquellos que regulan los **servicios básicos y actividades económicas** a una escala regional, como son los siguientes:

- Libro Blanco del Transporte.
- Planes de acción contra el ruido de La Rioja.
- Agenda para la Población de La Rioja 2030
- Programa de Desarrollo Rural 2014-2020
- Plan de Desarrollo Industrial de La Rioja 2017/2020
- Inventario y Plan Energético de la Comunidad Autónoma de La Rioja
- Plan Director de Residuos de La Rioja
- Plan Director de las Actividades Mineras de la Comunidad Autónoma de La Rioja
- Plan Territorial de Protección Civil de la Comunidad Autónoma de La Rioja
- Plan Director de abastecimiento de agua a poblaciones en la Comunidad Autónoma de La Rioja
- Plan Director de Saneamiento y Depuración de La Rioja
- Plan Estratégico de Conservación del Medio Natural
- Plan Forestal de La Rioja
- Plan Director de Transportes de La Rioja.
- Planes de transportes de las comunidades autónomas limítrofes
- Programa FEDER La Rioja 2021-2027 (en tramitación)
- Plan Regional de Adaptación al Cambio Climático 2023-2030 (en elaboración)

De la misma manera, el Plan Regional de Carreteras interactúa, y por tanto influencia y se ve influenciado, por los diferentes **planes de ordenación territorial y el planeamiento urbanístico**.

En parte esto se debe a que los planeamientos urbanos y territoriales deben guardar las reservas de suelo necesarias para el mantenimiento, mejora y ampliación de la red viaria. A su vez los diferentes planes de ordenación y los nuevos desarrollos urbanísticos pueden llevar a cabo un cambio en la demanda de la red de transporte, ya que podrían variar la matriz origen destino de una región debido a la generación de nuevos polos de emisión y atracción de viajes. En nuestro ámbito encontramos los siguientes:

- Estrategia La Rioja 2020: Plan Estratégico
- Planes Generales Municipales.
- Directriz de Protección del Suelo No Urbanizable de La Rioja
- Plan de Ordenación de Vías Pecuarias de La Rioja
- Plan Director del Aeropuerto de Agoncillo.
- Plan Especial del Alto Oja.
- Plan de Infraestructuras 2013-2025 de Logroño.
- Plan de Movilidad y Accesibilidad Sostenible en el área Metropolitana de Logroño

También hay que tener en cuenta la influencia que pueden tener las actuaciones del Plan Regional de Carreteras que afecten al patrimonio de la región, ya sea **cultural, histórico, artístico o ambiental**. Estos planes poseen medidas de conservación especiales y determinadas para cada uno de ellos. Por tanto, las actuaciones de la red viaria se deben compatibilizar con las medidas de protección establecidas para los planes y espacios protegidos, un ejemplo de estas adecuaciones podrían ser aquellas de carácter paisajístico, a la hora de armonizar la obra viaria con el territorio. En el ámbito encontramos los siguientes planes:

- Plan de Protección de los Monasterios.
- Plan de Protección del Camino de Santiago.
- Plan de Protección de Icnitas de La Rioja.
- Plan de Protección del Embalse González Lacasa.
- Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de la Sierra de Cebollera.
- Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural de la Sierra de Cebollera.
- Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de los Sotos del Ebro en Alfaro.
- Planes de Gestión y Ordenación de los Recursos Naturales de las Zonas Especiales de
- Conservación de Importancia Comunitaria pertenecientes a la Red "Natura 2000".
- Plan de Recuperación del Águila-Azor perdicera en La Rioja.
- Plan de Recuperación del Sisón Común en La Rioja.

- Plan de recuperación del Cangrejo autóctono de río en La Rioja.
- Plan de recuperación de la Perdiz Pardilla en La Rioja.
- Plan de recuperación del Visón Europeo en La Rioja.
- Plan de conservación de Desmán Ibérico en La Rioja.
- Plan de conservación del Alimoche en La Rioja.
- Plan de Recuperación de la Androsela Riojana (Androsace Rioxana) en La Rioja.
- Plan de Recuperación del Grosellero de roca (Ribes petraeum) en La Rioja.
- Plan de Recuperación del Loro o Laurel de Portugal (Prunus lusitanica subespecie Lusitanica) en La Rioja.

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

- ODS N°3. Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades.
- ODS N°8. Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos.
- ODS N°9. Construir infraestructura resiliente, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.
- ODS N°11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.
- ODS N°13. Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.

Cabe concluir en este apartado que es imprescindible en la correcta elaboración de un plan de carreteras la coordinación y adecuación con los diferentes planes, proyecto y estrategias existentes en el territorio de igual o mayor rango, ya que el funcionamiento de una región es el resultado de la interacción de los diferentes subsistemas que la componen, entre los cuales se encuentra el sistema viario.

2.2 Antecedentes

En este mismo contexto de marco estratégico es fundamental el estudio de los **antecedentes** que tengan alguna implicación en la planificación de carreteras objeto de este Plan. De este modo el

Plan Regional de Carreteras de la Rioja 2022-2030 presenta dos claros antecedentes en su estructura legislativa, tales son:

- Ley **8/2000**, de **28 de diciembre**, Plan regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja
- Ley **4/2010**, de **30 de abril**, por la que se revisa y actualiza el Plan Regional de Carreteras de La Rioja. Esta Ley modifica la Ley 28/2000.

La finalidad de ambas leyes es la gestión adecuada de los intereses públicos mediante la planificación de la red viaria. Resultado de estos intereses surge la ley **8/2000**, que preveía un periodo de vigencia de aproximadamente **una década hasta su posterior actualización**, plazos que como observamos se han cumplido. Este **plan** de carreteras pretendía analizar la **funcionalidad** de las distintas **carreteras riojanas**, la **incidencia** de estas **sobre la ordenación territorial** y sobre los **flujos regionales de transporte**, definiendo así una serie de **objetivos a conseguir** y el establecimiento de los **medios necesarios para ello**. De esta manera, antes de que la vigencia del plan finalizase, la administración riojana consideró conveniente la revisión del plan. Esta **revisión** tiene como **resultado el Plan Regional de Carreteras de La Rioja (Ley 4/2010**, de 30 de abril), que de nuevo presenta un horizonte temporal de una década, con el objetivo de llevar a cabo el conjunto de actuaciones de reparación, construcción y conservación que garanticen el correcto funcionamiento de la red de carreteras autonómicas al finalizar el periodo de ejecución del plan.

La elaboración de este **Plan en 2010** surge como respuesta a la **necesidad de modernización** de plan anterior, de tal manera que se adapte de mejor manera a las necesidades de la red viaria riojana. El **objetivo final de este plan es la mejora de la funcionalidad de las carreteras riojanas, apostando por el desarrollo armónico del territorio y mejorando la conexión** de la red riojana con la estatal, atendiendo siempre a los criterios ambientales de sostenibilidad, destinándose un total de **518.959.000,00 euros para las inversiones** que sean necesarias acometer. La estructura de dicha ley se establece en base a cuatro artículos, una disposición derogatoria, dos finales y seis anexos. El primer artículo trata el objeto de la ley, el segundo trata la vigencia del plan, el tercero modifica el anexo de la Ley 2/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja y el artículo 4 modifica parte del articulado de la Ley 8/2000, de 28 de diciembre.

Por tanto, la renovación del Plan regional de Carreteras que se está llevando a cabo responde a la tendencia de los planes de carreteras de la red viaria, en donde la administración rioja establece planes de carreteras con duraciones periódicas de 10 años. De esta manera, al inicio de cada década se renuevan los objetivos y las actuaciones a realizar, con el objetivo de aproximar la planificación viaria a las necesidades actuales de la sociedad riojana.

2.3. Fichas descriptivas de los planes más relevantes:

Libro Blanco sobre el Transporte	
Autor	Comisión Europea
Figura	Comunicación Comisión Europea
Estado	Publicado en 2011
Objeto	Fijar las directrices de la política de transportes en la Comunidad Europea
Ámbito	Europa
Horizonte	2050
Objetivo del plan	Mejora en la gestión de las infraestructuras, mejora de la Seguridad vial, mejora de la movilidad urbana y reducción del impacto ambiental.
Implicaciones en el Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de la Rioja	Considerar el Plan como un documento de Planificación Estratégica

Tabla 1 - Ficha descriptiva "Libro Blanco sobre el Transporte".

PITVI: Plan de infraestructuras, transporte y vivienda 2012-2024	
Autor	Ministerio de Fomento, Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda
Figura	Plan Estratégico del Ministerio de Fomento
Estado	Formulado formalmente mediante resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda mediante Resolución del 5 de mayo de 2015.
Objeto	Establece la hoja de ruta de la nueva política en e infraestructuras, transporte y vivienda
Ámbito	España
Horizonte	2024
Objetivo del plan	Postular un enfoque integrado que abarque el conjunto del sistema del transporte
Implicaciones en el Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de la Rioja	No existe vinculación normativa

Tabla 2 - Ficha descriptiva "PITVI".

Plan de Infraestructuras 2013-2025 de la ciudad de Logroño	
Autor	Ayuntamiento de Logroño
Figura	Ayuntamiento
Estado	Publicado 2013
Objeto	Establece la hoja de ruta de la nueva política riojana en materia de infraestructuras.
Ámbito	Término Municipal de Logroño
Horizonte	2025
Objetivo del plan	Actualizar la planificación a las necesidades de la ciudad, programar con sentido temporal y económico-financiero y coordinar la expansión de la ciudad con las infraestructuras necesarias
Implicaciones en el Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de la Rioja	Considerar el plan como un documento que presenta actuaciones sobre la red viaria de la Rioja.

Tabla 3 - Ficha descriptiva "Plan de Infraestructuras 2013-2025".

Agenda para la Población de la Rioja 2030	
Autor	Comunidad de la Rioja
Figura	Administración autonómica
Estado	Fase 1. Marcos, diagnóstico y objetivos estratégicos.
Objeto	Estudio de la tendencia demográfica riojana estableciendo propuestas de solución
Ámbito	Comunidad autónoma de la Rioja
Horizonte	2030
Objetivo del plan	Recoger un conjunto de medidas y actuaciones orientadas a revertir la actual tendencia demográfica de la región y dirigidas a los colectivos más influyentes, como los jóvenes, las familias y los inmigrantes y emigrantes
Implicaciones en el Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de la Rioja	El plan plantea como eje de actuación principal la mejora de las infraestructuras de comunicación.

Tabla 4 - Ficha descriptiva " Agenda para la Población de la Rioja 2030"

Rioja 2020. Plan Estratégico	
Autor	Consejería de Industria, Innovación y Empleo Gobierno de La Rioja
Figura	Plan Estratégico
Estado	
Objeto	Plan Estratégico de desarrollo económico social, territorial y medioambientalmente sostenible.
Ámbito	Comunidad Autónoma de la Rioja
Horizonte	2020
Objetivo del plan	Desarrollar la Comunidad Autónoma de la Rioja como una de las áreas en el Top-30 Europeo.
Implicaciones en el Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de la Rioja	Considerar el Plan como un documento de Planificación Estratégica a nivel regional.

Tabla 5 - Ficha descriptiva "Rioja 2020. Plan Estratégico"

Estudio de necesidades de la AP-68 en La Rioja tras su reversión al Estado en 2026	
Autor	Gobierno de La Rioja
Figura	Estudio de Mejoras
Estado	Informe Propuesta (octubre 2019)
Objeto	Mejora de funcionalidad de la autopista AP-68 en la Comunidad Autónoma de la Rioja
Ámbito	Comunidad Autónoma de la Rioja
Horizonte	-
Objetivo del plan	Mejora de la Funcionalidad de la autopista AP-68 dentro del ámbito de La Rioja mediante la modificación y creación de nuevos enlaces a la AP-68.
Implicaciones en el Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de la Rioja	Generación de los nuevos enlaces propuestos en el estudio de mejoras afectará al funcionamiento de la red viaria de la Rioja.

Tabla 6 - Ficha descriptiva Estudio de necesidades AP-68 en La Rioja tras su reversión al Estado 2026".

Plan de Movilidad y Accesibilidad Sostenible en el área Metropolitana de Logroño	
Autor	Gobierno de la Rioja
Figura	Informe Final
Estado	Aprobado
Objeto	Analizar las necesidades reales de nuevas infraestructuras en el Área Metropolitana de Logroño i, especialmente en un escenario a medio y largo plazo.
Ámbito	Área metropolitana de Logroño
Horizonte	2025
Objetivo del plan	Mejorar la infraestructura viaria del Área Metropolitana de la capital riojana dando respuesta a las necesidades actuales y futuras referentes al transporte y la movilidad.
Implicaciones en el Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de la Rioja	La ciudad de Logroño aglutina una gran proporción de la actividad viaria riojana, por tanto las variaciones y actuaciones propuestas por el plan de movilidad metropolitana influenciará en el funcionamiento del sistema viario riojano.

Tabla 7 - Ficha descriptiva "Plan de Movilidad y Accesibilidad Sostenible en el área metropolitana de Logroño".