

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

ANEJO 10. ANÁLISIS DE TRAVESÍAS



Año 2022



ANEJO 10. ANÁLISIS DE TRAVESÍAS

ÍNDICE

1	OBJETO DEL ANÁLISIS.....	1
2	TÉRMINOS MUNICIPALES DE LA RIOJA	1
2.1	NÚCLEOS URBANOS DE LA RIOJA.....	2
3	PLANEAMIENTO URBANÍSTICO DE LA RIOJA.....	3
3.1.1	<i>Tipos de planeamiento existente en municipios de La Rioja</i>	<i>4</i>
3.1.2	<i>Ley del Ruido y Planes de Acción contra el Ruido en La Rioja</i>	<i>4</i>
3.1.3	<i>Plan de Movilidad y Accesibilidad Sostenibles del Área Metropolitana de Logroño.....</i>	<i>5</i>
3.1.4	<i>Plan de Movilidad Urbana (PMUS) de Calahorra.....</i>	<i>6</i>
3.1.5	<i>Planeamientos municipales y nuevas variantes en La Rioja</i>	<i>7</i>
3.1.5.1	ALBERITE.....	7
3.1.5.2	CALAHORRA.....	8
3.1.5.3	EL VILLAR DE ARNEDO	8
3.1.5.4	FUENMAYOR	9
3.1.5.5	MURILLO DE RÍO LEZA	9
3.1.5.6	NAVARRETE	10
3.1.5.7	PRADEJÓN.....	10
3.1.5.8	SAN VICENTE DE LA SONSIERRA	11
4	TRAVESÍAS EN LA RIOJA	12
4.1	INVENTARIO DE TRAVESÍAS DE LA RIOJA	12
4.2	ANÁLISIS DE TRAVESÍAS DE LA RIOJA.....	19
4.3	ANÁLISIS PORMENORIZADO DE TRAVESÍAS CONFLICTIVAS DE LA RIOJA	25
4.4	NECESIDADES DE MEJORA DE TRAVESÍAS.....	51
4.5	NECESIDADES DE EJECUCIÓN DE NUEVA VARIANTE	52
5	VARIANTES PREVISTAS EN EL PLAN VIGENTE.....	55
5.1	ANÁLISIS DE VARIANTES DE LA RIOJA.....	56
APENDICE A. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO EN LOS TÉRMINOS MUNICIPALES DE LA RIOJA.....		61
APENDICE B. INVENTARIO DE LOS TRAMOS URBANOS DE LA RED LOCAL REGIONAL DE LA RIOJA DESTINADOS A SER CEDIDOS A LOS MUNICIPIOS (LR-5XX).....		65

APENDICE C. INVENTARIO DE ACCESOS DE LA RED LOCAL AUTONÓMICA (LR-4XX).....	80
---	-----------

APÉNDICE D. INVENTARIO DE LOS TRAMOS PRINCIPALES DE LA RED LOCAL DE LA RIOJA (LR-3XX)	98
--	-----------

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 - Evolución de la población entre 1971 y 2019	1
Ilustración 2 – Situación de los municipios de especial relevancia de La Rioja	2
Ilustración 3 – Situación de los municipios de especial relevancia de La Rioja	2
Ilustración 4 – Plano 6. “Sistemas generales y conexiones” (Alberite)	7
Ilustración 5 –Estructura urbana conforme al planeamiento vigente (Calahorra)	8
Ilustración 6 –Clasificación del suelo (El Villar de Arnedo)	8
Ilustración 7 – Plano 6. “Estructura viaria” (Fuenmayor)	9
Ilustración 8 – Plano 6. Justificación del cumplimiento de la LOTUR (Murillo de Río Leza)	9
Ilustración 9 – Estructura general y orgánica del territorio. Modificación P0082_13.....	10
Ilustración 10 – Afecciones (Pradejón)	10
Ilustración 11 – Modificación puntual nº3 del PGM (2021)	11
Ilustración 12 – Plano “Estructura y categorías” (San Vicente de la Sonsierra).....	11
Ilustración 13 - Travesías de la Red de carreteras de La Rioja.....	66
Ilustración 14 - Accesos a la Red Local de Carreteras de La Rioja	81

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 - Distribución de la población de La Rioja (01 de enero de 2020)	1
Tabla 2 – Principales municipios de La Rioja. Población en 2019	2
Tabla 3 – Términos municipales y número de núcleos urbanos que contienen.....	3
Tabla 4 – Travesías en núcleos urbanos sin población permanente	12
Tabla 5 – Travesías en núcleos urbanos con menos de 25 habitantes	12
Tabla 6 – Desdoblamientos de Travesía	12
Tabla 7 – Inventario de Travesías de la Red Regional de Carreteras de La Rioja.....	18
Tabla 8 – Parámetros y rangos definición nivel de conflictividad en travesías de La Rioja	20

Tabla 9 – Denominación del nivel de conflictividad según puntuación	20
Tabla 10 – Nivel Conflictividad de Travesías de La Rioja (según situación diseño del año 2019)	24
Tabla 11 – Travesías con mayor nivel de conflictividad en La Rioja (2019)	25
Tabla 12 – Otras travesías con alto nivel de conflictividad en La Rioja (Proyección 2030)	26
Tabla 13. Necesidades de mejora en travesías de La Rioja (2019), por nivel de conflictividad	51
Tabla 14. Necesidades de mejora en travesías de La Rioja (2030), por nivel de conflictividad	51
Tabla 15. Necesidades de mejora en travesías de La Rioja (Pendientes Plan anterior)	52
Tabla 16 - Necesidad de ejecución de nuevas variantes en La Rioja	52
Tabla 17 – Necesidades de variante pendientes de ejecución (Plan anterior).....	53
Tabla 18. Necesidades de variante no previstas en el Plan Anterior.....	53
Tabla 19. Necesidades de ejecución de variante en la proyección de 2030	54
Tabla 20 – Variantes ejecutadas. Plan Carreteras La Rioja (2010-2021)	55
Tabla 21 – Variantes pendientes. Plan Carreteras La Rioja (2010-2021)	55
Tabla 22 – Tramos de travesía con previsión de nueva variante	56
Tabla 23 – Variantes en fase de Actuaciones Preparatorias.....	56
Tabla 24 – Catalogo de travesías de la Red de Carreteras de La Rioja y Término Municipal.....	66
Tabla 25 – Planeamiento urbanístico en tramos urbanos de carreteras de Red Local	67
Tabla 26 – Tramos urbanos de carretera con funcionalidad exclusiva de vial interno	67
Tabla 27 – Futuros tramos exclusivamente urbanos tras la ejecución de nuevas variantes	67
Tabla 28 – Itinerarios de la Red Local de La Rioja.	99

1 OBJETO DEL ANÁLISIS

Se pretenden analizar, en el presente Anejo, los tramos autonómicos de carreteras referentes a travesías y variantes y su relación con los núcleos urbanos de La Rioja, incluyendo su caracterización y su relación con el planeamiento municipal.

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

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

Posteriormente, se identifican los tramos urbanos de carreteras y/o travesías existentes pertenecientes a la Red Regional de carreteras de La Rioja y, por lo tanto, aquellos que quedan pendientes de cesión a sus correspondientes Ayuntamientos, en el momento que esto sea acordado por las administraciones afectadas, mediante la confección del correspondiente "Inventario de Travesías". Estas travesías se analizan teniendo en cuenta su nivel de conflictividad. A partir de los resultados obtenidos en dicho análisis previo, se lleva a cabo un estudio pormenorizado de las travesías más conflictivas y se determinan las necesidades de mejora en travesías y de ejecución de nuevas variantes en base a las indicaciones que se derivan de este estudio.

Por último, se identifican y analizan, de la misma forma, las variantes existentes de la Red Regional de Carreteras de La Rioja.

La caracterización y análisis realizados de los tramos urbanos de carreteras y/o travesías y de las variantes incluye los siguientes aspectos:

- Datos básicos para su identificación referentes al tramo de carretera en cuestión, así como el municipio y núcleo de población que atraviesan y el número de habitantes que lo componen.
- Transitabilidad, tanto rodada como peatonal: incluyendo información relativa a la longitud del tramo de travesía, el tipo de firme, la anchura de la plataforma, la existencia o no y la anchura de aceras, el tipo de trazado y su nivel de visibilidad, la iluminación y otras observaciones sobre sus intersecciones, accesos, etc.
- Conflictividad: se identifican los principales elementos de conflictividad detectados, el nivel de conflictividad y las observaciones explicativas que sean necesarias.

- La permeabilidad transversal existente, en función de la IMD (2019), tráfico de vehículos pesados y la velocidad media de los vehículos.

Se incluyen, a su vez, una serie de apéndices explicativos o complementarios al análisis de travesías urbanas y variantes realizado en el presente anejo.

2 TÉRMINOS MUNICIPALES DE LA RIOJA

La Rioja cuenta con una población residente de **316.798 habitantes** a 1 de enero de 2020, según el Instituto de Estadística de La Rioja y una densidad de poblacional de **63,06 hab/km²**, la cual queda repartida en un total de **174 términos municipales**. Como podemos observar, la población de La Rioja se mantiene considerablemente estable, tras un elevado incremento de ésta entre el año 2000 y 2008, un periodo de estabilidad entre 2008 y 2014 y un ligero descenso de la misma acontecido entre los años 2013 y 2014.

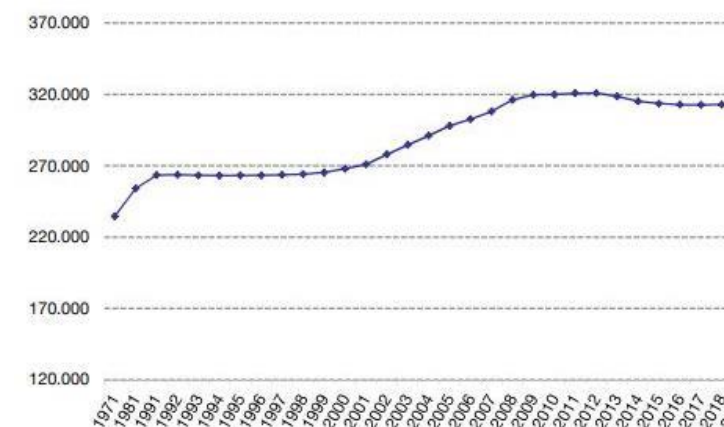


Ilustración 1 - Evolución de la población entre 1971 y 2019

Fuente: Datos INE 2019 e Instituto de Estadística de La Rioja

Además, cabe señalar el desigual reparto de la población en la Comunidad Autónoma. El 96,23 % de la población vivía en el año 2019 en la unidad geomorfológica Valle del Ebro, tal y como puede observarse en la tabla adjunta, registrando una densidad de población de 102,80 hab/km², mientras que las Sierras Ibéricas cuentan con una densidad de población muy baja, de 5,79 hab/km², hecho que puede verse condicionado por su orografía escarpada y por el mayor coste de la ejecución de infraestructuras en el mismo, entre otras razones.

	Nº MUNICIPIOS	SUPERFICIE (km)	HABITANTES	DENSIDAD (habitantes/km)
VALLE	122	2.965,49	304.865	102,80
SIERRA	52	2.062,42	11.933	5,79

Tabla 1 - Distribución de la población de La Rioja (01 de enero de 2020)

Fuente: Datos INE 2019 y elaboración propia

Relacionado con lo anterior, destacar que La Rioja tiene **146 municipios con menos de 1.000 habitantes** de sus 174; **23 municipios** con una población que oscila **entre 1.001 y 10.000**; **4**

municipios entre 10.001 y 50.000; y uno, **Logroño, con más de 100.000 habitantes** (Padrón INE, 01-01-2019).



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

Fuente: Datos INE 2019 y elaboración propia

La mayoría de la población se concentra en muy pocos núcleos, que suelen centralizar los servicios esenciales para la población. Estos núcleos de mayor entidad son habitualmente cabeceras de comarca. Se utiliza la división de los nueve partidos judiciales (Haro, Santo Domingo de la Calzada, Nájera, Logroño, Torrecilla en Cameros, Calahorra, Arnedo, Alfaro y Cervera del Río Alhama) para establecer cuáles son los municipios considerados como cabeceras de comarca y a partir de ahí, determinar las relaciones con los distintos municipios de su radio de influencia.

Municipio	Población
Logroño	152.485
Calahorra	24.531
Arnedo	15.015
Haro	11.557
Lardero	10.813
Alfaro	9.611
Villamediana de Iregua	8.359
Nájera	8.072
Santo Domingo de la Calzada	6.276
Cervera del Río Alhama	2.308
Torrecilla en Cameros	453

Tabla 2 – Principales municipios de La Rioja. Población en 2019

Fuente: INE

Existen 5 municipios con una población superior a los 10.000 habitantes, y solo 9 municipios superan los 5.000 habitantes. Estas cifras indican una alta presencia de núcleos rurales y núcleos en proceso de despoblación entre los 174 municipios de la región.

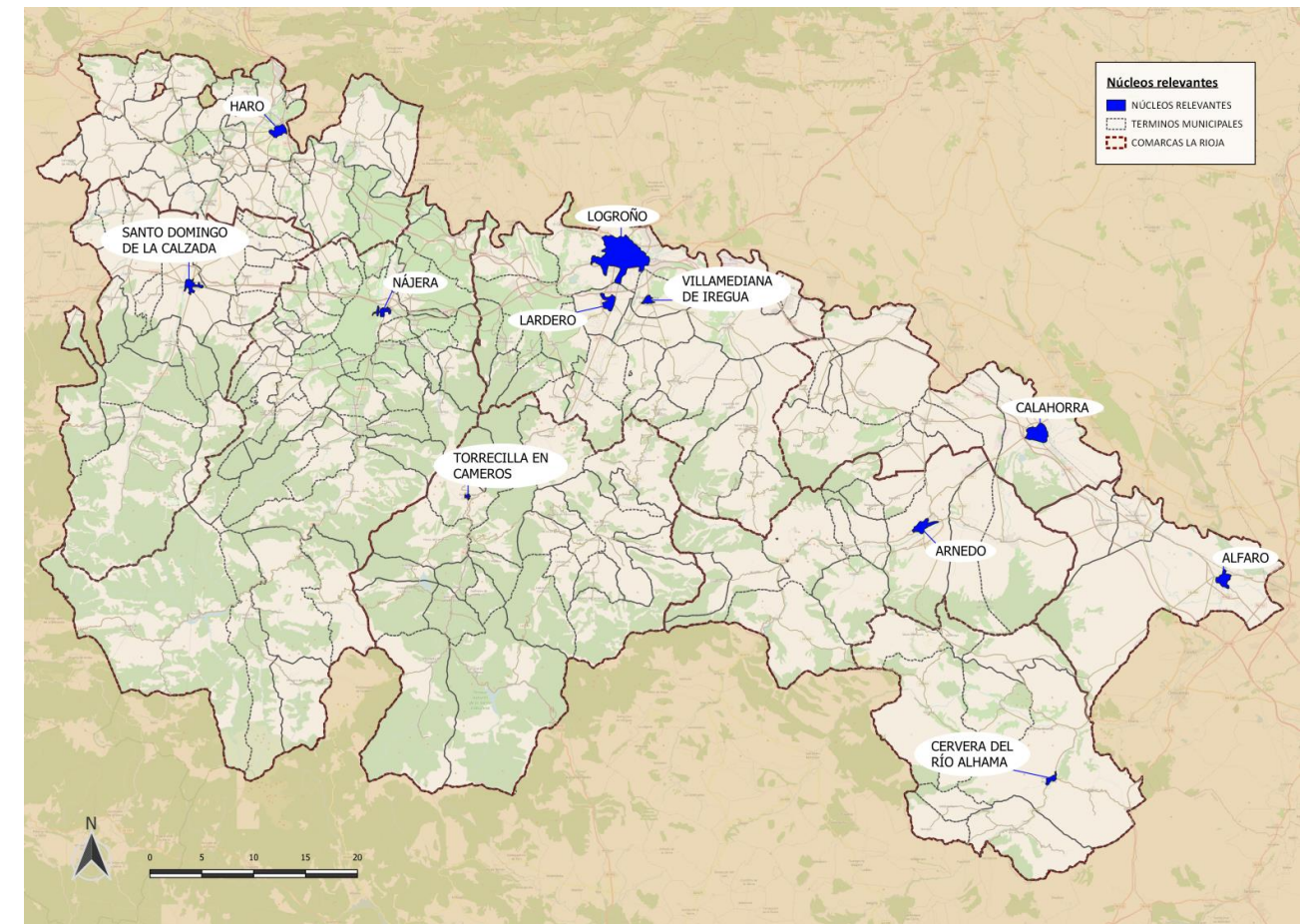


Ilustración 3 – Situación de los municipios de especial relevancia de La Rioja

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

En la imagen adjunta, quedan reflejados los municipios o núcleos de población más relevantes de la Comunidad Autónoma de La Rioja. Estos municipios se localizan, mayoritariamente, al norte de la región, en la zona del valle del río Ebro.

Además, cabe destacar que existe un municipio con mayor concentración de población, coincidente con la cabecera, en cada comarca o partido judicial de La Rioja; excepto en la referente a Logroño, donde hay dos municipios más que tienen una población importante en términos generales de la región, que son, Lardero y Villamediana de Iregua.

2.1 Núcleos urbanos de La Rioja

En este apartado se hace referencia al total de núcleos urbanos de la Comunidad Autónoma de La Rioja, dado que existen varios municipios que cuentan con varios núcleos urbanos dentro de su territorio.

3.1.1 Tipos de planeamiento existente en municipios de La Rioja

Como se ha mencionado con anterioridad, la LOTUR y las NUR son las normas que regulan la ordenación urbanística y del territorio de la Comunidad Autónoma de La Rioja en general.

Sin embargo, cada municipio tiene competencias para regular el planeamiento en su ámbito urbano, por lo que se distinguen distintos tipos de planeamiento urbanístico en los diferentes núcleos urbanos que definen el territorio de La Rioja, ya sea por su antigüedad o por las diferencias tipológicas y demográficas que existen en cada uno de ellos.

Así, entre los “**Tipos de planeamiento**” existentes, podemos identificar los siguientes en la CC.AA. La Rioja, según indica el SIU (Sistema de Información Urbanística) de dicha comunidad autónoma.

- P.O.S.U. (Plan de Ordenación Suelo Urbano)
- P.G.M. (Plan General Municipal) sin adaptar a la LOTUR 2006 (Ley de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja)
- P.G.M. adaptado a la LOTUR 2006
- P.G.O.U. (Plan General de Ordenación Urbana)
- D.S.U. (Delimitación de Suelo Urbano)
- N.N.S.S. (Normas subsidiarias)

En el apéndice nº1 del presente documento, se incluye una tabla que recoge el “Planeamiento urbanístico en los términos municipales de La Rioja”, de forma que, quedan indicados, en la misma, todos los municipios y el planeamiento vigente aplicable en cada caso, su año de redacción o aprobación y la existencia o no de modificaciones puntuales posteriores a la aprobación de dichos planes, delimitaciones o normas urbanísticas.

3.1.2 Ley del Ruido y Planes de Acción contra el Ruido en La Rioja

La Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, tiene por objeto prevenir, vigilar y reducir la contaminación acústica, para evitar y reducir los daños que de ésta pueden derivarse para la salud humana, los bienes o el medio ambiente.

Dentro de este marco, y como principio de una política preventiva, la entonces Dirección General de Calidad Ambiental del Gobierno de La Rioja elaboró, a lo largo del año 2001, el Estudio de la Situación Actual de la Comunidad Autónoma de La Rioja en Materia de Contaminación Acústica, que contiene la siguiente información:

- Mapa de ruidos de La Rioja.
- Diagnóstico del territorio de la C.A.R.
- Mapas de ruido de algunas de las principales localidades de la región.

El Estudio se llevó a cabo mediante el desarrollo de dos vertientes:

- **Ámbito global:** considera todas las redes de transporte de la Comunidad Autónoma de La Rioja, carreteras y trenes y aquellos focos que pueden tener una influencia relevante en varios municipios, como el aeropuerto y polígonos industriales.
- **Ámbito municipal:** analiza de forma individualizada la situación en los municipios de Alfaro, Arnedo, Calahorra, Ezcaray, Haro, Nájera, Rincón de Soto, Santo Domingo de la Calzada y Torrecilla en Cameros.

Posteriormente, en cumplimiento de las obligaciones establecidas en la Ley del Ruido, la Dirección General de Calidad Ambiental elaborará los mapas estratégicos de ruido de los grandes ejes viarios para las carreteras regionales (tercera fase) que registran un volumen de tráfico de más de tres millones de vehículos al año, los cuales corresponden a las carreteras LR-115, LR-131, LR-134, LR-250 y LR-443. Para cada uno de estos ejes se elabora el correspondiente Plan de Acción contra el Ruido, cuya tercera fase ha sido recientemente aprobada mediante Resolución 1837/2018, de 15 de noviembre, de la Consejería de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente (BOR núm. 136, de 19/11/2018).

Las medidas propuestas para cada uno de los grandes ejes viarios son las siguientes:

- **Plan zonal PZ1-LR115: Casco Urbano Arnedo**

El Plan Zonal 1 recoge las acciones correctoras que reducirán la afección de las zonas con superaciones de objetivos en AR1LR115 (Centro de salud “Puerta de Arnedo”), AR2LR115 (Casco Urbano), AR3LR115 (Centro de Educación La Estación) y AR4LR115 (Colegio “Sagrado Corazón de Jesús”).

Teniendo en cuenta la ubicación y el trazado de la vía a estudio, la colocación de soluciones correctoras que disminuirían el nivel sonoro de la vía sin afectar a la actividad del tráfico de las se estimó poco viable en el plan de la Fase II. Igualmente se desestimó la colocación de elementos de apantallamiento o las pantallas acústicas. Las acciones correctoras propuestas consistieron, por lo tanto, en la reducción de la velocidad de circulación del tráfico rodado a 40 km/h en el tramo de la vía que discurre en el entorno de PK 23+260 y 25+460.

También se tuvo en cuenta la construcción de dos glorietas que actúan como elementos reductores de velocidad, así como la instalación de radares y paneles de advertencia de velocidad y vigilancia por las autoridades competentes de la limitación.

Las medidas de reducción de velocidad, paneles de advertencia de velocidad y glorietas se ejecutaron durante la vigencia del plan de la Fase II.

Y, como medidas de transición hasta la consolidación de la estrategia a largo plazo, los Planes de Acción contra el Ruido de La Rioja recomiendan:

- Asegurar la limitación de velocidad a 40 km/h
- Aplicación en su caso de reasfaltado fonoabsorbente en el mantenimiento y reposición del vial según necesidades y programa de mantenimiento.

Como impacto de estas medidas se ha evaluado la mejora de la calidad acústica con una reducción del tráfico pesado en un 80% y el tráfico ligero en un 50% debido a la creación de una nueva variante.

- **Plan Zonal PZ2- LR250: Barrio de la Estrella (Logroño).**

Este Plan Zonal 2 recoge las acciones correctoras que influirán en la afección de las zonas de incompatibilidad LO1LR250 (Zona residencial del Barrio de la Estrella), LO2LR250 (Hospital San Pedro de Logroño), VM1LR250 (Zona residencial junto al barrio de la Estrella, en la localidad de Villamediana de Iregua).

La colocación de sistemas de apantallamiento no se consideró viable dado la integración de la vía en el núcleo urbano. Por lo tanto, como acción correctora en esta zona se propuso la desviación del tráfico por otras vías con dirección hacia Zaragoza y hacia el norte de la ciudad de Logroño. En la actualidad este tráfico con dirección a Logroño se ha redirigido a través del polígono de La Portalada en la dirección Sur-Este.

Otra acción correctora propuesta en el anterior plan fue utilizar asfalto especial fonoreductor que absorba parte del ruido generado en la LO LR250. En cualquier caso no ha habido actuaciones durante la fase dos.

En este tramo está sujeto a cambios sustanciales debido a medidas estratégicas a medio plazo derivadas de la conexión entre el nudo sur de Logroño A68 y la entrada este a la Ciudad.

Las medidas previstas en el tramo son la limitación de la circulación a 30 km/h de acuerdo con la petición por el Ayuntamiento de Logroño de julio de 2021 y la aplicación de asfalto fonoreductor en el caso de proceda a la renovación del pavimento dentro del periodo de vigencia del plan.

La evaluación de la contaminación acústica estudiada en la modelización contempla además de las medidas previstas en el anterior apartado, la hipotética reducción del tráfico ligero de un 25% una vez que quede en funcionamiento en nudo sur de Logroño.

- **Plan Zonal - PZ3 - LR250: Villamediana de Iregua**

El Plan Zonal 3 de la fase II recogía las acciones correctoras que influirán en la afección de las VM4LR250 (Urbanizaciones) y VM5LR250 (Casco Urbano). La propuesta de actuación correctora que se plantea en esta zona tiene dos aspectos de interés.

Por un lado, la colocación de una pantalla de tres metros de altura en el entorno del tramo de vía que discurre a modo de ronda junto al casco urbano de Villamediana de Iregua. Por otro lado, se propuso como medida adicional la reducción de la velocidad real de circulación en el tramo que discurre por las dos zonas de incompatibilidades. Con el fin de asegurar un correcto cumplimiento de las limitaciones de la velocidad de circulación, se recomendó la colocación de elementos de control de velocidad tales como instalación de radares, vigilancia por las autoridades competentes, instalación de paneles de advertencia de velocidad detectada mediante radar, etc.

A fecha de noviembre de 2021, la construcción de la pantalla acústica está en fase licitación, igualmente se ha instalado un control de velocidad de la DGT para garantizar la limitación de velocidad.

Dentro del Plan Zonal continúa como medida preferente la colocación de una pantalla en acuerdo con el Ayuntamiento de Villamediana de Iregua de tres metros de altura en el entorno del tramo de vía que discurre a modo de ronda junto al casco urbano de Villamediana de Iregua.

Las características técnicas de la pantalla acústica están definidas en un proyecto propio elaborado por la Dirección General de Infraestructuras. El apantallamiento se prevé colocar entre el arcén del tramo de vía y las zonas residenciales. Este apantallamiento constará de dos partes entre los puntos PK 1+900 al 3+900 de la LR 250, de ellas de ejecución por el Gobierno de La Rioja, además cabe citar con carácter complementario a las medidas del plan que el Ayuntamiento de Villamediana plantea ejecutar una tercera pantalla fuera del tramo de superación de los tres millones de vehículos de ejecución.

Como objeto de estudio del presente plan se ha estudiado la reducción de las afecciones con la pantalla de 3 metros y una limitación de velocidad de 60 km/h sobre asfalto reductor.

A través del siguiente enlace puede consultarse toda la documentación asociada a los Planes de Acción Contra el Ruido de La Rioja, de forma actualizada:

<https://www.larioja.org/medio-ambiente/es/prevencion-control-ambiental/ruido-ambiental/plan-accion-ruido-carreteras-autonomicas-rioja-tercera-fase>

El Plan Regional de Carreteras recoge en sus cuadros de financiación las cantidades presupuestarias necesarias para llevar a cabo las medidas propuestas en los Planes de Acción contra el Ruido, habiéndose estimado cantidades similares para el siguiente periodo de actuación.

3.1.3 Plan de Movilidad y Accesibilidad Sostenibles del Área Metropolitana de Logroño

El principal objetivo del “Plan de Movilidad y Accesibilidad Sostenibles en el Área Metropolitana de Logroño (2013-2025)”, elaborado por el Gobierno de La Rioja, es el de analizar las necesidades

reales de nuevas infraestructuras, en el Área Metropolitana de Logroño, no sólo a corto plazo sino teniendo en cuenta un escenario a medio y largo plazo.

De él podemos extraer las siguientes conclusiones:

- Se analizan diferentes escenarios de movilidad en base al impacto que pueden ejercer las diferentes políticas urbanísticas sobre la movilidad, con año horizonte 2017 y por lo tanto quedando obsoleto en la actualidad.
- Se realizan diferentes análisis de las infraestructuras planificadas en un escenario futurible fijado en el año 2025, destacando los siguientes estudios concretos:

I. Liberalización del peaje de la AP-68 en el Área Metropolitana (desde Cenicero hasta Agoncillo)

Analiza el impacto que tendría para la administración, así como para el funcionamiento de la movilidad en los Accesos a Logroño y a Lardero, a través de la AP-68 y de la N-232 y al trasvase de usuarios que pudieran producirse entre los diferentes tramos de carreteras. Todo ello se analiza en relación a su efectividad y a la competitividad obtenida para cada situación, tramo y acceso.

II. Grandes infraestructuras planificadas. Conexión de la Autovía de Santiago con la N-232 y variante norte de Logroño.

Se analizan dadas las variaciones que supondrían para la movilidad de la ciudad de Logroño, reduciendo los desplazamientos internos y las intensidades de tráfico de la variante LO-20. Determinan que no se producirían perjuicios a los viales competencia del Gobierno de La Rioja.

III. Trazado tentativo de nuevas variantes. Variantes en Navarrete, Albelda, Alberite de Iregua y Lardero.

Indica que en el caso de variantes como la de Navarrete (u otras también analizadas como Murillo del Río Leza y Fuenmayor) hay que entenderlas como una mejora social y para el ámbito urbano, sin basarlo en necesidades derivadas de la congestión, ya que no sólo mejoran la seguridad vial para los viandantes, sino que también mejoran su calidad de vida.

En otros casos, como las variantes de Lardero y Alberite de Iregua, son contempladas, además de para lo anterior, como mejora de los accesos a Logroño, dado que ayuda a descongestionarlos, así como a desdoblarse los desplazamientos.

IV. Enlaces adicionales en la AP-68. Enlace a Villamediana de Iregua y nuevo Enlace oeste de Lardero.

Estas actuaciones ayudarían a trasladar parte del tráfico de la N-232 a la AP-68, esta última de mayor capacidad y mejores condiciones de seguridad vial lo que, por

otro lado, beneficiaría la captación de un número considerable de usuarios en dicho tramo tras la liberalización del peaje de la AP-68.

3.1.4 Plan de Movilidad Urbana (PMUS) de Calahorra

El Ayuntamiento de Calahorra aprobó definitivamente el Plan de Movilidad Urbana Sostenible e Integrado del Municipio (PMUS) del municipio, por acuerdo del Pleno, durante la sesión celebrada el 27 de septiembre de 2021.

Tras realizar el análisis y diagnóstico de la movilidad, el PMUS plantea un plan de acción a través de ciertos resultados esperados y unos objetivos específicos y define a su vez las actuaciones concretas a realizar en cada ámbito de la movilidad urbana de Calahorra para alcanzarlos.

Ante el estado actual de la movilidad local, los **resultados esperados** que persigue este PMUS para los próximos 10 años se basan en:

- Que los trayectos internos en vehículo privado reduzcan su cuota actual de 34% al 27% sobre el total de viajes diarios.
- Que los desplazamientos peatonales lleguen a representar más del 60% del total.
- Que la bici sea considerada como un medio de transporte cotidiano y alcance un porcentaje de uso del 3%, en un medio plazo, y del 5% a largo plazo.
- Ante la situación de “nueva normalidad” garantizar que los viajes en autobús urbanos sigan siendo seguros, eficientes y atractivos para la población para mantener su cuota de reparto modal igual o mayor al 8%.
- Que para los viajes a otros municipios la modalidad de “coche compartido” incremente un 30% su porcentaje de utilización respecto a los valores actuales.

La consecución de dichos resultados requiere la identificación de objetivos específicos y su consecución en base a las problemáticas detectadas por área temática o ámbito de la movilidad local, y que enumeramos a continuación:

- 01.** Promover pautas de movilidad que sean sostenibles y efectivas.
- 02.** Garantizar la movilidad urbana universal a través de modos de transporte más sostenibles y colectivos.
- 03.** Generar un marco municipal regulador adaptado a las necesidades actuales y futuras de la movilidad sostenible.
- 04.** Integrar la ciudad con los sistemas naturales y verdes a escala de barrio y municipio.
- 05.** Aumentar la permeabilidad y conectividad de la movilidad activa (pie o bicicleta) y colectiva (transporte público) a todos los barrios y Áreas de Actuación del PMUS.
- 06.** Incentivar la movilidad activa para las relaciones sociales y comerciales de proximidad.
- 07.** Equilibrar el espacio de las calles en favor de los peatones y modos de transporte sostenibles.
- 08.** Ampliar y mejorar las prestaciones de la red peatonal urbana existente.

- 09.** Promover la creación de itinerarios seguros, cómodos y accesibles para los peatones a las escuelas, espacios públicos y centros dotacionales.
- 010.** Mejorar los cruces y conexiones peatonales entre vías urbanas.
- 011.** Garantizar las condiciones óptimas para la movilidad en bicicleta de todas las personas usuarias, ya sea por uso ocasional o cotidiano
- 012.** Habilitar una red de itinerarios ciclistas que conecte a todo el núcleo urbano de Calahorra
- 013.** Disponer una red de aparcabicis junto a espacios generadores de viajes.
- 014.** Mejorar las prestaciones del servicio e información del transporte público a todas las áreas residenciales
- 015.** Proporcionar el acceso universal a las paradas de autobús y al transporte público.
- 016.** Evitar el empleo del vehículo privado en desplazamientos cortos.
- 017.** Promover el compartir coche para desplazamientos medios y largos.
- 018.** Facilitar la intermodalidad con otros modos de transporte.
- 019.** Racionalizar la movilidad motorizada, accesos y tráfico.
- 020.** Incentivar la transición de coches y motos a la movilidad eléctrica
- 021.** Mejorar la gestión y oferta de aparcamiento en el entorno urbano.
- 022.** Regular el estacionamiento y limitar los tiempos de estancia.
- 023.** Reducir el tráfico de agitación generado por búsqueda de estacionamiento.
- 024.** Optimizar la oferta de plazas de estacionamiento para residentes
- 025.** Regular y mejorar la oferta de plazas de estacionamiento en vía pública
- 026.** Mejorar la gestión del uso de la vía pública y el espacio destinado a otros modos de transporte distintos al coche.
- 027.** Reducir la velocidad del vehículo en el espacio urbano y entornos escolares.
- 028.** Adecuar la red de plazas reservadas para carga y descarga a las necesidades y condiciones de cada área comercial.

Cada uno de estos objetivos específicos comparten un principio en común: Modificar los hábitos de movilidad y opciones de movilidad de la ciudad de manera efectiva para que el caminar, el andar en bicicleta, usar el transporte público y el compartir coche, en ese orden, sean las opciones más fáciles y atractivas para los desplazamientos cotidianos de las personas que conviven y habitan Calahorra.

Para consultar las acciones concretas del Plan, así como su información asociada, acceder al siguiente enlace:

http://www.calahorra.es/portal/contenedor3.jsp?seccion=s_fdes_d4_v1.jsp&codbusqueda=333&language=es&codResi=1&layout=contenedor3.jsp&codAdirecto=133

3.1.5 Planeamientos municipales y nuevas variantes en La Rioja

3.1.5.1 ALBERITE

El planeamiento municipal de Alberite contempla la ejecución nuevas vías de comunicación, a modo de variantes, que eviten el tráfico de paso por su núcleo urbano consolidado.

Concretamente, contempla la ejecución de 3 nuevas variantes, las cuales darían respuesta y solución a las travesías existentes en el núcleo urbano de Alberite, correspondiendo estas a las carreteras LR-254 y LR-255.

Dichas variantes quedan descritas en el PGM de Alberite y reflejadas en los planos correspondientes a dicho planeamiento con su trazado aproximado en planta.

En la siguiente imagen, queda reflejada una captura del Plano 6 de dicho PGM, en el que se reflejan los “Sistemas generales y conexiones” del municipio, donde se indica, mediante líneas en color rojo, el sistema general viario previsto en Alberite.

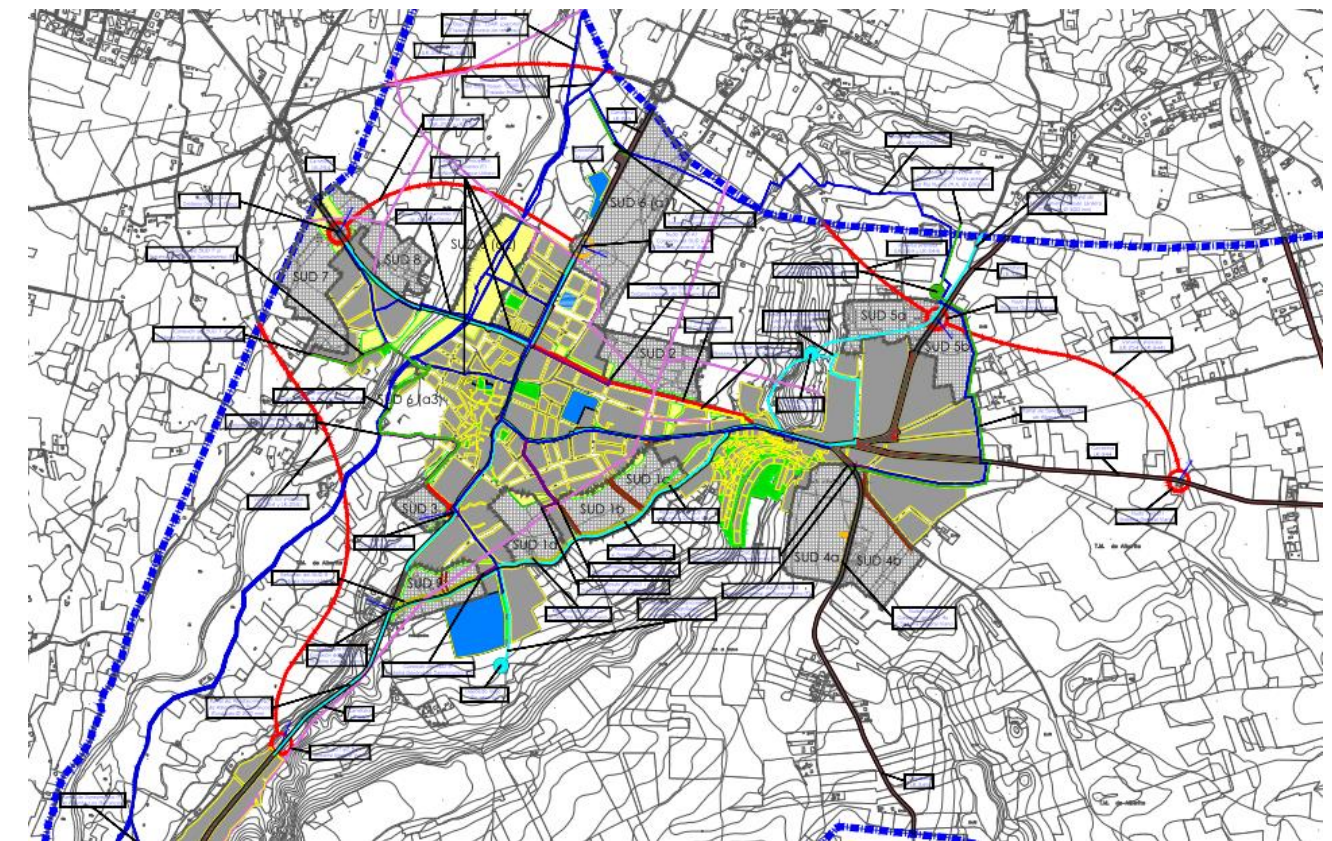


Ilustración 4 – Plano 6. “Sistemas generales y conexiones” (Alberite)

Fuente: PGM Alberite

3.1.5.2 CALAHORRA

El planeamiento de Calahorra, por su parte, el cual corresponde a un Plan General Municipal con algunas modificaciones puntuales posteriores, recoge la creación de variantes en dicho municipio.

De las cuales, ya se encuentra ejecutada su variante norte, correspondiente a la carretera LR-134.

Sin embargo, queda pendiente de ejecución la variante Este (carretera LR-133) prevista para el mismo municipio en su PGM, tal y como se puede observar en la imagen adjunta, la cual refleja el “Sistema general viario” de Calahorra. Su ejecución se encuentra condicionada por la construcción del enlace de acceso al polígono del Recuenco, puesto que su conexión con la actual carretera N-232 debe llevarse a cabo utilizando este enlace.

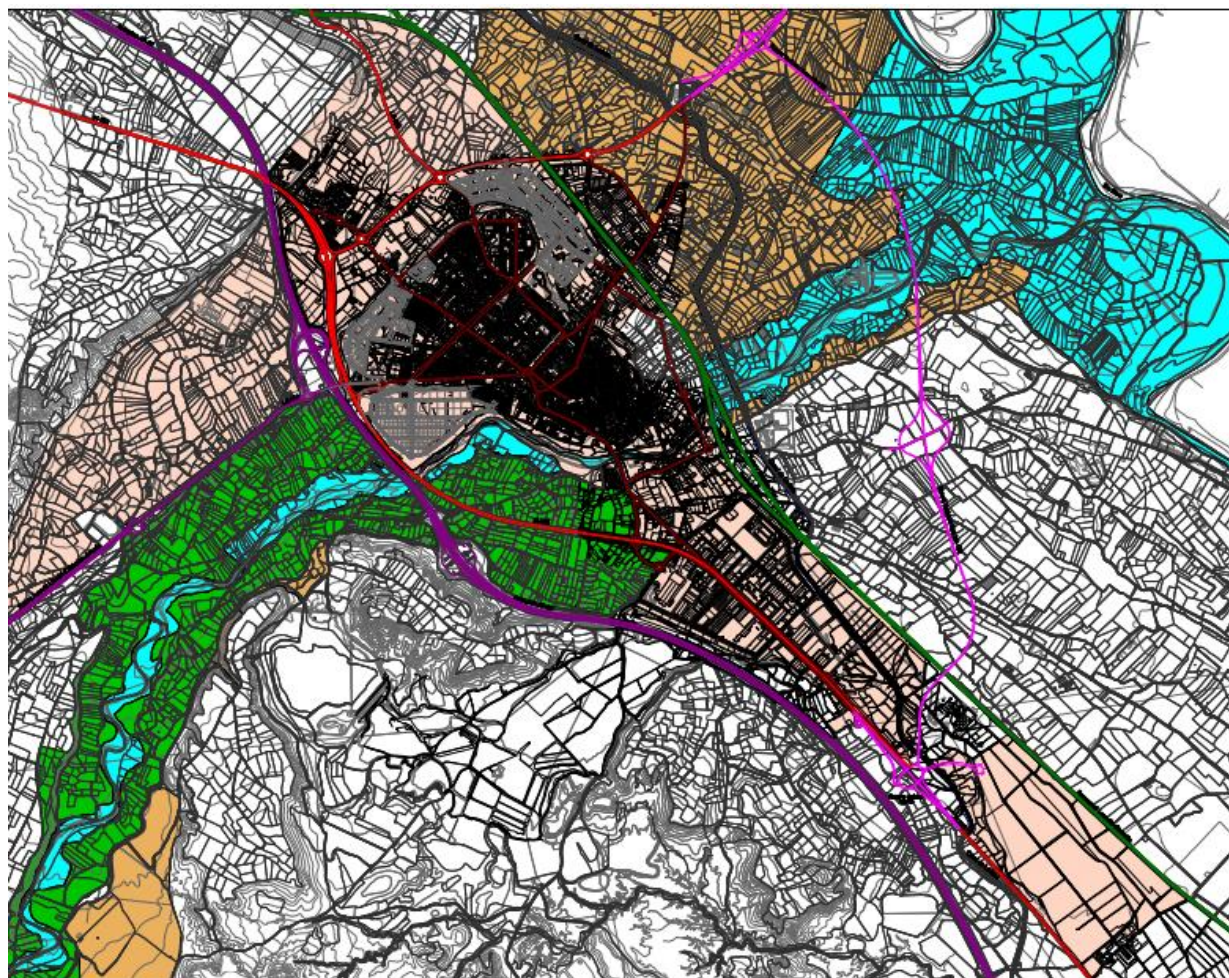


Ilustración 5 – Estructura urbana conforme al planeamiento vigente (Calahorra)

Fuente: PGM Calahorra

3.1.5.3 EL VILLAR DE ARNEDO

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

Concretamente, una de las modificaciones puntuales del PGM” incluye dos nuevas vías de comunicación en el municipio, las variantes de la N-232 y la carretera LR-280, por lo tanto, la adaptación de la clasificación de suelo urbanizable no delimitado del término municipal al trazado de dicha variante. En esta modificación se determinan o redefinen, a su vez, las “Condiciones Particulares de Uso y Edificación en Suelo No Urbanizable”.

La ejecución de la variante de la carretera LR-280, se encuentra condicionada por la de la variante de la carretera nacional, puesto que su conexión con la actual carretera N-232 debe llevarse a cabo utilizando uno de sus enlaces.

En las siguientes imágenes, puede observarse la definición de las vías de comunicación de El Villar de Arnedo, según el PGM inicial y en base a la que refleja la nombrada modificación del PGM, cuya aprobación data del año 2016.

PGM El Villar de Arnedo (2004)

Modificación del PGM (2016)

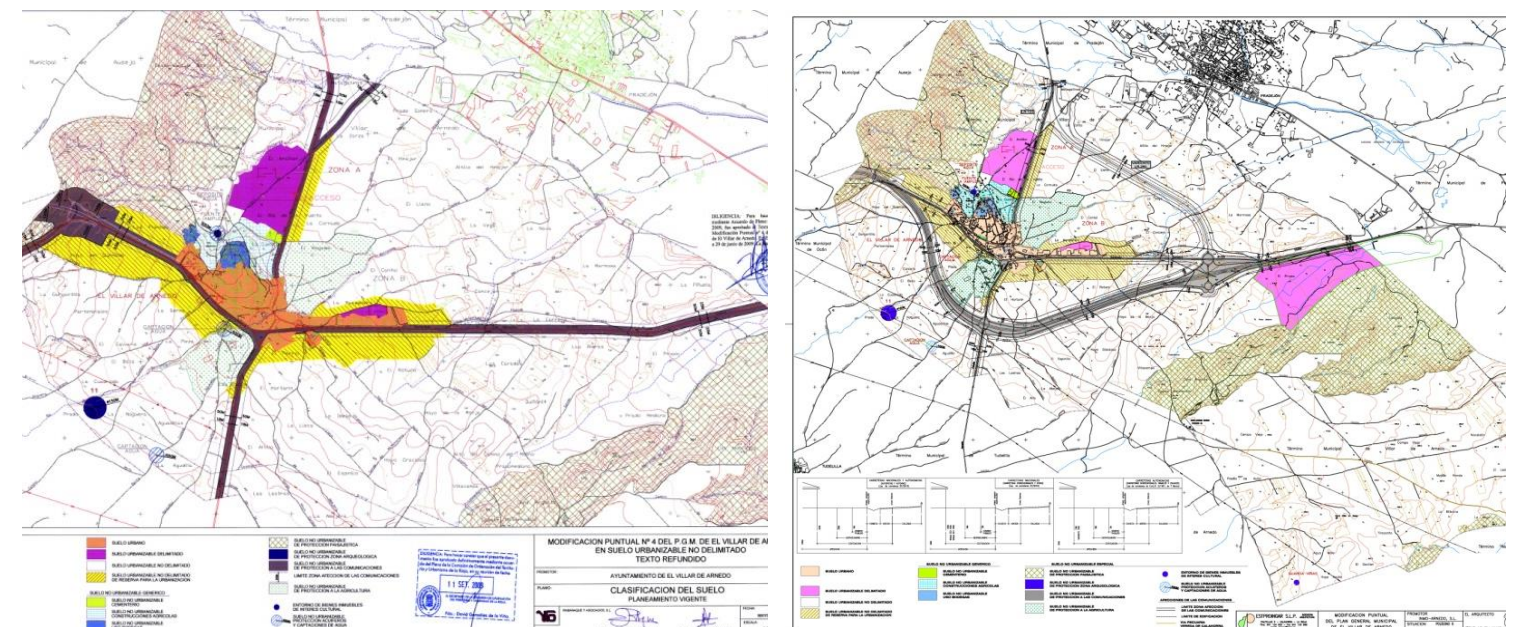


Ilustración 6 – Clasificación del suelo (El Villar de Arnedo)

Fuente: PGM El Villar de Arnedo y modificación nº4.

3.1.5.4 FUENMAYOR

El término municipal de Fuenmayor cuenta con un P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006, el cual fue elaborado en el año 2004, y en él se sitúan los tramos urbanos de carreteras correspondientes a las carreteras LR-137, LR-251, LR-542 y LR-543. Este P.G.M. cuenta con numerosas modificaciones puntuales posteriores a su aprobación inicial.

El P.G.M. de Fuenmayor, fue objeto de una modificación puntual en la que se incluyen dos nuevas vías de comunicación en el municipio, las variantes de la N-232 y una variante este de Fuenmayor, que evitaría el paso por la localidad dando continuidad a las carreteras LR-137 y LR-251. Su ejecución se encuentra condicionada por la de la variante de la carretera nacional, puesto que su conexión a nivel con la actual carretera N-232 no cumple con la normativa vigente, con las condiciones de tráfico actuales.

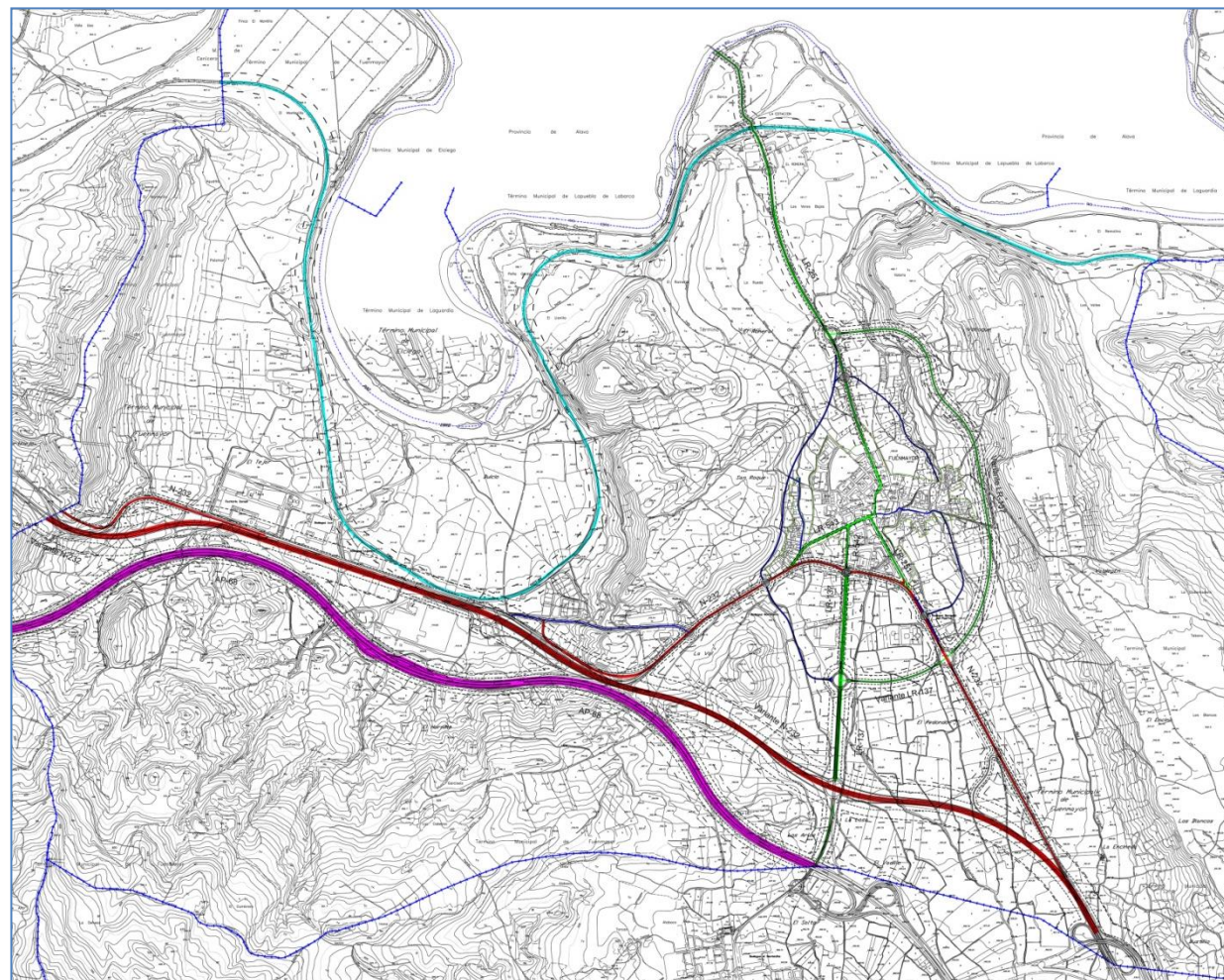


Ilustración 7 – Plano 6. “Estructura viaria” (Fuenmayor)

Fuente: PGM Fuenmayor

3.1.5.5 MURILLO DE RÍO LEZA

El municipio de Murillo de Río Leza dispone de un P.G.M. con una aprobación definitiva datada en el año 2008, y en él quedan reflejados los tramos urbanos de carreteras que corresponden a la LR-259 y LR-261 a su paso por el núcleo urbano, así como otras vías de comunicación consideradas “Suelo No urbanizable de especial protección” dentro del término municipal como son la N-232 y la AP-68.

El P.G.M. hace referencia a la incipiente actividad industrial desarrollada en esos momentos y a la que podría generarse dada la proximidad del Polígono Industrial de El Sequero, así como a la existencia de un viario que en algunos puntos resulta insuficiente para el tráfico que soporta. No obstante, indica que estaba prevista la construcción de una variante de las carreteras LR-259 y LR-261, evitando el tráfico de paso por las vías urbanas de Murillo de Río Leza.

La última modificación del P.G.M. fue aprobada en el año 2012 y afecta a la calle San Antonio y a la Av. del Jubera, ambas situadas en el núcleo urbano consolidado de Murillo de Río Leza.

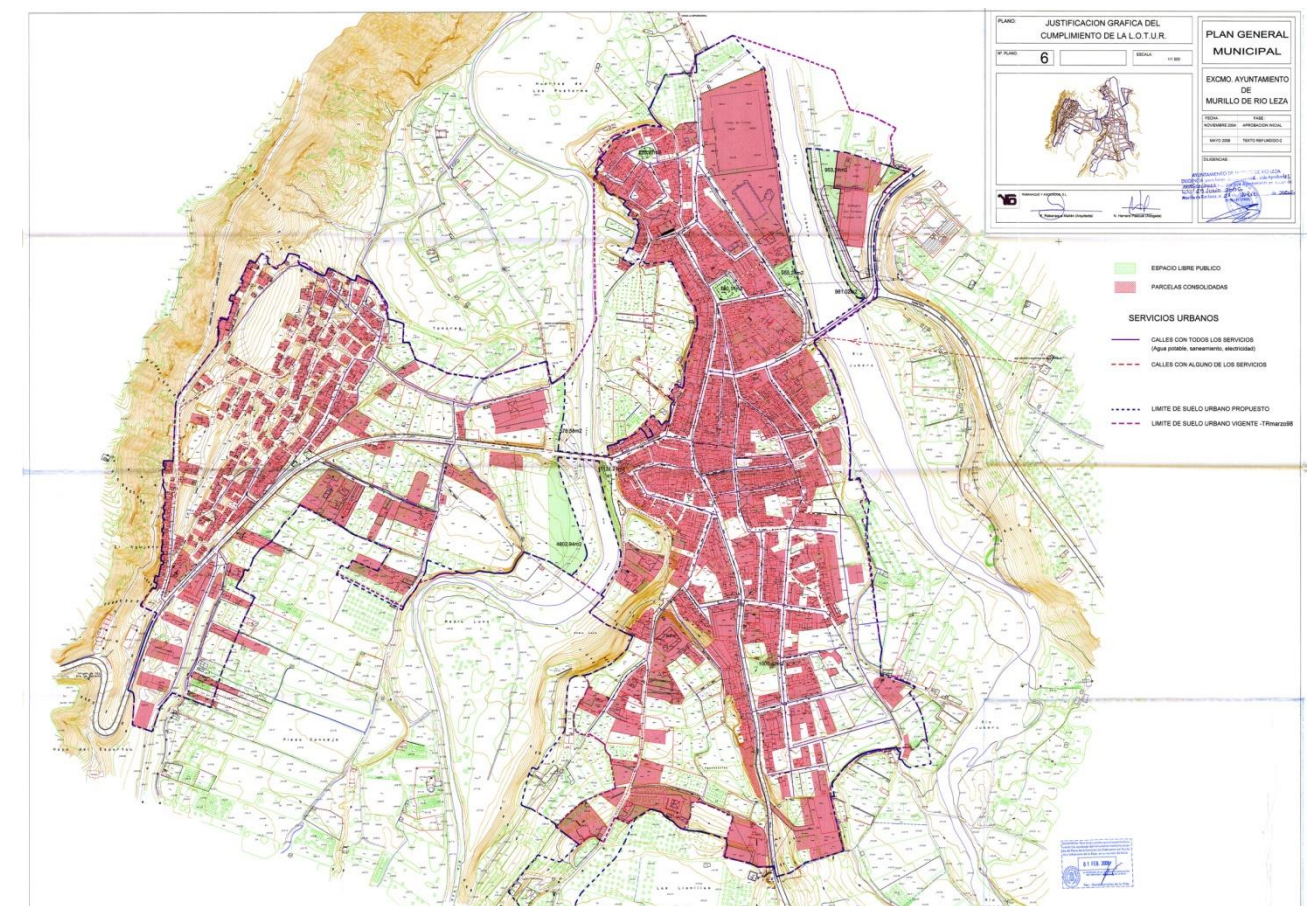


Ilustración 8 – Plano 6. Justificación del cumplimiento de la LOTUR (Murillo de Río Leza)

Fuente: PGM Murillo de Río Leza

3.1.5.6 NAVARRETE

El término de Navarrete cuenta con un P.G.M. aprobado en el año 2011 y con diversas modificaciones posteriores, siendo la más reciente la aprobada en 2019. Dicho instrumento de planeamiento urbanístico plantea la ejecución de 2 variantes como alternativa a los tramos urbanos de carretera que discurren por su núcleo de población, correspondientes a la LR-137 y a la LR-544, así como la mejora del enlace entre la A-12 y la AP-68.

Entre las modificaciones puntuales de las que dispone, cabe destacar la que data del año 2014, ya que plantea la modificación de las zonas de afección a “Suelo No Urbanizable: Reserva Vías de Comunicación (ASNU: RV)” y con ello la propuesta plantea modificar la zona afectada por esa reserva, trasladando la franja de la denominada Alternativa Este o Tramo Este, que va desde la LR-137 hasta la LR-544, de forma que iniciando y terminando en los mismos puntos que señalaba el Plan, se aproxime en su trazado al camino denominado Pasada de Fuenmayor.

Además, esta modificación al P.G.M. propone prolongar la franja de afección, de forma que conecte el punto de enlace de la variante con la antigua N-120, LR-544, y la actual rotonda de enlace de la A-12 con la LR - 137. Esta conexión discurriría en paralelo a la citada Autovía A-12 y a la Autopista AP-68. Las referencias a este tramo serán como Tramo Norte.

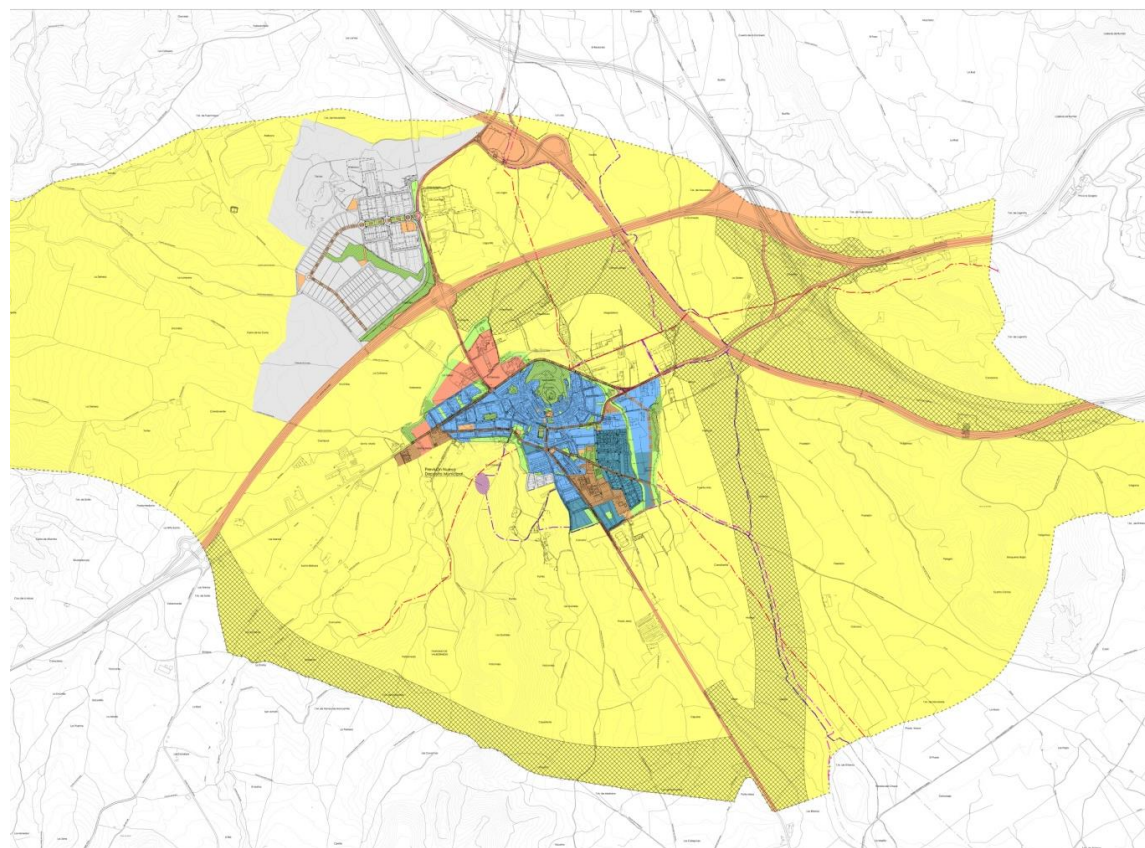


Ilustración 9 – Estructura general y orgánica del territorio. Modificación P0082_13

Fuente: PGM Navarrete

3.1.5.7 PRADEJÓN

El término municipal de Pradejón cuenta con un P.G.M. cuya aprobación definitiva data del año 2015 y con tres modificaciones puntuales posteriores, destacando la aprobada con fecha de septiembre de 2021 ya que subsana las deficiencias que pudieran haberse dado por la derogación o actualización de ciertas leyes, lo que afectaba entre otros aspectos a las líneas límite de edificación definidas para las carreteras y a la ley de ruido.

Su P.G.M. incluye como “Suelo no urbanizable de protección a las vías de comunicación” a las carreteras de la red autonómica LR-123, LR-134, LR-280 y LR-282, la carretera nacional N-232, la autopista AP-68 y la vía del ferrocarril Castejón - Logroño.

Además, hace referencia a que el Plan de Carreteras de La Rioja 2010-2021 incluía el estudio informativo de una variante de la carretera LR-280, así como actuaciones de conservación y refuerzo del firme en la LR-123 en el tramo comprendido entre la LR-280 y el límite con Navarra y refuerzo del firme de la LR-280 entre la N-232 y la LR-123. Afectando también los estudios informativos de la autovía A-68, realizado por el Ministerio de Fomento y para el desdoblamiento de calzada de las carreteras LR-134 y LR-123, realizado por el Gobierno de La Rioja

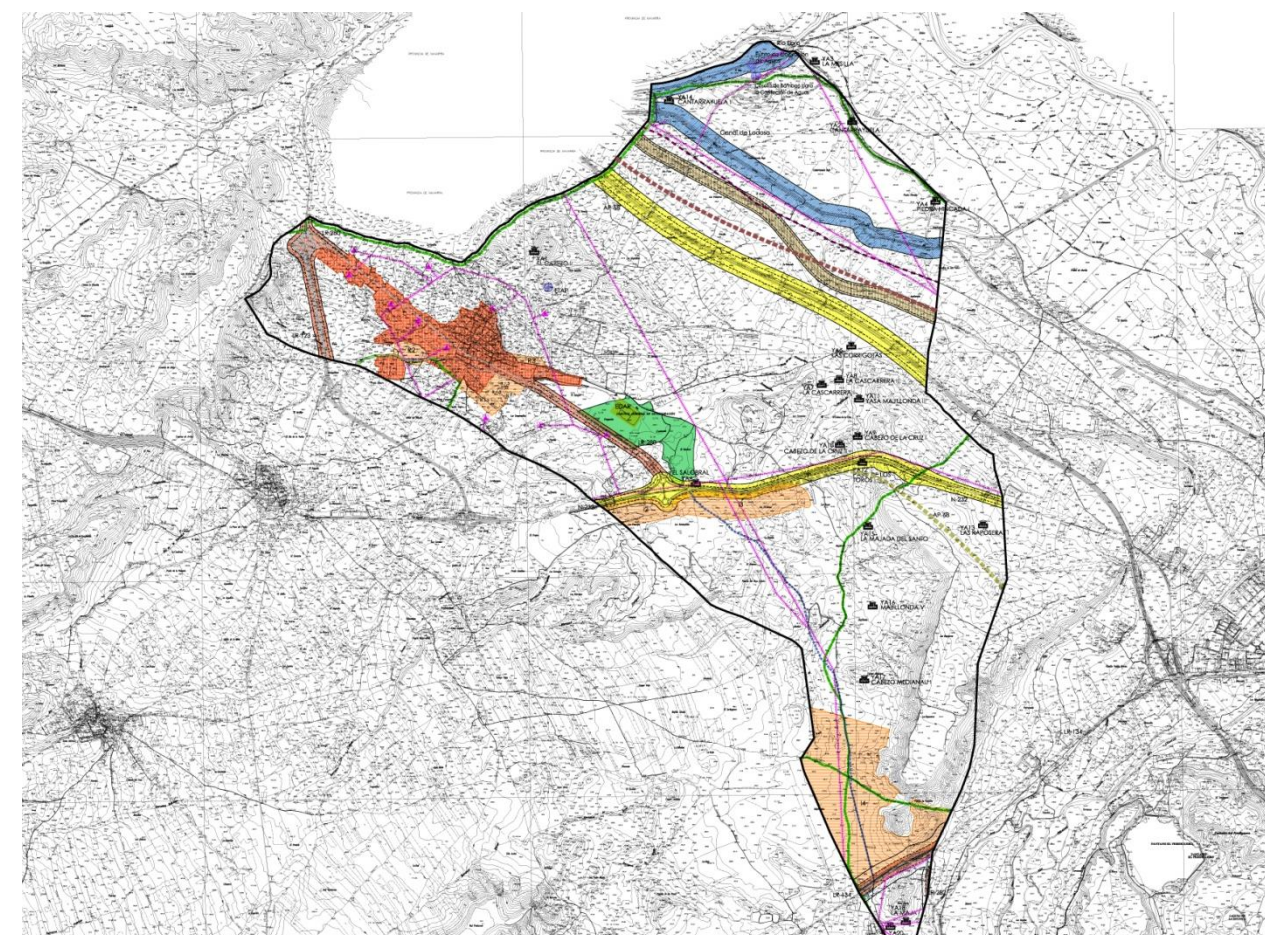


Ilustración 10 – Afecciones (Pradejón)

Fuente: PGM Pradejón

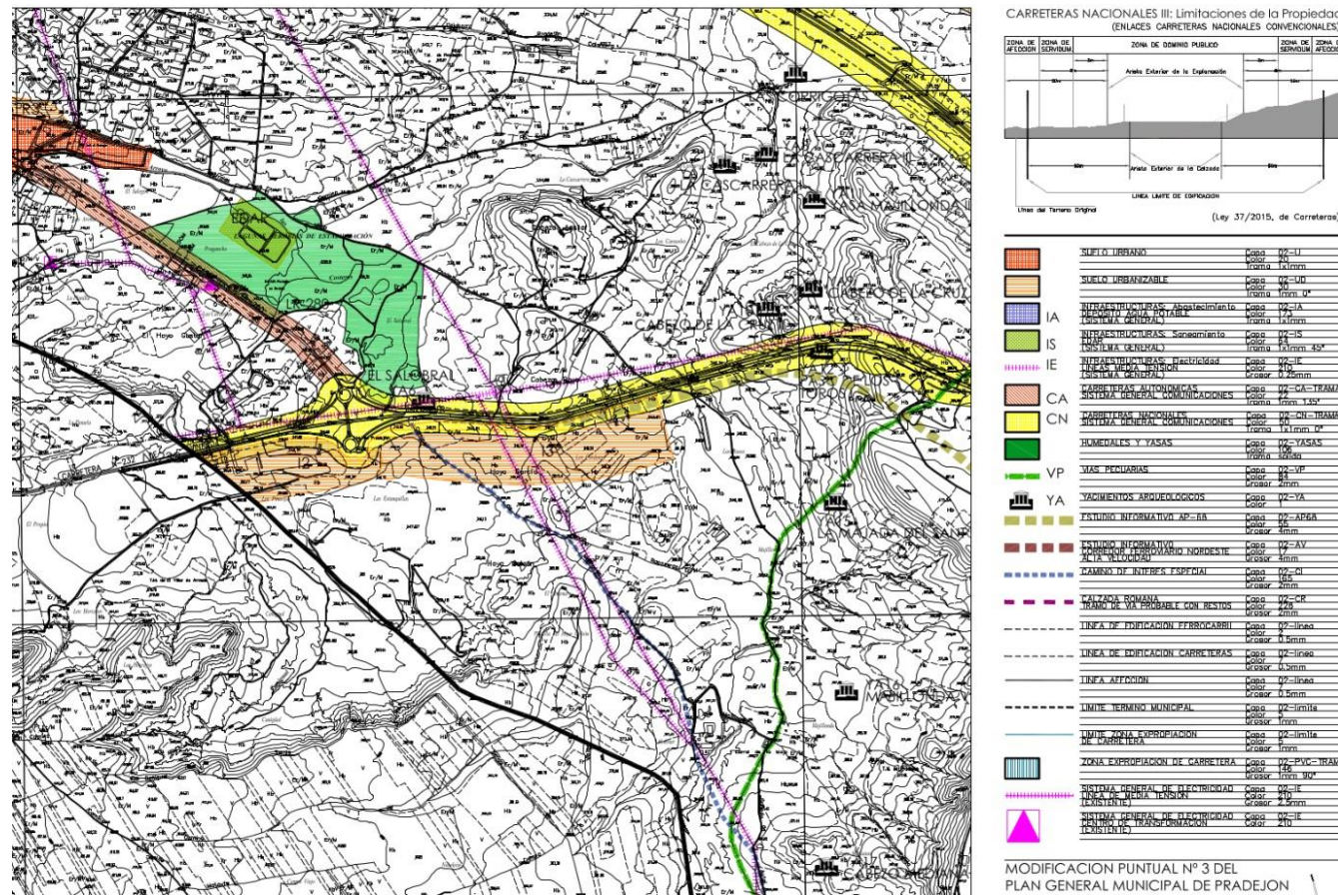


Ilustración 11 – Modificación puntual nº3 del PGM (2021)
Fuente: PGM Pradejón (Modif. P0027_21)

3.1.5.8 SAN VICENTE DE LA SONSIERRA

El municipio de San Vicente de la Sonsierra cuenta con un P.G.M, aprobado en el año 2006, y con diversas modificaciones puntuales posteriores.

Dicho planeamiento urbano de San Vicente de la Sonsierra, prevé la construcción de una variante en la margen noroeste del núcleo urbano en cuestión, en prolongación de la carretera LR-210 y con objeto de que el tráfico de paso no tenga que atravesar el mismo al dirigirse hacia la LR-124 en dirección norte, o viceversa.

En la siguiente imagen, quedan reflejadas, en color rojo, las carreteras contempladas por San Vicente de la Sonsierra en su planeamiento municipal, donde se refleja, su vez, la nombrada variante y las nuevas vías de acceso previstas, con objeto de mejorar las comunicaciones de su núcleo urbano con el resto de la red de carreteras de La Rioja.

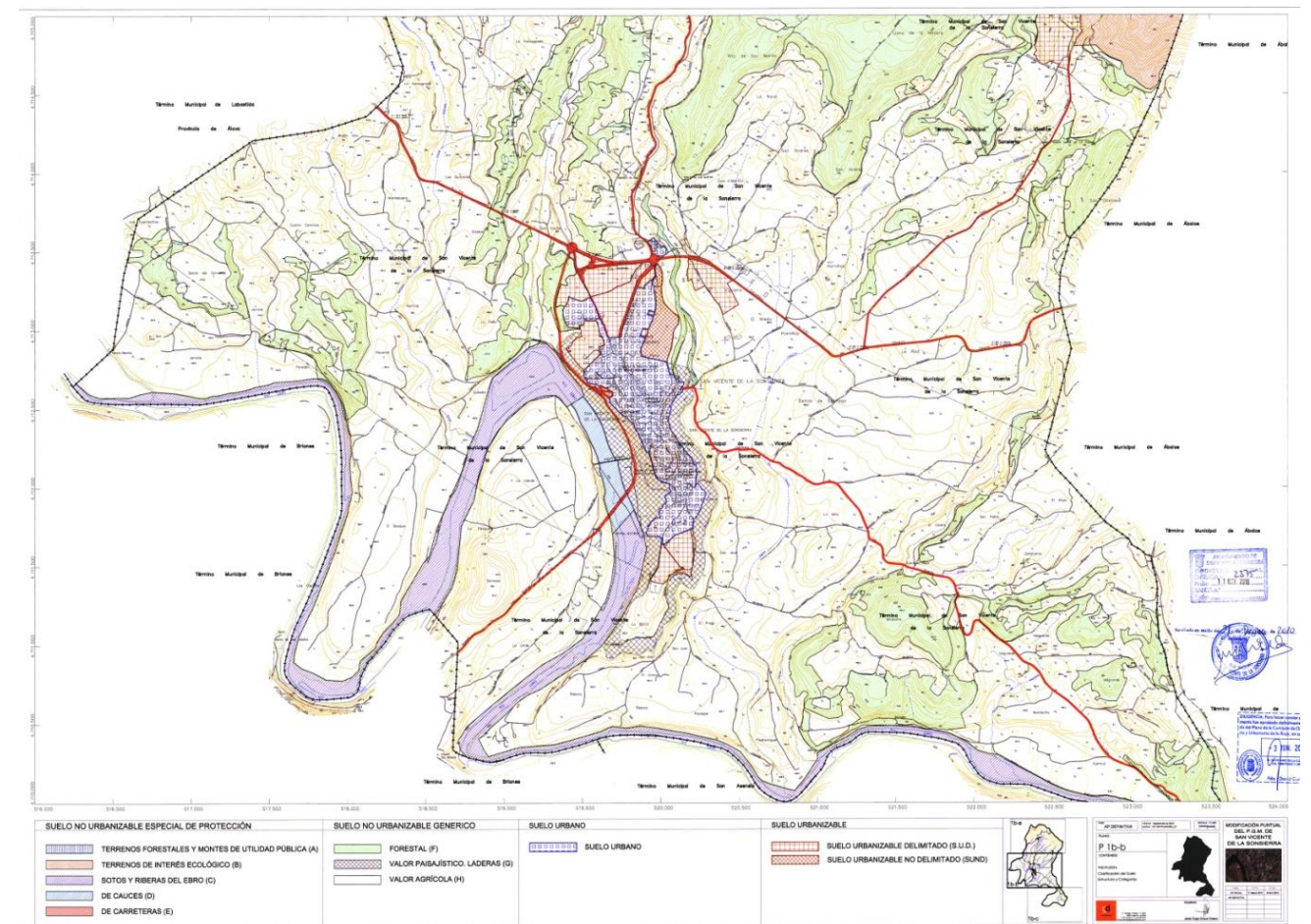


Ilustración 12 – Plano “Estructura y categorías” (San Vicente de la Sonsierra)
Fuente: PGM San Vicente de la Sonsierra

4 TRAVESÍAS EN LA RIOJA

La Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja, cuenta con numerosas travesías y tramos urbanos en todos los núcleos urbanos en los que no existe una variante de población.

Las travesías de la red de carreteras de La Rioja, pueden pertenecer a una u otra categoría de carretera autonómica, es decir, pueden formar parte de la Red Regional Básica, de la Red Comarcal o de la Red Local.

Dentro de estas travesías, existen una serie de carreteras de carácter exclusivamente urbano y que ya no cumplen la funcionalidad de travesía, pero que todavía se encuentran actualmente integradas en la Red Local autonómica y categorizadas como tramos urbanos de carretera. Estas alcanzan una longitud de 28,06 km y su escasa funcionalidad como vías de comunicación y transporte aconseja su entregada a las administraciones locales. (Ver Apéndice N°2)

4.1 Inventario de Travesías de La Rioja

En las siguientes tablas, quedan reflejadas las travesías existentes en la Red Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja, incluyendo para cada una de ellas una serie de parámetros asociados que ayudaran posteriormente a categorizar las travesías de La Rioja en función de sus condiciones de seguridad vial y quedando así configurado el “**Inventario de Travesías de la Red Regional de Carreteras de La Rioja**”.

Se contabilizan, así, todos los tramos de travesía existentes en la Red Regional de Carreteras de La Rioja, identificando un total de 232 tramos de carreteras que discurren por ámbito urbano. Se ha excluido sin embargo del análisis aquellos tramos de travesía que discurren por núcleos sin población permanente o con menos de 25 habitantes, en los que el tráfico peatonal es escaso y requieren actuaciones de menor envergadura.

- TRAVESÍAS EN NÚCLEOS SIN POBLACIÓN PERMANENTE-	
Tramo (ID)	MOTIVO DE EXCLUSIÓN
LR-111_12	SIN POBLACIÓN PERMANENTE
LR-113_10	SIN POBLACIÓN PERMANENTE
LR-113_23	SIN POBLACIÓN PERMANENTE
LR-123_14	SIN POBLACIÓN PERMANENTE
LR-206_13	SIN POBLACIÓN PERMANENTE
LR-285_2_01	SIN POBLACIÓN PERMANENTE
LR-286_06	SIN POBLACIÓN PERMANENTE
LR-306_04	SIN POBLACIÓN PERMANENTE
LR-308_01	SIN POBLACIÓN PERMANENTE
LR-317_02	SIN POBLACIÓN PERMANENTE
LR-323_03	SIN POBLACIÓN PERMANENTE
LR-323_05	SIN POBLACIÓN PERMANENTE
LR-403_02	SIN POBLACIÓN PERMANENTE
LR-415_07	SIN POBLACIÓN PERMANENTE

- TRAVESÍAS EN NÚCLEOS SIN POBLACIÓN PERMANENTE-	
LR-415_09	SIN POBLACIÓN PERMANENTE
LR-417_02	SIN POBLACIÓN PERMANENTE
LR-422_02	SIN POBLACIÓN PERMANENTE
LR-451_02	SIN POBLACIÓN PERMANENTE
LR-486_02	SIN POBLACIÓN PERMANENTE

Tabla 4 – Travesías en núcleos urbanos sin población permanente

Fuente: Elaboración propia

- TRAVESÍAS EN NÚCLEOS URBANOS CON < 25 HABITANTES -	
Tramo (ID)	MOTIVO DE EXCLUSIÓN
LR-203_06	NÚCLEO URBANO CON MENOS DE 25 HABITANTES
LR-250_20	NÚCLEO URBANO CON MENOS DE 25 HABITANTES
LR-250_22	NÚCLEO URBANO CON MENOS DE 25 HABITANTES
LR-261_11	NÚCLEO URBANO CON MENOS DE 25 HABITANTES
LR-286_03	NÚCLEO URBANO CON MENOS DE 25 HABITANTES
LR-320_01	NÚCLEO URBANO CON MENOS DE 25 HABITANTES
LR-390_04	NÚCLEO URBANO CON MENOS DE 25 HABITANTES
LR-404_02	NÚCLEO URBANO CON MENOS DE 25 HABITANTES
LR-429_04	NÚCLEO URBANO CON MENOS DE 25 HABITANTES
LR-453_02	NÚCLEO URBANO CON MENOS DE 25 HABITANTES
LR-454_02	NÚCLEO URBANO CON MENOS DE 25 HABITANTES
LR-483_04	NÚCLEO URBANO CON MENOS DE 25 HABITANTES

Tabla 5 – Travesías en núcleos urbanos con menos de 25 habitantes

Fuente: Elaboración propia

Además, se excluye del ‘Inventario de travesías’ el siguiente tramo considerado como urbano, dado que se considera que corresponde al futuro desdoblamiento de dicha carretera, por lo que, el total asciende a **32 tramos excluidos**:

- DESDOBLAMIENTO DE TRAVESÍA -	
Tramo (ID)	MOTIVO DE EXCLUSIÓN
LR-250_A_01	DESDOBLAMIENTO

Tabla 6 – Desdoblamientos de Travesía

Fuente: Elaboración propia

Por lo tanto, finalmente se registran en el “**Inventario de Travesías de la Red Regional de Carreteras de La Rioja**” un total de **200 tramos**, se asocian, a su vez, una serie de parámetros que posteriormente ayudarán a clasificar y analizar las mismas. Estos parámetros son, entre otros: su longitud, el nº de habitantes registrados según el INE 2019, el IMD y % de pesados del año 2019, la velocidad media de los vehículos, el estado actual de la señalización y el firme, el tipo de red y de terreno en el que se desarrolla, el nivel de servicio y sus anchuras de sección.

- INVENTARIO DE TRAVESÍAS DE LA RED REGIONAL DE CARRETERAS DE LA RIOJA -

ID TRAVESÍA	Nº DE ORDEN INVENT.	TRAMO (ID)	NÚCLEO URBANO ASOCIADO	Nº HAB. INE 2019	PKi	PKf	LONG (m)	IT 2019	% PESADOS 2019	VELOCIDAD MEDIA	ESTADO SEÑALIZ.	TIPO DE RED	ESTADO FIRME	TIPO DE FIRME	NS	ANCHO PLAT	ANCHO CALZ	ANCHO ARCEN DRCHO	ANCHO ARCEN IZDO	RADIO MEDIO	PDTE MEDIA	ILUMINACIÓN	TIPO DE TERRENO	ACCIDENTALIDAD
T001	0002	LR-111_02	VALGAÑON	126	5+005	6+000	490	288	1,93	35,47	MUY MAL ESTADO	REGIONAL BÁSICA	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,56	5,73	0,99	0,84	4059	2,63	SI	ONDULADO	-
T002	0004	LR-111_04	ZORRAQUIN	93	8+002	8+006	390	542	2,55	32,25	ACEPTABLE	REGIONAL BÁSICA	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,98	5,58	0,95	0,45	3845	3,03	SI	ACCIDENTADO	-
T003	0006	LR-111_06	EZCARAY	2024	9+009	11+006	1750	2172	3,88	33	REGULAR	REGIONAL BÁSICA	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,50	6,50	0,50	0,49	3905	1,84	SI	ONDULADO	-
T004	0008	LR-111_08	OJACASTRO	121	12+005	13+007	1320	2984	4,09	39,23	MAL ESTADO	REGIONAL BÁSICA	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,37	6,75	0,33	0,29	2342	1,50	SI	LLANO	-
T005	0012	LR-111_12	SANTO DOMINGO DE LA CALZADA	6238	23+005	26+005	3020	3428	7,53	29	MAL ESTADO	REGIONAL BÁSICA	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	8,46	6,74	0,90	0,82	4314,96 689	1,13443 709	SI	LLANO	-
T006	0016	LR-111_16	HARO	11408	38+038	45+004	3580	8017	11,42	31,29	MAL ESTADO	REGIONAL BÁSICA	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	B	9,58	8,17	0,92	0,48	1023	1,86	SI	ONDULADO	-
T007	0019	LR-113_03	CANALES DE LA SIERRA	91	6+002	7+000	800	129	11,67	24,86	MAL ESTADO	REGIONAL BÁSICA	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,95	5,77	0,00	0,18	657	1,24	SI	ONDULADO	-
T008	0021	LR-113_05	VILLAVELAYO	50	10+004	10+009	520	144	10,27	36,77	MUY MAL ESTADO	REGIONAL BÁSICA	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,64	5,64	0,00	0,00	276	1,36	SI	MUY ACCIDENTADO	-
T009	0024	LR-113_08	MANSILLA DE LA SIERRA	56	15+009	16+004	400	153	9,70	38,58	BUEN ESTADO	REGIONAL BÁSICA	BUEN ESTADO	RIEGO ASFÁLTICO	A	5,21	5,21	0,00	0,00	599	2,86	SI	ACCIDENTADO	-
T010	0031	LR-113_15	ANGUIANO	497	44+005	45+009	1360	430	8,65	33,48	BUEN ESTADO	REGIONAL BÁSICA	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,80	6,32	0,08	0,41	589	2,42	SI	MUY ACCIDENTADO	-
T011	0035	LR-113_19	BOBADILLA	100	52+001	52+009	830	3158	6,14	35,71	REGULAR	REGIONAL BÁSICA	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,83	6,17	1,36	0,29	4831	1,31	SI	ONDULADO	-
T012	0037	LR-113_21	BAÑOS DE RIO TOBIA	1579	53+003	54+010	1620	3027	6,13	33,43	ACEPTABLE	REGIONAL BÁSICA	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,18	6,36	0,52	0,30	6346	1,02	SI	LLANO	-
T013	0046	LR-113_30	NAJERA	8045	63+004	65+002	1730	2066	8,20	23,12	MAL ESTADO	REGIONAL BÁSICA	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,63	6,38	0,77	0,48	2645	2,16	SI	LLANO	-
T014	0052	LR-115_02	ENCISO	160	2+014	3+005	990	1396	5,63	30,92	REGULAR	REGIONAL BÁSICA	MAL ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,74	5,65	0,08	0,02	499	2,56	SI	ACCIDENTADO	-
T015	0056	LR-115_06	ARNEDILLO	419	11+008	12+009	1180	3614	4,53	27,05	ACEPTABLE	REGIONAL BÁSICA	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,54	5,67	0,42	0,44	722	2,30	SI	MUY ACCIDENTADO	-
T016	0059	LR-115_09	SANTA EULALIA SOMERA Y BAJERA	166	16+002	17+002	980	4062	4,53	38,06	MAL ESTADO	REGIONAL BÁSICA	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,86	6,18	0,56	0,12	2955	1,73	SI	ACCIDENTADO	-
T017	0061	LR-115_11	HERCE	336	18+008	19+004	630	4381	4,74	41,11	MAL ESTADO	REGIONAL BÁSICA	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	B	7,39	6,10	0,66	0,63	2606	0,55	SI	ACCIDENTADO	-
T018	0063	LR-115_13	ARNEDO	14875	23+001	26+005	3500	10078	3,47	31,31	BUEN ESTADO	REGIONAL BÁSICA	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	C	9,15	7,62	0,89	0,63	2660	1,65	SI	LLANO	-
T019	0066	LR-115_16	QUEL	1897	28+006	30+002	1670	3542	5,45	33,11	REGULAR	REGIONAL BÁSICA	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,64	6,46	0,75	0,43	4253	2,36	SI	MUY ACCIDENTADO	2019
T020	0068	LR-115_18	AUTOL	4512	32+007	35+003	2600	2823	16,46	39,24	BUEN ESTADO	REGIONAL BÁSICA	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	8,53	6,76	1,12	0,65	1104	2,58	SI	ACCIDENTADO	-
T021	0070	LR-115_20	ALDEANUEVA DE EBRO	2461	43+005	44+009	1450	3288	9,57	32,42	BUEN ESTADO	REGIONAL BÁSICA	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	9,48	7,09	1,41	0,97	5137	2,28	SI	LLANO	-
T022	0074	LR-123_01	VALVERDE	205	0+000	0+009	920	578	5,39	31,41	MAL ESTADO	REGIONAL BÁSICA	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,16	5,65	0,18	0,33	3407	2,63	SI	ONDULADO	-
T023	0076	LR-123_03	CABRETON	180	4+010	5+005	490	635	4,15	54,47	MAL ESTADO	REGIONAL BÁSICA	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,80	6,46	0,75	0,59	1101	3,06	NO	ONDULADO	-
T024	0078	LR-123_05	CERVERA DEL RIO ALHAMA	2294	9+005	10+004	880	1151	5,91	26,94	MAL ESTADO	REGIONAL BÁSICA	MAL ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,13	5,95	0,16	0,02	765	2,82	SI	MUY ACCIDENTADO	-
T025	0083	LR-123_10	GRAVALOS	185	25+002	26+000	810	420	8,69	35,05	MAL ESTADO	REGIONAL BÁSICA	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,15	5,71	0,29	0,15	3876	5,67	SI	ONDULADO	-
T026	0096	LR-123_23	EL VILLAR DE ARNEDO	593	58+009	59+004	540	1232	16,15	29,12	MUY MAL ESTADO	REGIONAL BÁSICA	MAL ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,97	6,92	0,74	0,32	2154	2,89	SI	ONDULADO	-
T027	0099	LR-124_1_01	LOGROÑO (TR1)	151136	0+007	2+000	320	7252	5,75	47,61	MAL ESTADO	REGIONAL BÁSICA	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	8,78	7,04	0,87	0,87	7214	1,41	NO	ONDULADO	-
T028	0102	LR-124_2_02	ABALOS (TR2)	257	27+009	27+015	630	1611	6,06	44,34	MAL ESTADO	REGIONAL BÁSICA	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,88	7,20	0,21	0,47	2101	5,38	SI	ONDULADO	-
T029	0107	LR-124_3_02	BRIÑAS (TR3)	193	0+004	0+010	620	904	10,89	48,97	MUY MAL ESTADO	REGIONAL BÁSICA	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,90	6,66	0,71	0,54	6039	3,13	SI	ONDULADO	-
T030	0109	LR-131_1_01	LOGROÑO	151136	0+000	0+006	650	7916	10,13	42,13	REGULAR	REGIONAL BÁSICA	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	B	8,58	7,19	1,06	0,33	3165	1,45	SI	ONDULADO	-
T031	0132	LR-137_06	NAVARRETE	2941	10+008	12+003	2620	624	35,47	30,69	MUY MAL ESTADO	REGIONAL BÁSICA	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	8,22	6,92	0,68	0,62	3354	3,25	SI	ONDULADO	-
T032	0136	LR-137_10	FUENMAYOR	3134	15+009	16+000	140	1742	12,85	37,78	MUY MAL ESTADO	REGIONAL BÁSICA	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	8,44	7,81	0,59	0,04	9000	0,95	SI	LLANO	-
T033	0137	LR-200_01	HERRAMELLURI	114	0+000	0+003	310	885	12,92	33,14	MAL ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	8,36	6,52	1,05	0,79	834	4,32	SI	ONDULADO	-

ID TRAVESÍA	Nº DE ORDEN INVENT.	TRAMO (ID)	NÚCLEO URBANO ASOCIADO	Nº HAB. INE 2019	PKi	PKf	LONG (m)	IT 2019	% PESADOS 2019	VELOCIDAD MEDIA	ESTADO SEÑALIZ.	TIPO DE RED	ESTADO FIRME	TIPO DE FIRME	NS	ANCHO PLAT	ANCHO CALZ	ANCHO ARCEN DRCHO	ANCHO ARCEN IZDO	RADIO MEDIO	PDTE MEDIA	ILUMINACIÓN	TIPO DE TERRENO	ACCIDENTALIDAD
T034	0139	LR-200_03	LEIVA	221	1+008	2+007	920	689	8,20	35,68	REGULAR	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,52	5,71	0,43	0,38	2600	0,89	SI	LLANO	-
T035	0141	LR-200_05	TORMANTOS	131	4+005	5+002	760	247	9,77	36,32	REGULAR	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,90	6,22	0,36	0,31	2325	0,69	SI	ONDULADO	-
T036	0146	LR-201_04	HERRAMELLURI	114	8+004	8+010	610	851	14,76	30,31	MAL ESTADO	COMARCAL	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,80	6,02	0,47	0,30	1547	1,20	SI	LLANO	-
T037	0148	LR-201_06	CUZCURRITA DE RIO TIRON	493	14+010	15+009	910	1191	16,47	34,69	MAL ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,03	6,30	0,45	0,28	1736	1,04	SI	ONDULADO	-
T038	0150	LR-201_08	TIRGO	180	16+003	16+009	580	1120	17,23	29,77	MUY MAL ESTADO	COMARCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	8,88	6,39	1,80	0,69	663	1,34	SI	LLANO	-
T039	0151	LR-202_01	HARO	11408	0+000	0+007	710	1935	5,73	31,05	MUY MAL ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,10	6,92	0,18	0,00	2705	1,45	SI	ONDULADO	-
T040	0153	LR-202_03	ANGUCIANA	433	3+001	4+008	1730	1653	7,00	37,83	BUEN ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,50	6,68	0,39	0,42	4399	0,85	SI	LLANO	-
T041	0158	LR-203_01	HARO	11408	0+000	0+009	900	2036	8,69	29,85	MAL ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,89	6,79	0,39	0,71	1087	0,33	SI	LLANO	-
T042	0161	LR-203_04	ZARRATON	264	6+004	6+015	1110	1222	10,58	33,29	BUEN ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,25	6,11	0,08	0,06	1023	2,11	SI	LLANO	-
T043	0165	LR-203_08	SAN TORCUATO	61	10+010	11+006	590	654	10,18	38,47	MUY MAL ESTADO	COMARCAL	MAL ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,63	6,00	0,00	0,63	2910	1,14	SI	LLANO	-
T044	0167	LR-203_10	BAÑARES	241	13+002	13+011	930	506	8,60	31,95	BUEN ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	9,23	7,88	0,71	0,65	889	1,15	SI	LLANO	-
T045	0170	LR-203_13	STO. DOMINGO DE LA CALZADA	6238	17+004	18+001	640	3784	4,43	41,71	MUY MAL ESTADO	COMARCAL	MAL ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	8,78	6,76	1,01	1,01	6975	1,52	NO	LLANO	-
T046	0172	LR-204_01	STO. DOMINGO DE LA CALZADA	6238	0+000	0+009	880	326	5,71	43,25	MUY MAL ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	10,79	6,11	3,96	0,72	8369	0,53	SI	LLANO	-
T047	0175	LR-204_04	CIRUEÑA	153	5+005	5+010	530	847	3,37	33,32	REGULAR	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,19	5,83	0,28	0,09	633	3,79	SI	ONDULADO	-
T048	0180	LR-204_09	VILLAR DE TORRE	158	10+007	11+005	800	461	3,69	42,32	ACEPTABLE	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,13	5,87	0,13	0,12	1380	2,71	SI	ONDULADO	-
T049	0183	LR-204_12	BADARAN	482	15+003	15+007	390	377	3,85	37,32	MUY MAL ESTADO	COMARCAL	MAL ESTADO	RIEGO ASFÁLTICO	A	6,28	6,28	0,00	0,00	1833	2,63	SI	LLANO	-
T050	0185	LR-205_02	CARDENAS	136	1+001	2+004	1290	1445	8,15	39,29	REGULAR	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,53	5,70	0,36	0,47	1066	1,19	SI	LLANO	-
T051	0188	LR-205_05	BADARAN	482	5+001	6+001	990	981	5,64	27,49	MAL ESTADO	COMARCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,07	5,89	0,09	0,09	1375	2,65	SI	ONDULADO	-
T052	0191	LR-206_02	AZOFRA	215	0+005	1+004	700	1643	7,37	34,95	ACEPTABLE	COMARCAL	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,41	6,32	0,68	0,41	2253	0,84	SI	LLANO	-
T053	0193	LR-206_04	ALESANCO	505	2+002	3+003	1110	1364	2,23	30,82	MAL ESTADO	COMARCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,20	6,14	0,59	0,47	3054	1,31	SI	LLANO	-
T054	0195	LR-206_06	CANILLAS DE RIO TUERTO	40	5+001	5+005	400	971	3,49	58,54	REGULAR	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,52	6,00	0,71	0,82	9000	1,42	NO	ONDULADO	-
T055	0197	LR-206_08	CAÑAS	102	5+010	6+004	460	971	3,49	31,55	BUEN ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,40	6,03	0,60	0,76	2108	2,48	SI	LLANO	-
T056	0200	LR-206_11	BERCEO	157	12+008	13+004	610	1074	6,36	28,52	BUEN ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	HORMIGÓN	A	5,78	5,60	0,15	0,03	735	2,63	SI	ONDULADO	-
T057	0204	LR-207_02	OLLAURI	250	0+0038 0	0+0096 0	580	737	12,89	37,11	BUEN ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,59	5,99	0,50	0,10	2657	3,29	SI	ONDULADO	-
T058	0206	LR-207_04	RODEZNO	229	2+0037 0	3+0012 0	740	309	11,13	36,13	BUEN ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,50	6,23	0,14	0,13	3291	0,36	SI	LLANO	-
T059	0211	LR-207_09	ALESANCO	505	16+005 10	17+007 20	1210	423	3,03	26,75	MUY MAL ESTADO	COMARCAL	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,59	6,44	0,63	0,53	1418	1,63	SI	LLANO	-
T060	0213	LR-207_11	CORDOVIN	156	20+008 90	21+007 50	870	189	5,12	25,7	MUY MAL ESTADO	COMARCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,71	5,47	0,14	0,10	327	3,14	SI	LLANO	-
T061	0215	LR-207_13	BADARAN	482	23+003 70	23+007 60	390	300	4,54	31,29	MAL ESTADO	COMARCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,05	5,71	0,18	0,16	603	4,24	SI	ONDULADO	-
T062	0218	LR-208_02	HORMILLEJA	133	3+0079 0	4+0026 0	480	1365	11,06	36,15	MAL ESTADO	COMARCAL	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,72	5,75	0,63	0,34	2933	2,31	SI	LLANO	-
T063	0232	LR-210_01	BRIONES	745	0+0000 0	0+0074 0	740	1308	15,69	28,93	BUEN ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,90	7,23	0,67	0,00	3216	1,99	SI	LLANO	-
T064	0234	LR-210_03	SAN VICENTE DE LA SONSIERRA	990	2+0167 0	4+0107 0	1280	1651	12,49	27	BUEN ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,44	6,28	0,35	0,81	1506	3,68	SI	ONDULADO	-
T065	0243	LR-232_05	ORTIGOSA DE CAMEROS	168	5+0000 0	5+0066 0	660	442	7,86	25,06	BUEN ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,58	5,22	0,08	0,28	383	4,41	SI	MUY ACCIDENTADO	-
T066	0245	LR-232_07	BRIEVA DE CAMEROS	44	22+000 30	22+009 60	930	91	7,49	23,02	BUEN ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	4,55	4,43	0,00	0,13	244	4,51	SI	ONDULADO	-
T067	0250	LR-245_04	ALMARZA DE CAMEROS	36	13+009 30	14+000 60	140	118	21,04	20,22	MAL ESTADO	COMARCAL	ACEPTABLE	RIEGO ASFÁLTICO	A	5,31	5,31	0,00	0,00	958	7,25	NO	LLANO	-

ID TRAVESÍA	Nº DE ORDEN INVENT.	TRAMO (ID)	NÚCLEO URBANO ASOCIADO	Nº HAB. INE 2019	PKi	PKf	LONG (m)	IT 2019	% PESADOS 2019	VELOCIDAD MEDIA	ESTADO SEÑALIZ.	TIPO DE RED	ESTADO FIRME	TIPO DE FIRME	NS	ANCHO PLAT	ANCHO CALZ	ANCHO ARCEN DRCHO	ANCHO ARCEN IZDO	RADIO MEDIO	PDTE MEDIA	ILUMINACIÓN	TIPO DE TERRENO	ACCIDENTALIDAD
T068	0259	LR-250_07	RIBAFRECHA	967	11+009 90	13+000 50	1060	792	9,60	34,83	ACEPTABLE	COMARCAL	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,49	6,46	0,79	0,25	933	2,63	SI	ONDULADO	-
T069	0263	LR-250_11	SOTO DE CAMEROS	89	25+000 40	25+005 90	550	497	9,94	29,71	MUY MAL ESTADO	COMARCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,79	5,64	0,01	0,13	781	4,65	SI	MUY ACCIDENTADO	-
T070	0266	LR-250_14	TERROBA	34	29+008 00	30+000 30	230	492	9,94	50,88	BUEN ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,03	6,03	0,00	0,00	2901	2,05	NO	ACCIDENTADO	-
T071	0269	LR-250_17	SAN ROMAN DE CAMEROS	128	34+002 50	34+008 90	640	361	12,13	28,09	MUY MAL ESTADO	COMARCAL	MAL ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,14	5,98	0,00	0,16	773	1,94	SI	ACCIDENTADO	-
T072	0276	LR-250_24	LAGUNA DE CAMEROS	104	43+002 60	43+009 40	680	63	12,97	24,78	MUY MAL ESTADO	COMARCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,88	5,74	0,15	0,00	3179	2,89	SI	ACCIDENTADO	-
T073	0280	LR-251_01	FUENMAYOR	3134	0+0000 0	0+0123 0	1230	3655	12,45	34,08	ACEPTABLE	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	10,68	7,26	2,00	1,42	3833	1,23	SI	LLANO	-
T074	0282	LR-251_03	BARRIO ESTACION (FUENMAYOR)	3134	2+0081 0	3+0017 0	360	2220	11,01	38,08	MUY MAL ESTADO	COMARCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,82	6,79	0,52	0,51	1204	4,36	SI	LLANO	-
T075	0288	LR-254_01	ENTRENA	1536	0+0000 0	0+0056 0	560	3558	5,26	33,32	MUY MAL ESTADO	COMARCAL	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	9,11	7,05	0,94	1,11	1322	3,19	SI	LLANO	-
T076	0291	LR-254_04	LARDERO	10500	6+0072 0	8+0087 0	2110	4820	6,34	29,64	BUEN ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	B	7,21	6,80	0,21	0,21	3101	1,62	SI	LLANO	-
T077	0293	LR-254_06	ALBERITE	2422	9+0087 0	10+006 20	750	6688	10,93	44,67	MUY MAL ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	B	9,59	7,11	1,58	0,90	2109	1,02	SI	LLANO	-
T078	0295	LR-255_02	ALBERITE	2422	1+0096 0	3+0012 0	1140	774	9,86	29,46	BUEN ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,75	6,49	0,88	0,38	2168	2,89	SI	LLANO	-
T079	0297	LR-255_04	ALBELDA DE IREGUA	3446	8+0001 0	8+0117 0	1160	1714	2,85	26,49	ACEPTABLE	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,34	6,04	0,10	0,20	821	1,89	SI	ONDULADO	-
T080	0301	LR-256_02	ALBELDA DE IREGUA	3446	0+0085 0	1+0065 0	790	5013	8,78	32,51	REGULAR	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	B	7,98	7,33	0,52	0,13	1407	2,34	SI	ACCIDENTADO	2019
T081	0303	LR-259_1_02	MURILLO RIO DE LEZA	1629	7+0033 0	8+0067 0	1330	2383	11,06	26,72	BUEN ESTADO	COMARCAL	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,90	6,22	0,31	0,37	2783	2,51	SI	ONDULADO	-
T082	0305	LR-259_1_04	GALILEA	351	18+007 90	19+005 60	760	697	15,22	24,67	MUY MAL ESTADO	COMARCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,92	5,51	1,09	0,32	3757	3,70	SI	LLANO	-
T083	0308	LR-259_1_07	CORERA	257	20+009 70	21+009 70	1000	916	15,33	30,17	BUEN ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,59	5,89	1,00	0,70	1656	2,36	SI	ONDULADO	-
T084	0310	LR-259_1_09	EL REDAL	143	22+009	23+006	670	478	25,63	43,37	MUY MAL ESTADO	COMARCAL	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,82	6,50	0,65	0,67	671	1,93	SI	LLANO	-
T085	0313	LR-260_01	CORERA	257	0+000	0+003	290	301	4,71	28,56	MAL ESTADO	COMARCAL	MUY MAL ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,23	5,15	0,00	0,09	545	3,83	SI	ACCIDENTADO	-
T086	0317	LR-260_05	ALCANADRE	643	11+062	12+003	700	492	8,95	32	MAL ESTADO	COMARCAL	MAL ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,64	6,10	0,54	0,00	7791	1,35	SI	LLANO	-
T087	0320	LR-261_02	MURILLO	1629	4+007	4+020	1270	461	13,71	29,54	ACEPTABLE	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,67	5,94	0,16	0,58	576	2,16	SI	LLANO	-
T088	0324	LR-261_06	VENTAS BLANCAS	170	11+002	11+008	570	664	12,53	32,25	ACEPTABLE	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,85	6,62	0,11	0,11	4310	3,06	SI	LLANO	-
T089	0333	LR-280_02	PRADEJON	4154	1+008	3+005	1690	1291	15,00	26,8	MUY MAL ESTADO	COMARCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	9,40	7,13	1,58	0,69	5931	1,07	SI	LLANO	2019
T090	0335	LR-281_01	QUEL	1897	0+000	0+002	230	3803	9,75	27,61	MUY MAL ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,68	6,59	0,55	0,55	2583	6,09	NO	ONDULADO	-
T091	0337	LR-282_01	AUTOL	4512	0+000	1+002	1220	2530	7,97	25,87	MAL ESTADO	COMARCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	8,14	7,06	0,33	0,75	3106	2,50	SI	ONDULADO	2019
T092	0342	LR-283_04	CORNAGO	312	9+006	10+000	420	425	2,62	35,06	MAL ESTADO	COMARCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,10	5,81	0,15	0,14	1463	2,54	SI	ONDULADO	-
T093	0344	LR-283_06	IGEA	595	19+002	20+002	1020	337	11,14	29,2	MUY MAL ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,00	5,83	0,12	0,05	2945	3,93	SI	ONDULADO	-
T094	0346	LR-283_08	RINCON DE OLIVEDO	546	23+004	24+002	830	394	11,68	31,27	BUEN ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,23	5,50	0,74	0,99	3450	1,45	SI	LLANO	-
T095	0348	LR-284_01	CERVERA DEL RIO ALHAMA	2294	0+000	1+003	1280	1203	5,81	27,53	MUY MAL ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,74	5,51	0,15	0,08	2802	2,69	SI	ACCIDENTADO	-
T096	0352	LR-284_05	AGUILAR DEL RIO ALHAMA	460	7+000	8+001	1070	22	14,81	29,53	REGULAR	COMARCAL	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,70	5,70	0,00	0,00	3463	4,25	SI	ACCIDENTADO	-
T097	0368	LR-288_01	ALFARO	9476	0+000	1+006	1620	644	14,33	24,91	BUEN ESTADO	COMARCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,86	6,64	0,05	0,18	2296	2,58	SI	ONDULADO	-
T098	0377	LR-301_02	GALBARRULI	62	0+009	1+003	390	18	10,02	14,11	BUEN ESTADO	LOCAL	REGULAR	HORMIGÓN	A	6,39	5,93	0,23	0,23	335	6,17	SI	ACCIDENTADO	-
T099	0380	LR-302_02	FONZALECHE	135	0+006	1+001	460	939	9,77	29,68	REGULAR	LOCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,99	5,59	0,70	0,70	1520	4,62	NO	ONDULADO	-
T100	0382	LR-302_04	VILLASECA	45	4+004	4+008	350	132	4,41	25,97	BUEN ESTADO	LOCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,71	5,43	0,14	0,14	3233	2,86	NO	LLANO	-
T101	0386	LR-303_03	TREVIANA	154	4+008	5+004	670	62	24,32	32,31	MAL ESTADO	LOCAL	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,24	6,02	0,16	0,06	855	2,30	SI	ONDULADO	-

ID TRAVESÍA	Nº DE ORDEN INVENT.	TRAMO (ID)	NÚCLEO URBANO ASOCIADO	Nº HAB. INE 2019	PKi	PKf	LONG (m)	IT 2019	% PESADOS 2019	VELOCIDAD MEDIA	ESTADO SEÑALIZ.	TIPO DE RED	ESTADO FIRME	TIPO DE FIRME	NS	ANCHO PLAT	ANCHO CALZ	ANCHO ARCEN DRCHO	ANCHO ARCEN IZDO	RADIO MEDIO	PDTE MEDIA	ILUMINACIÓN	TIPO DE TERRENO	ACCIDENTALIDAD
T102	0387	LR-304_01	HERRAMELLURI	114	0+000	0+001	140	22	26,77	23,49	MUY MAL ESTADO	LOCAL	MUY MAL ESTADO	RIEGO ASFÁLTICO	A	4,84	4,84	0,00	0,00	1693	2,92	NO	LLANO	-
T103	0391	LR-304_05	TREVIANA	154	8+00590	9+00360	760	2	8,15	21,51	MUY MAL ESTADO	LOCAL	MUY MAL ESTADO	RIEGO ASFÁLTICO	A	5,37	5,37	0,00	0,00	660	3,48	NO	ACCIDENTADO	-
T104	0394	LR-304_08	FONCEA	93	16+00330	16+00740	420	5	12,38	33,82	MUY MAL ESTADO	LOCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,72	5,72	0,00	0,00	2482	1,49	SI	ONDULADO	-
T105	0396	LR-305_01	LEIVA	221	0+000	0+00540	540	50	4,11	21,04	MAL ESTADO	LOCAL	MUY MAL ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,71	5,30	0,00	0,41	660	1,84	SI	LLANO	-
T106	0398	LR-306_01	HARO	11408	0+000	0+00420	420	917	10,25	36,92	MUY MAL ESTADO	LOCAL	MAL ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,15	5,73	0,22	0,20	1575	0,60	SI	ONDULADO	-
T107	0404	LR-307_02	CUZCURRITA DEL RIO TIRON	493	0+010	0+01950	930	555	13,52	22,58	ACEPTABLE	LOCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,31	4,90	0,29	0,12	2224	1,18	SI	ONDULADO	-
T108	0407	LR-308_03	GRAÑON	254	2+009	3+00770	810	129	20,84	34,58	MAL ESTADO	LOCAL	MAL ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,37	6,37	0,00	0,00	946	3,39	SI	ONDULADO	-
T109	0411	LR-308_07	VILLALOBAR DE RIOJA	58	10+005	11+00260	800	107	9,63	29,02	MAL ESTADO	LOCAL	MUY MAL ESTADO	RIEGO ASFÁLTICO	A	5,58	5,46	0,06	0,06	908	1,33	SI	ONDULADO	-
T110	0414	LR-309_02	HERVIAS	121	0+006	0+01230	620	432	17,03	27,25	ACEPTABLE	LOCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,12	5,83	0,18	0,11	625	2,88	SI	LLANO	-
T111	0416	LR-309_04	BAÑARES	241	3+006	3+01630	1050	128	20,03	39,19	MUY MAL ESTADO	LOCAL	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	10,05	7,44	1,46	1,16	2207	1,85	SI	LLANO	-
T112	0418	LR-310_01	CASALARREINA	1098	0+000	0+00500	500	689	7,55	30,24	BUEN ESTADO	LOCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,37	5,61	0,38	0,39	925	1,81	SI	LLANO	-
T113	0421	LR-310_04	CIHURI	178	0+016	2+00470	920	569	2,11	25,76	ACEPTABLE	LOCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,01	5,60	0,77	0,64	1831	0,83	SI	LLANO	-
T114	0424	LR-311_02	ZARRATON	264	0+038	0+04580	720	242	5,77	19,73	MUY MAL ESTADO	LOCAL	MAL ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,35	5,68	0,11	0,57	2066	2,78	SI	LLANO	-
T115	0430	LR-313_02	HORMILLA	416	1+001	2+00370	1260	32	22,22	33,06	MUY MAL ESTADO	LOCAL	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	9,05	6,13	1,87	1,05	4742	1,98	SI	LLANO	-
T116	0434	LR-313_06	OLLAURI	250	15+008	15+01240	430	418	12,81	24,1	BUEN ESTADO	LOCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,87	5,87	0,00	0,00	1077	1,12	SI	ONDULADO	-
T117	0444	LR-318_04	SAN VICENTE DE LA SONSIERRA	990	2+106	2+10980	410	371	9,60	15,53	ACEPTABLE	LOCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,24	5,24	0,00	0,00	1645	4,82	SI	ACCIDENTADO	-
T118	0445	LR-319_01	ABALOS	257	0+000	0+00110	110	179	13,74	20,6	MAL ESTADO	LOCAL	REGULAR	RIEGO ASFÁLTICO	A	5,84	5,84	0,00	0,00	2697	4,48	NO	LLANO	-
T119	0450	LR-321_02	HUERCANOS	817	0+015	0+02480	1000	1084	10,18	24,64	ACEPTABLE	LOCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,23	6,29	0,46	0,48	3542	1,44	SI	LLANO	-
T120	0453	LR-322_02	HUERCANOS	817	0+041	0+05220	1130	598	15,52	25,58	MUY MAL ESTADO	LOCAL	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,84	5,71	0,01	0,11	3715	1,87	SI	LLANO	-
T121	0456	LR-323_01	GRAÑON	254	0+000	0+00230	230	52	17,58	27,5	ACEPTABLE	LOCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,47	5,91	0,00	1,56	1733	2,35	SI	ONDULADO	-
T122	0462	LR-325_01	SANTO DOMINGO DE LA CALZADA	6238	0+000	0+00530	530	59	6,46	22,09	ACEPTABLE	LOCAL	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	8,26	6,41	1,70	0,16	1183	0,63	SI	LLANO	-
T123	0464	LR-325_03	MANZANARES DE RIOJA	69	5+022	5+02610	370	402	3,86	21,08	ACEPTABLE	LOCAL	BUEN ESTADO	RIEGO ASFÁLTICO	A	5,10	5,10	0,00	0,00	147	2,37	NO	ONDULADO	-
T124	0468	LR-326_03	HERVIAS	121	1+017	3+00010	330	538	6,92	28,64	MAL ESTADO	LOCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,63	5,43	0,07	0,13	651	1,65	SI	ONDULADO	-
T125	0470	LR-327_02	CAÑAS	102	0+027	0+03070	410	113	4,57	24,04	MUY MAL ESTADO	LOCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	9,29	6,26	1,57	1,45	797	3,54	SI	LLANO	-
T126	0473	LR-330_02	TORRECILLA EN CAMEROS	456	0+004	0+01340	980	497	2,31	26,13	MAL ESTADO	LOCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,82	5,81	0,01	0,00	1969	1,62	SI	ACCIDENTADO	-
T127	0477	LR-331_03	VILLASVERDE DE RIOJA	56	4+007	4+00920	190	160	2,87	47,06	MAL ESTADO	LOCAL	ACEPTABLE	RIEGO ASFÁLTICO	A	8,80	7,06	1,10	0,64	724	2,22	NO	LLANO	-
T128	0479	LR-331_05	SAN ANDRES	31	10+005	10+00680	200	86	4,22	34,79	MAL ESTADO	LOCAL	ACEPTABLE	RIEGO ASFÁLTICO	A	7,48	6,62	0,46	0,40	929	3,86	NO	ONDULADO	-
T129	0482	LR-331_08	SAN MILLAN DE LA COGOLLA	230	11+005	11+00850	350	33	5,01	26,13	MAL ESTADO	LOCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,68	6,66	0,63	0,39	993	3,18	NO	ONDULADO	-
T130	0483	LR331_2_01	SAN MILLAN DE LA COGOLLA	230	11+011	11+00860	250	262	3,22	36,59	MAL ESTADO	LOCAL	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	8,82	7,52	0,31	1,00	1368	2,58	SI	ONDULADO	-
T131	0485	LR-333_1_02	VILLOSLADA DE CAMEROS	324	2+005	3+002	690	469	8,74	31,1	REGULAR	LOCAL	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,36	5,95	0,18	0,23	1501	1,64	SI	ACCIDENTADO	-
T132	0489	LR-333_3_02	VINIEGRA ARRIBA	42	21+005	22+000	570	64	6,38	24,6	ACEPTABLE	LOCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,23	4,51	0,64	0,09	551	3,55	SI	ONDULADO	-
T133	0491	LR-333_3_04	VINIEGRA ABAJO	77	31+004	31+011	740	60	7,49	21,79	MAL ESTADO	LOCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	4,44	4,44	0,00	0,00	862	2,18	SI	MUY ACCIDENTADO	-
T134	0496	LR-340_1_02	ALESON	99	0+004	0+007	310	2815	21,03	30,93	MAL ESTADO	LOCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,05	5,97	0,00	0,08	1189	3,11	SI	LLANO	-
T135	0498	LR-340_1_04	MANJARRES	121	2+003	3+002	880	684	55,19	26,02	MAL ESTADO	LOCAL	BUEN ESTADO	HORMIGÓN	A	5,09	5,09	0,00	0,00	1390	2,10	SI	LLANO	-

ID TRAVESÍA	Nº DE ORDEN INVENT.	TRAMO (ID)	NÚCLEO URBANO ASOCIADO	Nº HAB. INE 2019	PKi	PKf	LONG (m)	IT 2019	% PESADOS 2019	VELOCIDAD MEDIA	ESTADO SEÑALIZ.	TIPO DE RED	ESTADO FIRME	TIPO DE FIRME	NS	ANCHO PLAT	ANCHO CALZ	ANCHO ARCEN DRCHO	ANCHO ARCEN IZDO	RADIO MEDIO	PDTE MEDIA	ILUMINACIÓN	TIPO DE TERRENO	ACCIDENTALIDAD
T136	0500	LR-340_1_06	CASTROVIEJO	54	11+005	11+006	90	246	23,93	23,32	MAL ESTADO	LOCAL	ACEPTABLE	RIEGO ASFÁLTICO	A	7,47	7,47	0,00	0,00	251	7,10	SI	ONDULADO	-
T137	0502	LR-340_2_02	TORRECILLA EN CAMEROS	456	19+006	21+001	1500	900	3,36	20,07	MUY MAL ESTADO	LOCAL	MUY MAL ESTADO	RIEGO ASFÁLTICO	A	5,35	4,91	0,00	0,44	495	4,94	SI	ACCIDENTADO	-
T138	0504	LR-341_02	VENTOSA	159	0+007	1+003	580	249	11,72	33,32	BUEN ESTADO	LOCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,58	5,90	0,22	0,46	881	2,73	SI	ONDULADO	-
T139	0506	LR-341_04	SOTES	296	2+009	3+005	580	58	20,99	29,66	ACEPTABLE	LOCAL	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,25	6,04	0,09	0,12	606	3,36	SI	LLANO	-
T140	0508	LR-341_06	HORNOS DE MONCALVILLO	98	5+002	5+007	470	494	9,36	35,54	MUY MAL ESTADO	LOCAL	MAL ESTADO	RIEGO ASFÁLTICO	A	6,67	6,26	0,16	0,24	1088	3,99	SI	ONDULADO	-
T141	0510	LR-341_08	DAROCA DE RIOJA	52	7+003	7+006	340	494	9,36	32,61	MUY MAL ESTADO	LOCAL	REGULAR	GRAVÓN-CALIZA	A	6,98	6,12	0,29	0,57	439	3,01	SI	ONDULADO	-
T142	0512	LR-341_10	MEDRANO	338	9+008	9+010	190	489	9,22	33,19	ACEPTABLE	LOCAL	BUEN ESTADO	GRAVÓN-CALIZA	A	6,73	5,97	0,37	0,39	414	0,48	SI	ONDULADO	-
T143	0514	LR-341_12	SOJUELA	313	11+003	11+007	340	439	8,68	35,09	MAL ESTADO	LOCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,41	5,81	0,34	0,26	585	1,93	SI	ONDULADO	-
T144	0516	LR-341_14	SORZANO	222	14+012	14+018	610	130	6,04	36,89	MUY MAL ESTADO	LOCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,96	5,81	0,09	0,06	1893	3,51	NO	ONDULADO	-
T145	0520	LR-342_03	SOTES	296	0+024	0+027	340	1305	7,64	33,63	BUEN ESTADO	LOCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,68	6,30	0,38	0,00	964	9,19	SI	LLANO	-
T146	0522	LR-344_02	ALBERITE	2422	0+017	0+030	1260	2853	9,21	27,13	REGULAR	LOCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,60	6,14	0,78	0,68	1239	3,64	NO	ONDULADO	-
T147	0524	LR-345_02	ALBERITE	2422	1+0480	2+0120	640	2579	3,06	23,71	MUY MAL ESTADO	LOCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,89	6,23	0,60	1,06	1900	1,82	SI	ONDULADO	-
T148	0526	LR-345_04	LA UNION	181	5+0570	6+0830	1260	726	2,88	25,65	ACEPTABLE	LOCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,54	5,96	0,37	0,21	301	7,11	SI	ONDULADO	-
T149	0528	LR-345_06	CLAVIJO	260	8+0630	8+0730	100	1028	3,10	28,24	MUY MAL ESTADO	LOCAL	BUEN ESTADO	RIEGO ASFÁLTICO	A	6,52	6,17	0,05	0,30	249	5,65	SI	ACCIDENTADO	-
T150	0532	LR-381_02	TUDELILLA	272	3+007	4+007	850	235	9,67	27,26	MAL ESTADO	LOCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,37	5,25	0,11	0,01	3675	3,25	SI	ONDULADO	-
T151	0536	LR-382_03	PREJANO	223	0+052	0+054	280	648	4,62	22,32	MUY MAL ESTADO	LOCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,66	5,49	0,17	0,00	1601	1,69	SI	ONDULADO	-
T152	0540	LR-384_02	ALDEANUEVA DE EBRO	2461	1+009	1+012	280	2153	14,21	35,55	MAL ESTADO	LOCAL	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	9,44	5,72	2,61	1,11	6164	0,88	SI	LLANO	-
T153	0541	LR-385_01	GRAVALOS	185	0+000	0+006	600	209	10,61	27,52	MUY MAL ESTADO	LOCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,21	5,83	0,22	0,16	1931	2,79	SI	ONDULADO	-
T154	0544	LR-387_02	IGEA	595	0+041	0+051	1090	24	12,59	23,33	MAL ESTADO	LOCAL	MAL ESTADO	RIEGO ASFÁLTICO	A	7,00	6,56	0,07	0,37	434	3,42	SI	ONDULADO	-
T155	0545	LR-390_01	AGUILAR DEL RIO ALHAMA	460	0+000	0+003	310	130	7,70	24,67	MAL ESTADO	LOCAL	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,46	5,44	0,00	0,03	340	4,23	SI	ONDULADO	-
T156	0553	LR-401_02	VILLALBA DE RIOJA	160	4+001	4+004	290	593	10,79	27,55	MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,58	6,16	0,25	0,17	2990	5,49	SI	ONDULADO	-
T157	0559	LR-405_02	SAN MILLAN DE YECORA	34	3+005	3+008	300	82	21,73	22,95	MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	ACEPTABLE	RIEGO ASFÁLTICO	A	5,51	5,51	0,00	0,00	5847	1,64	NO	ONDULADO	-
T158	0561	LR-406_02	VILLASECA	45	0+006	0+009	320	425	10,48	23	MUY MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	REGULAR	HORMIGÓN	A	5,69	5,69	0,00	0,00	1606	2,26	SI	ONDULADO	-
T159	0562	LR-408_01	CASTAÑARES	415	0+000	0+002	180	375	9,66	18,34	MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	MAL ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,00	4,53	0,47	0,00	3967	2,44	SI	LLANO	-
T160	0564	LR-408_03	BAÑOS DE RIOJA	91	0+008	0+012	390	675	9,52	20,58	MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	REGULAR	RIEGO ASFÁLTICO	A	6,83	6,83	0,00	0,00	2577	2,03	SI	LLANO	-
T161	0566	LR-409_02	CIRIÑUELA	48	0+008	0+010	250	333	12,55	21,18	BUEN ESTADO	LOCAL-ACCESOS	BUEN ESTADO	RIEGO ASFÁLTICO	A	7,00	6,00	0,50	0,50	478	5,04	SI	LLANO	-
T162	0570	LR-410_03	QUINTANAR DE RIOJA	26	0+010	0+011	100	32	14,92	25,25	ACEPTABLE	LOCAL-ACCESOS	REGULAR	RIEGO ASFÁLTICO	A	5,54	5,54	0,00	0,00	1587	4,23	SI	ONDULADO	-
T163	0572	LR-412_02	VILLARTA	140	0+004	0+008	400	13	6,29	25,49	ACEPTABLE	LOCAL-ACCESOS	REGULAR	RIEGO ASFÁLTICO	A	7,12	6,65	0,23	0,25	2943	3,18	SI	LLANO	-
T164	0576	LR-413_03	SANTURDEJO	106	0+015	0+032	1700	557	7,88	24,14	MUY MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,99	5,86	0,06	0,06	1717	2,76	SI	ACCIDENTADO	-
T165	0580	LR-414_03	SANTURDE DE RIOJA	286	0+015	0+017	280	422	8,21	22,83	MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,45	6,00	0,23	0,23	8127	5,36	SI	ONDULADO	-
T166	0585	LR-415_05	ZALDIERNA	25	5+007	5+008	160	45	3,45	27,93	ACEPTABLE	LOCAL-ACCESOS	REGULAR	RIEGO ASFÁLTICO	A	7,40	5,80	0,80	0,80	7934	3,90	NO	ONDULADO	-
T167	0595	LR-419_02	TORRECILLA SOBRE ALESANCO	32	0+012	0+016	410	72	5,31	19,7	MUY MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,72	5,72	0,00	0,00	1966	3,45	SI	ONDULADO	-
T168	0598	LR-420_02	VILLAREJO	27	0+014	0+015	110	128	3,67	23,38	MUY MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	ACEPTABLE	RIEGO ASFÁLTICO	A	6,01	6,01	0,00	0,00	1188	8,35	SI	ONDULADO	-
T169	0605	LR-427_03	HUERCANOS	817	1+009	2+004	450	2279	11,43	28,14	MUY MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,23	6,11	0,04	0,08	9000	2,07	SI	LLANO	-

ID TRAVESÍA	Nº DE ORDEN INVENT.	TRAMO (ID)	NÚCLEO URBANO ASOCIADO	Nº HAB. INE 2019	PKi	PKf	LONG (m)	IT 2019	% PESADOS 2019	VELOCIDAD MEDIA	ESTADO SEÑALIZ.	TIPO DE RED	ESTADO FIRME	TIPO DE FIRME	NS	ANCHO PLAT	ANCHO CALZ	ANCHO ARCEN DRCHO	ANCHO ARCEN IZDO	RADIO MEDIO	PDTE MEDIA	ILUMINACIÓN	TIPO DE TERRENO	ACCIDENTALIDAD
T170	0608	LR-429_02	TRICIO	380	0+009	1+008	880	353	2,87	25,49	MUY MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,22	5,76	0,34	0,11	443	2,90	SI	LLANO	-
T171	0612	LR-430_02	ARENZANA DE ABAJO	230	0+007	1+007	1010	174	9,03	21,48	MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,40	5,75	0,45	0,19	857	2,14	SI	LLANO	-
T172	0615	LR-431_02	CAMPROVIN	151	4+003	4+007	440	380	12,14	21,64	MUY MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,88	5,70	0,11	0,06	648	3,99	SI	ONDULADO	-
T173	0617	LR-432_02	MATUTE	98	2+006	3+001	450	410	2,44	35,77	MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	MAL ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,80	6,66	0,66	0,48	1705	5,44	NO	ACCIDENTADO	-
T174	0619	LR-432_04	TOBIA	50	4+001	4+002	160	140	2,43	32,98	MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	REGULAR	RIEGO ASFÁLTICO	A	8,94	6,17	0,58	2,19	1221	4,49	NO	ONDULADO	-
T175	0627	LR-441_02	EL CORTIJO	230	4+011	4+015	430	1902	11,21	21,68	MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,14	6,14	0,00	0,00	331	3,37	SI	ONDULADO	-
T176	0629	LR-442_02	HORNOS DE MONCALVILLO	98	0+017	0+024	740	523	7,53	30,32	BUEN ESTADO	LOCAL-ACCESOS	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,43	5,24	0,13	0,06	541	4,62	SI	ONDULADO	-
T177	0631	LR-444_01	MEDRANO	338	0+000	0+007	710	371	10,55	25,68	MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,69	5,64	0,02	0,03	2273	5,43	SI	ONDULADO	-
T178	0633	LR-445_01	SOJUELA	313	0+000	0+004	450	1129	6,95	22,47	MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,86	5,70	0,09	0,07	1173	3,08	SI	ONDULADO	-
T179	0636	LR-445_04	ENTRENA	1536	2+003	2+007	350	1099	6,05	39,61	MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,96	6,31	0,35	0,30	9000	4,42	SI	LLANO	-
T180	0639	LR-447_02	NESTARES	83	1+008	2+001	300	152	10,51	12,84	MUY MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	REGULAR	RIEGO ASFÁLTICO	A	3,56	3,56	0,00	0,00	963	7,48	NO	ONDULADO	-
T181	0651	LR-456_02	LUMBRERAS	154	0+006	0+011	490	319	8,37	18,3	MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,87	5,45	0,09	0,33	1772	5,53	SI	ONDULADO	-
T182	0653	LR-457_02	SAN ANDRES	31	0+006	0+008	220	107	8,37	21,87	MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,07	7,07	0,00	0,00	1206	6,76	SI	ONDULADO	-
T183	0667	LR-466_04	AJAMIL	66	6+005	6+011	780	2	19,10	10,25	BUEN ESTADO	LOCAL-ACCESOS	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,91	5,57	0,00	0,34	428	4,89	SI	ONDULADO	-
T184	0671	LR-468_03	LAGUNILLA DE JUBERA	375	0+016	0+025	880	160	9,86	26,86	MUY MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,17	6,17	0,00	0,00	1933	3,68	SI	ACCIDENTADO	-
T185	0673	LR-469_02	SANTA ENGRACIA DE JUBERA	161	0+007	0+010	240	146	13,48	21,04	MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	REGULAR	RIEGO ASFÁLTICO	A	6,33	6,33	0,00	0,00	3240	3,68	SI	ONDULADO	-
T186	0678	LR-472_02	EL REDAL	143	0+006	0+011	530	506	9,00	31,57	MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,14	6,32	0,59	0,23	2703	4,33	NO	LLANO	-
T187	0681	LR-472_05	LOS MOLINOS DE OCON	44	0+034	0+038	480	325	9,04	29,9	MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	7,34	6,21	0,59	0,54	7096	6,15	SI	ONDULADO	-
T188	0691	LR-475_02	LAS RUEDAS DE OCON	35	0+021	0+025	390	122	7,96	21,27	MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,79	5,79	0,00	0,00	321	11,09	NO	ACCIDENTADO	-
T189	0696	LR-480_01	TUDELILLA	272	0+000	0+009	890	309	14,12	20,69	MUY MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	REGULAR	HORMIGÓN	A	7,11	7,11	0,00	0,00	1487	5,06	SI	ONDULADO	-
T190	0699	LR-481_02	TUDELILLA	272	0+010	0+015	540	262	42,90	26,66	MUY MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,98	5,88	0,58	0,53	1647	4,19	SI	ONDULADO	-
T191	0702	LR-483_02	BERGASA	148	2+009	3+009	980	993	13,35	30,46	BUEN ESTADO	LOCAL-ACCESOS	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,57	5,57	0,00	0,00	5659	6,75	SI	ONDULADO	-
T192	0707	LR-484_02	MUNILLA	115	0+024	0+032	790	289	5,14	22,62	REGULAR	LOCAL-ACCESOS	ACEPTABLE	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,99	5,72	0,26	0,00	400	2,21	SI	ONDULADO	-
T193	0722	LR-495_02	RINCON DE SOTO	3783	0+005	0+020	1550	31	37,42	28,89	BUEN ESTADO	LOCAL-ACCESOS	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	9,27	6,03	1,70	1,55	5378	0,75	SI	LLANO	-
T194	0724	LR-496_01	AGUILAR	460	0+000	0+004	390	427	6,76	12,19	MAL ESTADO	LOCAL-ACCESOS	ACEPTABLE	HORMIGÓN	A	5,82	5,58	0,24	0,00	340	5,11	SI	ONDULADO	-
T195	0729	LR-504_02	CASTAÑARES DE RIOJA	415	1+007	3+005	1810	354	10,64	35,14	MUY MAL ESTADO	LOCAL-TRAVESÍAS	MUY MAL ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	8,23	6,52	0,74	0,97	2648	1,25	SI	LLANO	-
T196	0733	LR-509_01	URUÑUELA	976	0+000	0+006	580	100	9,21	22,94	ACEPTABLE	LOCAL-TRAVESÍAS	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	6,11	5,41	0,39	0,31	887	2,67	SI	LLANO	-
T197	0737	LR-515_02	SAN ASENSIO	1114	0+009	0+021	1230	861	11,40	23,22	MAL ESTADO	LOCAL-TRAVESÍAS	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	5,23	5,23	0,00	0,00	4047	3,05	SI	ONDULADO	-
T198	0740	LR-541_02	ENTRENA	1536	0+006	2+002	1690	209	3,89	31,5	ACEPTABLE	LOCAL-TRAVESÍAS	BUEN ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	8,10	6,97	0,90	0,23	2138	3,62	SI	LLANO	-
T199	0748	LR-583_01	ARNEDO	14875	0+000	0+014	1440	181	13,83	42,76	MUY MAL ESTADO	LOCAL-TRAVESÍAS	MUY MAL ESTADO	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	8,94	7,32	0,88	0,73	2701	3,08	SI	LLANO	-
T200	0749	LR-584_01	ARNEDO	14875	0+000	0+002	210	5078	6,19	21,75	REGULAR	LOCAL-TRAVESÍAS	REGULAR	AGLOMERADO ASFÁLTICO	A	8,66	8,66	0,00	0,00	675	5,04	SI	LLANO	-

Tabla 7 – Inventario de Travesías de la Red Regional de Carreteras de La Rioja

Fuente: Elaboración Propia

4.2 Análisis de travesías de La Rioja

En el presente apartado se lleva a cabo el análisis de las travesías que pueden resultar más conflictivas en materia de seguridad vial en la Comunidad Autónoma de La Rioja.

Para ello, se lleva a cabo la categorización de las travesías existentes en La Rioja, en base a una serie de parámetros asociados, y se puntúan en función de aquellas que suponen un mayor riesgo para sus usuarios/as, para posteriormente determinar qué travesías requieren de actuaciones prioritarias de mejora o de variante.

Se valoran y clasifican las travesías de La Rioja en base a su **Nivel de conflictividad**, en función de los siguientes parámetros y de los pesos y rangos establecidos para cada uno de ellos:

- IT 2019 (INTENSIDAD MEDIA DIARIA (IMD) 2019)

PESO = 5	FORMULA EMPLEADA PARA CATEGORIZACIÓN IMD
	10 * (IMD / IMDmax)

- INTENSIDAD DE PESADOS 2019 (IMD PESADOS 2019)

PESO = 5	FORMULA EMPLEADA PARA CATEGORIZACIÓN DEL % PESADOS
	10 * (IMD PESADOS / IMD PESADOSmax)

- VELOCIDAD MEDIA

PESO = 1	VELOCIDAD MEDIA	REGIONAL BÁSICA	COMARCAL	LOCAL
	>60 km/h	10	10	10
	Entre 60-50 km/h	9	8	7
	Entre 50-40 km/h	6	6	5
	Entre 40-30 km/h	4	4	3
	< 30 km/h	2	2	1

- CATEGORIA GEOMÉTRICA DE LA CALZADA

PESO = 1	GEOMETRÍA DE CALZADA	REGIONAL BÁSICA	COMARCAL	LOCAL
	Valor 2 en columna CI del Inventario general	10	8	6

- RADIO MEDIO

PESO=1	RADIO MEDIO	REGIONAL BÁSICA	COMARCAL	LOCAL
	< 500	10	9	8
	Entre 500-1500	8	7	6
	Entre 1500-3500	6	5	4
	Entre 3500-5000	4	3	2
	> 5000	2	1	0

- ILUMINACIÓN

PESO = 1	ILUMINACIÓN	REGIONAL BÁSICA	COMARCAL	LOCAL
	SI	0	0	0
	NO	8	7	6

- ESTADO DE LA SEÑALIZACIÓN

PESO = 1	ESTADO SEÑALIZACIÓN	REGIONAL BÁSICA	COMARCAL	LOCAL
	MUY MAL ESTADO	10	9	8
	MAL ESTADO	8	7	6
	REGULAR	6	5	4
	ACEPTABLE	4	3	2
	BUEN ESTADO	2	1	0

- ESTADO DEL FIRME

PESO = 1	ESTADO DEL FIRME	REGIONAL BÁSICA	COMARCAL	LOCAL
	MUY MAL ESTADO	10	9	8
	MAL ESTADO	8	7	6
	REGULAR	6	5	4
	ACEPTABLE	4	3	2
	BUEN ESTADO	2	1	0

- ACCIDENTALIDAD

PESO = 5	ACCIDENTALIDAD	REGIONAL BÁSICA	COMARCAL	LOCAL
	SI	10	9	8
	NO	0	0	0

• **ACCIÓN CONTRA EL RUIDO**

PESO = 1	ACCIÓN CONTRA EL RUIDO	REGIONAL BÁSICA	COMARCAL	LOCAL
	VALORACIÓN ALTA	10	10	10
	VALORACIÓN MEDIA	7,5	7,5	7,5
	VALORACIÓN BAJA	2,5	2,5	2,5
	TRAMOS CON MEJORAS REALIZADAS	(- 25% DE LA PUNTUACIÓN ASIGNADA)		
	TRAMOS NO CONTEMPLADOS POR PLANES DE RUIDO	VALOR = 0		

• **Nº HABITANTES 2019**

PESO = 4	Nº HABITANTES	REGIONAL BÁSICA	COMARCAL	LOCAL
	> 50.000 habitantes	10	10	10
	50.000-20.000	9	9	9
	20.000-10.000	8	8	8
	10.000-5.000	7	7	7
	5.000-2.500	6	6	6
	2.500-1.000	5	5	5
	1.000-500	4	4	4
	500-150	3	3	3
	150-50	2	2	2
	< 50 habitantes	1	1	1
	DESPOBLADO	0	0	0

• **CONDICIONES DE SEGURIDAD VIAL**

PESO = 4	CONDICIONES DE SEGURIDAD VIAL	REGIONAL BÁSICA	COMARCAL	LOCAL
	ACEPTABLES Y/O BUENAS	0	0	0
	REGULARES	5	5	5
	MALAS	10	10	10

Tabla 8 – Parámetros y rangos definición nivel de conflictividad en travesías de La Rioja

Fuente: Elaboración Propia

Cómo indican los anteriores parámetros, en función de los pesos establecidos para cada uno de ellos, se establecen aquellos cuya presencia pueden representar un nivel de conflictividad superior.

En este sentido, los parámetros que más condicionan la seguridad vial de la travesía son, por orden de conflictividad: la IMD, la accidentalidad registrada, el nº de habitantes, las condiciones generales de seguridad vial de la travesía y el porcentaje de pesados que registra.

Por medio de estos parámetros, sus pesos y su puntuación, se ha llevado a cabo la categorización del **Nivel de Conflictividad** de las travesías de la Red Regional de Carreteras de La Rioja.

Una vez obtenidos los niveles de conflictividad de todos los tramos de travesía, con sus puntuaciones asociadas, se puede identificar si se trata de un nivel de conflictividad muy alto, alto, medio o bajo, en función de los siguientes rangos de puntuación:

NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	
RANGO DE PUNTUACIÓN OBTENIDO	DENOMINACIÓN DEL NIVEL DE CONFLICTIVIDAD
175,77-140,62	MUY ALTO
140,62-105,47	ALTO
105,47-70,31	MEDIO / ALTO
70,31-35,16	MEDIO
35,16-0,00	BAJO

Tabla 9 – Denominación del nivel de conflictividad según puntuación

Fuente: Elaboración Propia

Debe señalarse que, los niveles de conflictividad definidos para la Red Regional de Carreteras de La Rioja dependen de los valores de puntuación obtenidos para las travesías de dicha red autonómica de carreteras. De esta forma, aunque la puntuación máxima que podrían haber alcanzado es de 328 puntos de conflictividad, la travesía que resulta más conflictiva de esta red obtiene una valoración de 175,39 puntos, por lo que, los niveles de conflictividad de la red se definirán teniendo en cuenta este máximo y no la máxima puntuación posible.

En la tabla adjunta quedan reflejadas las travesías anteriormente inventariadas, asociando en este caso, los tramos urbanos de carretera y/o travesías a su clasificación y puntuación según el nivel de conflictividad que presentan en materia de seguridad vial, en función de los parámetros y metodología indicados en el presente apartado.

- NIVEL DE CONFLICTIVIDAD EN LAS TRAVESÍAS DE LA RIOJA -

VALORACIÓN Y CLASIFICACIÓN DE CONFLICTIVIDAD EN TRAVESÍAS DE LA RIOJA (PUNTUACIONES)														
ID TRAVESÍA	Tramo (ID)	IT 2019	IT PESADOS 2019	VELOCIDAD MEDIA	CATEG. GEOMETRICA CALZADA	RADIO MEDIO	ILUMINACIÓN	ESTADO SEÑALIZACIÓN	ESTADO DEL FIRME	ACCIDENTALIDAD	ACCIÓN CONTRA EL RUIDO	Nº HABITANTES 2019	CONDICIONES SEGURIDAD VIAL	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD TRAVESÍAS
T001	LR-111_02	0,286	0,06	4	10	4	0	5	2	0	0	2	0	34,73
T002	LR-111_04	0,538	0,15	4	10	4	0	4	2	0	0	2	0	35,44
T003	LR-111_06	2,155	0,92	4	10	4	0	6	2	0	0	5	0	61,38
T004	LR-111_08	2,961	1,33	4	0	6	0	8	2	0	0	3	5	73,47
T005	LR-111_12	3,401	2,82	4	0	4	0	8	6	0	0	7	10	121,10
T006	LR-111_16	7,955	10,00	4	10	8	0	8	4	0	0	8	5	175,77
T007	LR-113_03	0,128	0,16	2	0	8	0	8	2	0	0	2	0	29,46
T008	LR-113_05	0,143	0,16	4	10	2	0	5	4	0	0	1	0	30,52
T009	LR-113_08	0,152	0,16	4	10	8	0	2	2	0	0	2	0	35,57
T010	LR-113_15	0,427	0,41	4	0	8	0	2	2	0	0	3	0	32,16
T011	LR-113_19	3,134	2,12	4	0	4	0	6	4	0	0	2	0	52,26
T012	LR-113_21	3,004	2,03	4	10	2	0	4	2	0	0	5	0	67,16
T013	LR-113_30	2,050	1,85	2	10	6	0	8	4	0	0	7	0	77,51
T014	LR-115_02	1,385	0,86	4	0	2	0	6	8	0	0	3	0	43,22
T015	LR-115_06	3,586	1,79	2	0	8	0	4	2	0	0	3	5	74,87
T016	LR-115_09	4,031	2,01	4	10	6	0	8	4	0	0	3	0	74,20
T017	LR-115_11	4,347	2,27	6	0	6	0	8	4	0	0	3	5	89,09
T018	LR-115_13	10,000	3,82	4	0	6	0	2	2	0	7,50	8	5	142,59
T019	LR-115_16	3,515	2,11	4	0	4	0	6	6	10	0	5	0	118,12
T020	LR-115_18	2,801	5,08	4	10	8	0	2	2	0	0	6	5	109,39
T021	LR-115_20	3,263	3,44	4	0	2	0	2	2	0	0	5	5	83,50
T022	LR-123_01	0,574	0,34	4	0	6	0	8	4	0	0	3	0	38,57
T023	LR-123_03	0,630	0,29	9	10	8	8	8	4	0	0	3	0	63,59
T024	LR-123_05	1,142	0,74	2	0	8	0	8	8	0	0	5	5	75,43
T025	LR-123_10	0,417	0,40	4	0	4	0	8	4	0	0	3	0	36,08
T026	LR-123_23	1,222	2,17	2	0	6	0	5	8	0	0	4	0	53,98
T027	LR-124_1_01	7,196	4,56	6	0	2	8	8	2	0	0	10	5	144,77
T028	LR-124_2_02	1,599	1,07	6	0	6	0	8	6	0	0	3	0	51,33
T029	LR-124_3_02	0,897	1,08	6	0	2	0	5	2	0	0	3	0	36,86
T030	LR-131_1_01	7,855	8,76	6	0	6	0	6	2	0	5,00	10	0	148,09
T031	LR-137_06	0,619	5,14	4	0	6	0	5	6	0	0	6	10	124,79
T032	LR-137_10	1,729	2,42	4	0	2	0	5	4	0	0	6	10	100,19
T033	LR-200_01	0,878	2,45	4	0	7	0	7	1	0	0	2	0	99,87
T034	LR-200_03	0,684	1,25	4	0	5	0	5	1	0	0	3	0	37,64
T035	LR-200_05	0,245	0,62	4	0	5	0	5	1	0	0	2	0	33,50
T036	LR-201_04	0,844	0,26	4	0	5	0	7	5	0	0	2	0	25,54
T037	LR-201_06	1,182	1,37	4	0	5	0	7	1	0	0	3	0	40,08
T038	LR-201_08	1,111	2,14	2	0	7	0	5	3	0	0	3	0	45,62
T039	LR-202_01	1,920	2,11	4	0	5	0	5	1	0	0	8	0	45,10
T040	LR-202_03	1,640	1,21	4	0	3	0	1	1	0	0	3	0	62,65
T041	LR-203_01	2,020	1,26	2	0	7	0	7	1	0	0	8	5	35,52
T042	LR-203_04	1,213	1,93	4	0	7	0	1	1	0	0	3	10	88,77
T043	LR-203_08	0,649	1,41	4	0	5	0	5	7	0	0	2	0	78,13
T044	LR-203_10	0,502	0,73	4	0	7	0	1	1	0	0	3	0	35,88
T045	LR-203_13	3,755	0,48	6	0	1	7	5	7	0	0	7	5	29,89
T046	LR-204_01	0,323	1,83	6	0	1	0	5	1	0	0	7	0	101,93
T047	LR-204_04	0,840	0,20	4	0	7	0	5	1	0	0	3	0	43,63
T048	LR-204_09	0,457	0,31	6	0	7	0	3	1	0	0	3	0	34,76
T049	LR-204_12	0,374	0,19	4	0	5	0	5	7	0	0	3	0	32,22

VALORACIÓN Y CLASIFICACIÓN DE CONFLICTIVIDAD EN TRAVESÍAS DE LA RIOJA (PUNTUACIONES)														
ID TRAVESÍA	Tramo (ID)	IT 2019	IT PESADOS 2019	VELOCIDAD MEDIA	CATEG. GEOMETRICA CALZADA	RADIO MEDIO	ILUMINACIÓN	ESTADO SEÑALIZACIÓN	ESTADO DEL FIRME	ACCIDENTALIDAD	ACCIÓN CONTRA EL RUIDO	Nº HABITANTES 2019	CONDICIONES SEGURIDAD VIAL	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD TRAVESÍAS
T050	LR-205_02	1,434	0,16	4	0	7	0	5	1	0	0	2	0	35,66
T051	LR-205_05	0,973	1,29	2	0	7	0	7	3	0	0	3	0	38,60
T052	LR-206_02	1,630	0,60	4	0	5	0	3	5	0	0	3	0	38,89
T053	LR-206_04	1,353	1,32	4	8	5	0	7	3	0	0	4	5	43,77
T054	LR-206_06	0,963	0,33	8	0	1	7	5	1	0	0	1	0	71,43
T055	LR-206_08	0,963	0,37	4	0	5	0	1	1	0	0	2	0	32,67
T056	LR-206_11	1,066	0,37	2	0	7	0	1	1	0	0	3	0	25,67
T057	LR-207_02	0,731	0,75	4	8	5	0	1	1	0	0	3	10	32,06
T058	LR-207_04	0,307	1,04	4	8	5	0	1	1	0	0	3	0	79,85
T059	LR-207_09	0,420	0,38	2	0	7	0	5	5	0	0	4	0	34,41
T060	LR-207_11	0,188	0,14	2	0	1	0	5	3	0	0	3	0	37,80
T061	LR-207_13	0,298	0,11	4	0	7	0	7	3	0	0	3	0	24,47
T062	LR-208_02	1,354	0,15	4	8	5	0	7	5	0	0	2	0	35,23
T063	LR-210_01	1,298	1,65	2	8	5	0	1	1	0	0	4	0	52,02
T064	LR-210_03	1,638	2,24	2	8	5	0	1	1	0	0	4	10	50,70
T065	LR-232_05	0,439	2,25	2	8	1	0	1	1	0	0	3	0	92,46
T066	LR-232_07	0,090	0,38	2	8	1	0	1	1	0	0	1	0	29,09
T067	LR-245_04	0,117	0,07	2	8	7	7	7	3	0	0	1	0	17,82
T068	LR-250_07	0,786	0,27	4	0	7	0	3	5	0	0	4	0	39,94
T069	LR-250_11	0,493	0,83	2	8	7	0	5	3	0	0	2	0	43,08
T070	LR-250_14	0,488	0,54	8	0	5	7	1	1	0	0	1	0	38,16
T071	LR-250_17	0,358	0,53	2	0	7	0	5	7	0	0	2	0	31,11
T072	LR-250_24	0,063	0,48	2	0	5	0	5	3	0	0	2	0	33,18
T073	LR-251_01	3,627	0,09	4	0	3	0	3	1	0	0	6	10	23,76
T074	LR-251_03	2,203	4,97	4	0	7	0	5	3	0	0	6	0	117,99
T075	LR-254_01	3,530	2,67	4	8	7	0	9	5	0	0	5	0	67,37
T076	LR-254_04	4,783	2,05	2	8	5	0	1	1	0	0	8	5	80,88
T077	LR-254_06	6,636	3,34	6	0	5	0	5	1	0	0	5	10	109,61
T078	LR-255_02	0,768	7,99	2	8	5	0	1	1	0	0	5	0	150,12
T079	LR-255_04	1,701	0,83	2	8	7	0	3	1	0	0	6	0	45,01
T080	LR-256_02	4,974	0,53	4	8	7	0	5	1	9	0	6	0	56,17
T081	LR-259_1_02	2,365	4,81	2	8	5	0	1	5	0	0	5	5	142,92
T082	LR-259_1_04	0,692	2,88	2	8	3	0	5	3	0	0	3	0	87,22
T083	LR-259_1_07	0,909	1,16	4	8	5	0	1	1	0	0	3	0	42,25
T084	LR-259_1_09	0,474	1,53	6	8	7	0	5	5	0	0	3	0	43,22
T085	LR-260_01	0,299	1,34	2	8	7	0	7	9	0	0	3	0	52,06
T086	LR-260_05	0,488	0,15	4	0	1	0	7	7	0	0	4	0	47,27
T087	LR-261_02	0,457	0,48	2	0	7	0	3	1	0	0	5	0	39,85
T088	LR-261_06	0,659	0,69	4	0	3	0	3	1	0	0	3	0	38,74
T089	LR-280_02	1,281	0,91	2	0	1	0	5	3	9	0	6	5	30,84
T090	LR-281_01	3,774	2,12	2	0	5	7	5	1	0	0	5	0	116,98
T091	LR-282_01	2,510	4,05	2	8	5	0	7	3	9	0	6	0	79,12
T092	LR-283_04	0,422	2,20	4	8	7	0	7	3	0	0	3	0	117,57
T093	LR-283_06	0,334	0,12	2	8	5	0	5	1	0	0	4	0	43,72
T094	LR-283_08	0,391	0,41	4	8	5	0	1	1	0	0	4	0	40,72
T095	LR-284_01	1,194	0,50	2	0	5	0	5	1	0	0	5	0	39,47
T096	LR-284_05	0,022	0,76	2	8	5	0	5	5	0	0	3	0	42,79
T097	LR-288_01	0,639	0,04	2	0	5	0	1	1	0	0	7	0	37,29
T098	LR-301_02	0,018	1,01	1	6	0	0	0	4	0	0	2	0	45,24
T099	LR-302_02	0,932	0,02	1	6	4	6	4	2	0	0	2	0	19,19
T100	LR-302_04	0,131	1,00	1	6	4	6	0	0	0	0	1	0	40,67

VALORACIÓN Y CLASIFICACIÓN DE CONFLICTIVIDAD EN TRAVESÍAS DE LA RIOJA (PUNTUACIONES)														
ID TRAVESÍA	Tramo (ID)	IT 2019	IT PESADOS 2019	VELOCIDAD MEDIA	CATEG. GEOMETRICA CALZADA	RADIO MEDIO	ILUMINACIÓN	ESTADO SEÑALIZACIÓN	ESTADO DEL FIRME	ACCIDENTALIDAD	ACCIÓN CONTRA EL RUIDO	Nº HABITANTES 2019	CONDICIONES SEGURIDAD VIAL	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD TRAVESÍAS
T101	LR-303_03	0,062	0,06	3	6	6	0	6	4	0	0	3	0	21,97
T102	LR-304_01	0,022	0,16	1	6	4	6	5	8	0	0	2	0	38,13
T103	LR-304_05	0,002	0,06	1	0	6	6	5	8	0	0	3	0	38,43
T104	LR-304_08	0,005	0,00	3	6	4	0	5	0	0	0	2	0	38,02
T105	LR-305_01	0,050	0,01	1	0	6	0	6	8	0	0	3	0	26,06
T106	LR-306_01	0,910	0,02	3	0	4	0	5	6	0	0	8	5	33,36
T107	LR-307_02	0,551	1,03	1	6	4	0	2	2	0	0	3	0	79,68
T108	LR-308_03	0,128	0,82	3	6	6	0	6	6	0	0	3	0	33,85
T109	LR-308_07	0,106	0,29	1	0	6	0	6	8	0	0	2	0	41,11
T110	LR-309_02	0,429	0,11	1	0	6	0	2	0	0	0	2	0	30,09
T111	LR-309_04	0,127	0,80	3	6	4	0	5	4	0	0	3	0	23,16
T112	LR-310_01	0,684	0,28	3	0	6	0	0	0	0	0	5	0	36,04
T113	LR-310_04	0,565	0,57	1	6	4	0	2	2	0	0	3	0	35,26
T114	LR-311_02	0,240	0,13	1	0	4	0	5	6	0	0	3	0	30,48
T115	LR-313_02	0,032	0,15	3	6	2	0	5	4	0	0	3	0	29,96
T116	LR-313_06	0,415	0,08	1	0	6	0	0	0	0	0	3	0	32,55
T117	LR-318_04	0,368	0,59	1	0	4	0	2	0	0	0	4	10	24,00
T118	LR-319_01	0,178	0,39	1	0	4	6	6	4	0	0	3	0	66,79
T119	LR-321_02	1,076	0,27	1	0	2	0	2	2	0	0	4	0	35,23
T120	LR-322_02	0,593	1,21	1	0	2	0	5	4	0	0	4	0	34,41
T121	LR-323_01	0,052	1,01	1	0	4	0	2	2	0	0	3	0	36,04
T122	LR-325_01	0,059	0,10	1	0	6	0	2	4	0	0	7	0	21,76
T123	LR-325_03	0,399	0,04	1	6	0	6	2	0	0	0	2	0	41,50
T124	LR-326_03	0,534	0,17	1	6	6	0	6	2	0	0	2	0	25,84
T125	LR-327_02	0,112	0,41	1	0	6	0	5	2	0	0	2	0	33,70
T126	LR-330_02	0,493	0,06	1	0	4	0	6	2	0	0	3	0	22,84
T127	LR-331_03	0,159	0,13	5	0	6	6	6	2	0	0	2	0	28,09
T128	LR-331_05	0,085	0,05	3	6	6	6	6	2	0	0	1	0	34,04
T129	LR-331_08	0,033	0,04	1	0	6	6	6	0	0	0	3	0	33,62
T130	LR331_2_01	0,260	0,02	3	0	6	0	6	4	0	0	3	0	31,25
T131	LR-333_1_02	0,465	0,09	3	0	4	0	4	4	0	0	3	0	32,76
T132	LR-333_3_02	0,064	0,45	1	0	6	0	2	0	0	0	1	0	31,57
T133	LR-333_3_04	0,060	0,04	1	0	6	0	6	0	0	0	2	0	13,54
T134	LR-340_1_02	2,793	0,05	3	0	6	0	6	0	0	0	2	0	21,54
T135	LR-340_1_04	0,679	6,47	1	0	6	0	6	0	0	0	2	5	69,30
T136	LR-340_1_06	0,244	4,12	1	0	0	0	6	2	0	0	2	0	65,02
T137	LR-340_2_02	0,893	0,64	1	0	0	0	5	8	0	0	3	0	21,44
T138	LR-341_02	0,247	0,33	3	0	6	0	0	0	0	0	3	0	32,12
T139	LR-341_04	0,058	0,32	1	6	6	0	2	4	0	0	3	0	23,83
T140	LR-341_06	0,490	0,13	3	6	6	0	5	6	0	0	2	0	31,95
T141	LR-341_08	0,490	0,51	3	0	0	0	5	4	0	0	2	0	38,98
T142	LR-341_10	0,485	0,51	3	0	0	0	2	0	0	0	3	0	24,98
T143	LR-341_12	0,436	0,49	3	0	6	0	6	0	0	0	3	0	21,89
T144	LR-341_14	0,129	0,42	3	0	4	6	5	0	0	0	3	0	31,26
T145	LR-342_03	1,295	0,09	3	6	6	0	0	0	0	0	3	0	31,07
T146	LR-344_02	2,831	1,09	1	0	6	6	4	0	0	0	5	0	38,92
T147	LR-345_02	2,559	2,87	1	6	4	0	5	2	0	0	5	0	65,51
T148	LR-345_04	0,720	0,86	2	0	0	0	2	0	0	0	3	0	55,10
T149	LR-345_06	1,020	0,23	1	0	0	0	5	0	0	0	3	0	20,74
T150	LR-381_02	0,233	0,35	1	0	2	0	6	2	0	0	3	0	24,84
T151	LR-382_03	0,643	0,25	1	0	4	0	5	2	0	0	3	0	25,41

VALORACIÓN Y CLASIFICACIÓN DE CONFLICTIVIDAD EN TRAVESÍAS DE LA RIOJA (PUNTUACIONES)														
ID TRAVESÍA	Tramo (ID)	IT 2019	IT PESADOS 2019	VELOCIDAD MEDIA	CATEG. GEOMETRICA CALZADA	RADIO MEDIO	ILUMINACIÓN	ESTADO SEÑALIZACIÓN	ESTADO DEL FIRME	ACCIDENTALIDAD	ACCIÓN CONTRA EL RUIDO	Nº HABITANTES 2019	CONDICIONES SEGURIDAD VIAL	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD TRAVESÍAS
T152	LR-384_02	2,136	0,33	3	0	0	0	6	0	0	0	5	0	28,85
T153	LR-385_01	0,207	3,34	1	0	4	0	5	2	0	0	3	0	56,39
T154	LR-387_02	0,024	0,24	1	0	0	0	6	6	0	0	4	0	26,25
T155	LR-390_01	0,129	0,03	1	0	0	0	6	2	0	0	3	0	29,28
T156	LR-401_02	0,588	0,11	1	0	4	0	6	4	0	0	3	0	22,19
T157	LR-405_02	0,081	0,70	1	6	0	6	6	2	0	0	1	0	33,44
T158	LR-406_02	0,422	0,19	1	0	4	0	8	4	0	0	1	0	26,38
T159	LR-408_01	0,372	0,49	1	0	2	0	6	6	0	0	3	0	25,54
T160	LR-408_03	0,670	0,40	1	0	4	0	6	4	0	0	2	0	30,84
T161	LR-409_02	0,330	0,70	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	29,86
T162	LR-410_03	0,032	0,46	1	0	4	0	2	4	0	0	1	0	8,93
T163	LR-412_02	0,013	0,05	1	6	4	0	2	4	0	0	2	0	15,42
T164	LR-413_03	0,553	0,01	1	0	4	0	5	2	0	0	2	0	25,11
T165	LR-414_03	0,419	0,48	1	0	0	0	6	0	0	0	3	0	25,16
T166	LR-415_05	0,045	0,38	1	6	0	6	2	4	0	0	1	0	22,99
T167	LR-419_02	0,071	0,02	2	0	4	0	5	2	0	0	1	0	23,31
T168	LR-420_02	0,127	0,04	1	0	6	0	5	2	0	0	1	0	17,57
T169	LR-427_03	2,261	0,05	1	0	0	0	5	4	0	0	4	0	18,89
T170	LR-429_02	0,350	2,85	1	0	0	0	5	4	0	0	3	0	51,54
T171	LR-430_02	0,173	0,11	1	0	6	0	6	4	0	0	3	0	24,31
T172	LR-431_02	0,377	0,17	1	0	6	0	5	2	0	0	3	0	30,72
T173	LR-432_02	0,407	0,50	3	0	4	6	6	6	0	0	2	0	30,41
T174	LR-432_04	0,139	0,11	3	6	6	6	6	4	0	0	1	0	35,58
T175	LR-441_02	1,887	0,04	1	0	0	0	6	4	0	0	3	0	35,88
T176	LR-442_02	0,519	2,33	3	6	6	0	0	0	0	0	2	0	44,09
T177	LR-444_01	0,368	0,43	1	0	4	0	6	2	0	0	3	0	27,75
T178	LR-445_01	1,120	0,43	1	0	6	0	6	4	0	0	3	0	28,98
T179	LR-445_04	1,090	0,86	3	0	0	0	6	0	0	0	5	0	38,89
T180	LR-447_02	0,151	0,73	1	0	6	6	8	4	0	0	2	0	38,09
T181	LR-456_02	0,317	0,17	1	6	4	0	6	0	0	0	3	0	34,63
T182	LR-457_02	0,106	0,29	1	6	6	0	6	0	0	0	1	0	32,04
T183	LR-466_04	0,002	0,10	1	6	0	0	0	0	0	0	2	0	24,02
T184	LR-468_03	0,159	0,00	1	6	4	0	5	0	0	0	3	0	15,03
T185	LR-469_02	0,145	0,17	1	0	4	0	6	4	0	0	3	0	29,66
T186	LR-472_02	0,502	0,21	3	0	4	6	6	0	0	0	3	0	28,80
T187	LR-472_05	0,322	0,50	1	0	0	0	6	0	0	0	1	0	36,00
T188	LR-475_02	0,121	0,32	1	0	0	6	6	0	0	0	1	0	14,22
T189	LR-480_01	0,307	0,11	1	0	6	0	5	4	0	0	3	0	18,14
T190	LR-481_02	0,260	0,48	1	0	4	0	5	0	0	0	3	0	31,92
T191	LR-483_02	0,985	1,23	3	0	0	0	0	0	0	0	3	0	29,44
T192	LR-484_02	0,287	1,45	1	6	0	0	4	2	0	0	2	0	27,17
T193	LR-495_02	0,031	0,16	1	0	0	0	0	0	0	0	6	0	23,25
T194	LR-496_01	0,424	0,13	1	0	0	0	6	2	0	0	3	0	25,79
T195	LR-504_02	0,351	0,32	3	0	4	0	5	8	0	0	3	0	24,70
T196	LR-509_01	0,099	0,41	1	6	6	0	2	0	0	0	4	0	35,81
T197	LR-515_02	0,854	0,10	1	0	2	0	6	4	0	0	5	0	32,00
T198	LR-541_02	0,207	1,07	3	0	4	0	2	0	0	0	5	0	42,63
T199	LR-583_01	0,180	0,09	5	0	4	0	5	8	0	0	8	5	30,48
T200	LR-584_01	5,039	0,27	1	0	6	0	4	4	0	0	8	0	76,27

Tabla 10 – Nivel Conflictividad de Travesías de La Rioja (según situación diseño del año 2019)

Fuente: Elaboración Propia

4.3 Análisis pormenorizado de travesías conflictivas de La Rioja

En el presente apartado se incluye el análisis pormenorizado de las **48 travesías** con peor puntuación en cuanto a conflictividad se refiere y, por lo tanto, de las travesías **que peores condiciones de seguridad vial presentan** en función de la categorización y valoración realizada.

Se incluye, en primer lugar, la tabla que recoge las travesías analizadas, por orden de puntuación según el nivel de conflictividad que presentan.

- TRAVESÍAS CON MAYOR NIVEL DE CONFLICTIVIDAD EN LA RIOJA -

ID TRAVESÍA	Nº ORDEN INVENTARIO	TRAMO (ID)	NÚCLEO URBANO ASOCIADO	NIVEL CONFLICTIVIDAD TRAVESÍAS
T006	0016	LR-111_16	HARO	175,77
T077	0293	LR-254_06	ALBERITE	150,12
T030	0109	LR-131_1_01	LOGROÑO	148,09
T027	0099	LR-124_1_01	LOGROÑO (TR1)	144,77
T080	0301	LR-256_02	ALBELDA DE IREGUA	142,92
T018	0063	LR-115_13	ARNEDO	142,59
-	0120	LR-134_05*	CALAHORRA L.P. NAVARRA	124,79
T005	0012	LR-111_12	SANTO DOMINGO DE LA CALZADA	121,10
T019	0066	LR-115_16	QUEL	118,12
T073	0280	LR-251_01	FUENMAYOR	117,99
T091	0337	LR-282_01	AUTOL	117,57
T089	0333	LR-280_02	PRADEJON	116,98
T076	0291	LR-254_04	LARDERO	109,61
T020	0068	LR-115_18	AUTOL	109,39
T045	0170	LR-203_13	SANTO DOMINGO DE LA CALZADA	101,93
T031	0132	LR-137_06	NAVARRETE	100,19
T032	0136	LR-137_10	FUENMAYOR	99,87
T064	0234	LR-210_03	SAN VICENTE DE LA SONSIERRA	92,46
T200	0749	LR-584_01	ARNEDO	89,37
T017	0061	LR-115_11	HERCE	89,09
T041	0158	LR-203_01	HARO	88,77
T081	0303	LR-259_1_02	MURILLO RIO DE LEZA	87,22
T021	0070	LR-115_20	ALDEANUEVA DE EBRO	83,50
T075	0288	LR-254_01	ENTRENA	80,88
T057	0204	LR-207_02	OLLAURI	79,85
T106	0398	LR-306_01	HARO	79,68
T090	0335	LR-281_01	QUEL	79,12
T042	0161	LR-203_04	ZARRATON	78,13
T013	0046	LR-113_30	NAJERA	77,51
T199	0748	LR-583_01	TRAVESIA DE ARNEDO	76,27
T024	0078	LR-123_05	CERVERA DEL RIO ALHAMA	75,43
T015	0056	LR-115_06	ARNEDILLO	74,87
T016	0059	LR-115_09	SANTA EULALIA SOMERA BAJERA	74,20
T004	0008	LR-111_08	OJACASTRO	73,47
T053	0193	LR-206_04	ALESANCO	71,43
T134	0496	LR-340_1_02	ALESON	69,30
T074	0282	LR-251_03	BARRIO ESTACION (FUENMAYOR)	67,37

ID TRAVESÍA	Nº ORDEN INVENTARIO	TRAMO (ID)	NÚCLEO URBANO ASOCIADO	NIVEL CONFLICTIVIDAD TRAVESÍAS
T012	0037	LR-113_21	BAÑOS DE RIO TOBIA	67,16
T117	0444	LR-318_04	SAN VICENTE DE LA SONSIERRA	66,79
T146	0522	LR-344_02	ALBERITE	65,51
T135	0498	LR-340_1_04	MANJARRES	65,02
T023	0076	LR-123_03	CABRETON	63,59
T039	0151	LR-202_01	HARO	62,65
T003	0006	LR-111_06	EZCARAY	61,38
T152	0540	LR-384_02	ALDEANUEVA DE EBRO	56,39
T079	0297	LR-255_04	ALBELDA DE IREGUA	56,17
T147	0524	LR-345_02	ALBERITE	55,10
T026	0096	LR-123_23	EL VILLAR DE ARNEDO	53,98

Tabla 11 – Travesías con mayor nivel de conflictividad en La Rioja (2019)

Fuente: Elaboración Propia

El peor valor obtenido coincide con el tramo LR-115_13, ya que cuenta con un nivel de conflictividad de 175,77 puntos, sobre 328 puntos de máxima, y este es el valor máximo obtenido para las travesías de La Rioja y, por lo tanto, el más desfavorable.

El valor mínimo de puntuación obtenido para las 48 travesías analizadas es de 53,98 puntos, lo que supone aproximadamente un 16% de la posible puntuación máxima, si tenemos en cuenta la categorización y valoración realizada para determinar el nivel de conflictividad de estas.

Posteriormente, se recogen las fichas de análisis que categorizan pormenorizadamente las travesías que resultan más conflictivas, las cuales corresponden con las reflejadas en la anterior tabla, así como con las que se obtienen para la proyección en el año horizonte (2030).

- OTRAS TRAVESÍAS CON ALTO NIVEL DE CONFLICTIVIDAD (PROYECCIÓN 2030) -

Además de las 48 travesías identificadas como 'las más conflictivas', en función de la categorización realizada para el estado actual o situación de diseño del año 2019, se realiza la proyección de esa misma categorización y valoración de las travesías para el año horizonte fijado en 2030.

Para ello, se actualizan los valores de población, intensidad diaria de vehículos (IMD DN2030), porcentaje e intensidad de pesados para el año horizonte (% e IMD PESADOS DN2030) y velocidad media estimada para el mismo año, y con dichos valores actualizados para la "Proyección en 2030" se recalcula su nivel de conflictividad.

A continuación, se incluye la tabla que indica nuevamente las 48 travesías más conflictivas de La Rioja, en este caso considerando el año horizonte, quedando ordenadas de más a menos conflictivas en función del valor obtenido para cada una de ellas en su nivel de conflictividad.

Posteriormente, en las fichas de análisis de las 48 travesías más conflictivas, se incluye la proyección en el año 2030 de la IMD, % de pesados y velocidad media, así como su caracterización y análisis concreto.

ID TRAVESÍA	Nº ORDEN INVENTARIO	TRAMO (ID)	NÚCLEO URBANO ASOCIADO	NIVEL CONFLICTIVIDAD TRAVESÍAS
T006	0016	LR-111_16	HARO	170,98
T027	0099	LR-124_1_01	LOGROÑO (TR1)	148,74
T030	0109	LR-131_1_01	LOGROÑO	148,21
T077	0293	LR-254_06	ALBERITE	142,84
T018	0063	LR-115_13	ARNEDO	142,12
T080	0301	LR-256_02	ALBELDA DE IREGUA	139,02
-	0120	LR-134_05*	CALAHORRA L.P. NAVARRA	136,73
T032	0136	LR-137_10	FUENMAYOR	128,10
T005	0012	LR-111_12	SANTO DOMINGO DE LA CALZADA	122,24
T091	0337	LR-282_01	AUTOL	120,79
T089	0333	LR-280_02	PRADEJON	117,74
T019	0066	LR-115_16	QUEL	116,93
T076	0291	LR-254_04	LARDERO	115,67
T020	0068	LR-115_18	AUTOL	114,46
T073	0280	LR-251_01	FUENMAYOR	113,78
T031	0132	LR-137_06	NAVARRETE	102,96
T045	0170	LR-203_13	SANTO DOMINGO DE LA CALZADA	101,69
T064	0234	LR-210_03	SAN VICENTE DE LA SONSIERRA	91,42
T200	0749	LR-584_01	ARNEDO	90,26
T090	0335	LR-281_01	QUEL	89,27
T017	0061	LR-115_11	HERCE	89,14
T041	0158	LR-203_01	HARO	88,57
T021	0070	LR-115_20	ALDEANUEVA DE EBRO	87,23
T075	0288	LR-254_01	ENTRENA	80,34
T106	0398	LR-306_01	HARO	79,06
T057	0204	LR-207_02	OLLAURI	78,13
T042	0161	LR-203_04	ZARRATON	77,92
T013	0046	LR-113_30	NAJERA	77,33
T199	0748	LR-583_01	TRAVESIA DE ARNEDO	76,00
T015	0056	LR-115_06	ARNEDILLO	74,23
T024	0078	LR-123_05	CERVERA DEL RIO ALHAMA	73,73
T016	0059	LR-115_09	SANTA EULALIA SOMERA BAJERA	73,64
T146	0522	LR-344_02	ALBERITE	72,37
T081	0303	LR-259_1_02	MURILLO RIO DE LEZA	71,16
T134	0496	LR-340_1_02	ALESON	69,50
T004	0008	LR-111_08	OJACASTRO	67,00
T117	0444	LR-318_04	SAN VICENTE DE LA SONSIERRA	66,35
T135	0498	LR-340_1_04	MANJARRES	65,92
T053	0193	LR-206_04	ALESANCO	65,31
T012	0037	LR-113_21	BAÑOS DE RIO TOBIA	64,50
T074	0282	LR-251_03	BARRIO ESTACION (FUENMAYOR)	64,13
T152	0540	LR-384_02	ALDEANUEVA DE EBRO	62,38
T023	0076	LR-123_03	CABRETON	62,29
T039	0151	LR-202_01	HARO	62,17
T003	0006	LR-111_06	EZCARAY	59,64
T147	0524	LR-345_02	ALBERITE	55,65
T079	0297	LR-255_04	ALBELDA DE IREGUA	55,21
T026	0096	LR-123_23	EL VILLAR DE ARNEDO	54,89

Tabla 12 – Otras travesías con alto nivel de conflictividad en La Rioja (Proyección 2030)
Fuente: Elaboración Propia

Se contabilizan, en la anterior tabla, un total de **48 travesías clasificadas como las más conflictivas para el año horizonte (2030)**, siendo el mayor valor de conflictividad obtenido el 170,98 para el tramo LR-111_16, ubicado en Haro, y el menor de las travesías consideradas conflictivas corresponde al tramo LR-123_23, en Villar de Arnedo, con un valor de clasificación de 54,89 puntos.

Este valor mínimo que define las travesías conflictivas en el año horizonte, supone un 16% aproximadamente del valor máximo a obtener según los parámetros y rangos definidos para su clasificación en función del “Nivel de conflictividad”, mientras que el máximo supone alrededor del 52% de la puntuación máxima a obtener en la categorización adoptada.

A continuación, se incluye el análisis pormenorizado de las **48 travesías** identificadas en la tabla adjunta, las cuales corresponden a los tramos de travesía que presentan un **mayor nivel de conflictividad**.

Dicho análisis se realiza mediante la confección de una **ficha de análisis** para cada una de las travesías incluidas en la anterior tabla, las cuales incluyen:

- Datos básicos como la carretera y el núcleo urbano al que pertenecen, entre otros.
- Datos sobre la transitabilidad de la carretera, indicando la longitud de la travesía, el tipo de plataforma, el ancho de esta y el rango en el cual se comprenden las aceras, el tipo de trazado, el nivel de visibilidad y la disponibilidad de iluminación.
- Conflictividad de la travesía, según el nivel de conflictividad obtenido en su caracterización, los conflictos detectados y otras observaciones.
- Permeabilidad transversal, en función del IMD, el porcentaje de pesados y la velocidad media.

Estas fichas de análisis de las travesías más conflictivas de la Red Regional de Carreteras de La Rioja ayudarán a definir, posteriormente, las necesidades de actuación en cada una de ellas, en materia de seguridad vial.

Las necesidades de actuación, contempladas en el presente Anejo, corresponden con los niveles de conflictividad detectados en las travesías. Se definen, por lo tanto, en posteriores apartados, aquellas travesías en las que se considera adecuada la mejora de su seguridad vial, así como las travesías en las que se considera más adecuada la ejecución de una nueva variante.

Hay que destacar, al respecto, que, entre las 48 travesías nombradas se incluye un tramo que no corresponde a una travesía sino a una variante, la cual se encuentra actualmente colapsada y cuyo estudio de desdoblamiento o de creación de nueva variante se considera necesario. Este tramo corresponde en el “Inventario general de carreteras de La Rioja” a la variante **LR-134_05**.

TRAVESÍA “T006” (LR-111_16)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T006” (LR-111_16)



DATOS BÁSICOS	TRAMO DE CARRETERA	LR-111_16		
	TÉRMINO MUNICIPAL	HARO		
	NÚCLEO URBANO	HARO		
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)	11.408		
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	3.580 metros		
	TIPO DE FIRME	Aglomerado asfáltico		
	ANCHO DE PLATAFORMA	9,58 metros		
	¿EXISTEN ACERAS?	SI		
	ANCHURA DE ACERA	2,20-3,00 metros		
	TIPO DE TRAZADO	Sinuoso, Curvo y/o Semicurvo (durante todo el trazado)		
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Medio / Bajo		
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	Si		
OTRAS OBSERVACIONES	Su trazado sinuoso y curvo aumenta el nº de intersecciones existentes, lo que disminuye las condiciones de seguridad vial.			
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	No dispone de espacios peatonales hasta su cruce con la C/ Miguel de Cervantes. Alto volumen de tráfico y baja visibilidad en ciertas intersecciones.		
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	(2019)	(2030)	
		175,77	170,98	
	OBSERVACIONES	Carácter interurbano en amplios tramos de la travesía, salvo en el núcleo consolidado.		
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	8.017	IMD (2030)	8.190
	% PESADOS	11,42 %	% PESADOS (2030)	11,83 %
	VELOCIDAD MEDIA	31,29 km/h	VELOCIDAD MEDIA	31,30 km/h

TRAVESÍA “T027” (LR-124_1_01)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T027” (LR-124_1_01)



DATOS BÁSICOS	TRAMO DE CARRETERA	LR-124_1_01		
	TÉRMINO MUNICIPAL	LOGROÑO (TR1)		
	NÚCLEO URBANO	LOGROÑO (TR1)		
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)	151.136		
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	320 metros		
	TIPO DE FIRME	Aglomerado asfáltico		
	ANCHO DE PLATAFORMA	8,78 metros		
	¿EXISTEN ACERAS?	NO		
	ANCHURA DE ACERA	-		
	TIPO DE TRAZADO	Semicurvo		
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Medio / Bajo		
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	No		
OTRAS OBSERVACIONES	Vía de acceso a Logroño. Cuenta con un amplio carácter interurbano y/o de carretera secundaria en todo su trazado.			
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	No cuenta con espacio específico para peatones. No cuenta con iluminación. Los arcenes son de anchura escasa.		
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	(2019)	(2030)	
		150,12	148,74	
OBSERVACIONES	Los peatones hacen uso del arcén en sus desplazamientos o paseos, con el consiguiente riesgo para la seguridad vial.			
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	7.252	IMD (2030)	8.666
	% PESADOS	5,75 %	% PESADOS (2030)	5,75 %
	VELOCIDAD MEDIA	47,61 km/h	VELOCIDAD MEDIA	47,60 km/h

▪ TRAVESÍA “T030” (LR-131_1_01)

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



DATOS BÁSICOS	TRAMO DE CARRETERA		LR-131_1_01			
	TÉRMINO MUNICIPAL		LOGROÑO			
	NÚCLEO URBANO		LOGROÑO			
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		151.136			
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		650 metros			
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico			
	ANCHO DE PLATAFORMA		8,58 metros			
	¿EXISTEN ACERAS?		SI			
	ANCHURA DE ACERA		2,5-3,5 metros			
	TIPO DE TRAZADO		Semicurvo			
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Alto			
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si			
OTRAS OBSERVACIONES		Vía de acceso a Logroño. Existe variante por la A-12. Cuenta con carácter de paseo de ribera. Dispone de un espacio peatonal amplio y bastante segregado del tráfico vehicular.				
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		Presenta una IMD elevada y una presencia de peatones relevante, disminuyendo su nivel de seguridad vial.			
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)		
	148,09	148,21	MUY ALTO	MUY ALTO		
OBSERVACIONES		El nivel de conflictividad se reduce al disponer de un paseo peatonal segregado pero aumenta si observamos su iluminación.				
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		7.916	IMD (2030)		8.742
	% PESADOS		10,13 %	% PESADOS (2030)		10,61 %
	VELOCIDAD MEDIA		36,65 km/h	VELOCIDAD MEDIA		36,70 km/h

▪ TRAVESÍA “T077” (LR-254_06)

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



DATOS BÁSICOS	TRAMO DE CARRETERA		LR-254_06			
	TÉRMINO MUNICIPAL		ALBERITE			
	NÚCLEO URBANO		ALBERITE			
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		2.422			
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		750 metros			
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico			
	ANCHO DE PLATAFORMA		9,59 metros			
	¿EXISTEN ACERAS?		NO (salvo el tramo más próximo al núcleo urbano consolidado)			
	ANCHURA DE ACERA		-			
	TIPO DE TRAZADO		Recto			
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Alto			
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		No			
OTRAS OBSERVACIONES		Cuenta con bandas sonoras y con un resalto para reducción de velocidad.				
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		No cuenta con espacio para peatones (hasta alcanzar el núcleo urbano consolidado). Tráfico elevado y arcenes escasos en algunos puntos, a la vista del primer condicionante.			
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)		
	144,77	142,84	MUY ALTO	MUY ALTO		
OBSERVACIONES		Los peatones hacen uso del arcén en sus desplazamientos. También se observa la presencia de bicicletas en dicha vía. El PGM prevé la construcción de una variante.				
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		6.688	IMD (2030)		6.262
	% PESADOS		10,93 %	% PESADOS (2030)		10,86 %
	VELOCIDAD MEDIA		44,67 km/h	VELOCIDAD MEDIA		44,7 km/h

▪ TRAVESÍA “T080” (LR-256_02)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T080” (LR-256_02)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-256_02	
	TÉRMINO MUNICIPAL		ALBELDA DE IREGUA	
	NÚCLEO URBANO		ALBELDA DE IREGUA	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		3.446	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		790 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		7,98 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		SI	
	ANCHURA DE ACERA		1,5-2,0 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Semicurvo	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
OTRAS OBSERVACIONES		Vía de acceso a Albelda de Iregua, con cierto carácter interurbano en su tramo inicial.		
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		Falta de continuidad de itinerarios peatonales, generando mayores interferencias entre vehículos y viandantes. Se registra un accidente en el año 2019.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
			142,92 MUY ALTO	139,02 ALTO
OBSERVACIONES		Dispone de bandas sonoras y con resalto para reducción de velocidad al alcanzar el núcleo urbano consolidado. Dispone de un cruce peatonal elevado en su tramo final.		
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	5.013	IMD (2030)	5.000
	% PESADOS	8,78 %	% PESADOS (2030)	9,17 %
	VELOCIDAD MEDIA	32,51 km/h	VELOCIDAD MEDIA	32,50 km/h

▪ TRAVESÍA “T018” (LR-115_13)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T018” (LR-115_13)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-115_13	
	TÉRMINO MUNICIPAL		ARNEDO	
	NÚCLEO URBANO		ARNEDO	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		14.875	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		3.500 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		9,15 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		SI	
	ANCHURA DE ACERA		2,5-6,5 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Semirecto, con rotondas intercaladas	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio / Alto	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
OTRAS OBSERVACIONES		Se encuentra acondicionado. Pendiente de ejecución la fase 2 de la variante de Arnedo, la cual ya se encuentra prevista.		
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		Gran volumen de desplazamientos, tanto vehicular como de peatones.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
			142,59 MUY ALTO	142,12 MUY ALTO
OBSERVACIONES		Muchas interferencias entre peatones y vehículos motorizados, así como con el resto de usuarios, aumentando el riesgo.		
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	10.078	IMD (2030)	11.233
	% PESADOS (2019)	3,47 %	% PESADOS (2030)	3,56 %
	VELOCIDAD MEDIA	31,31 km/h	VELOCIDAD MEDIA	31,30 km/h

▪ **TRAVESÍA “-” (VARIANTE LR-134_05)**

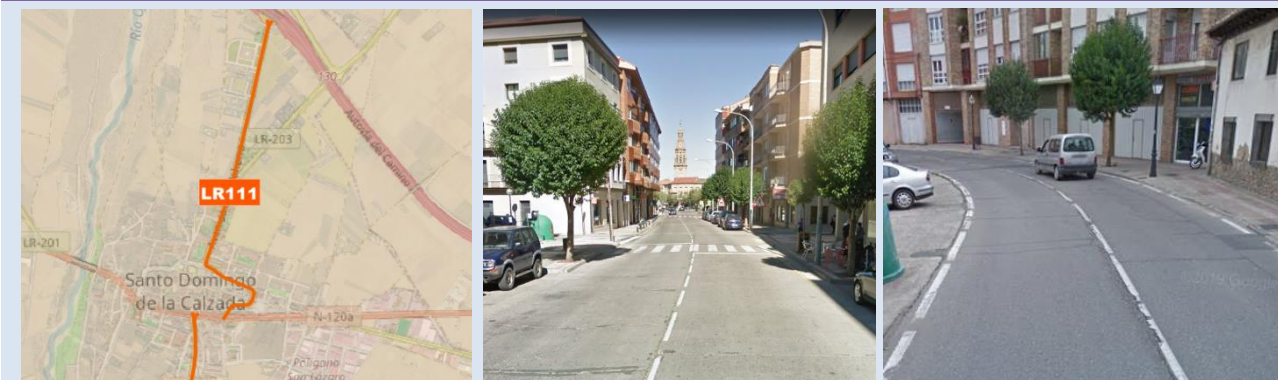
CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “-” (VARIANTE LR-134_05)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-134_05	
	TÉRMINO MUNICIPAL		CALAHORRA L.P. NAVARRA	
	NÚCLEO URBANO		CALAHORRA L.P. NAVARRA	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		24.220	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		5.400 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA			
	¿EXISTEN ACERAS?		SI	
	ANCHURA DE ACERA		2,0-3,0 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Recto	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Alto	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Se trata de una variante existente relativamente saturada, siendo más evidente en las proximidades del Hospital de Calahorra. Posible necesidad de nueva variante prevista en el PGM.	
	CONFLICTOS DETECTADOS		Cuenta con un volumen de tráfico considerable, con saturaciones en hora punta, sobre todo en las proximidades de la N-232.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
	OBSERVACIONES		Dispone de cruces peatonales en su intersección con Ctra. Logroño.	
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	15.727	IMD (2030)	21.675
	% PESADOS	13,05 %	% PESADOS (2030)	5,75 %
	VELOCIDAD MEDIA	37,30 km/h	VELOCIDAD MEDIA	29,30 km/h

▪ **TRAVESÍA “T005” (LR-111_12)**

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T005” (LR-111_12)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-111_12	
	TÉRMINO MUNICIPAL		SANTO DOMINGO DE LA CALZADA	
	NÚCLEO URBANO		SANTO DOMINGO DE LA CALZADA	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		6.238	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		3.020 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		8,46 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		SI	
	ANCHURA DE ACERA		2,0-3,5 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Recto / Curvo	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Cuenta con espacios peatonales limitados, en algunos puntos del núcleo urbano consolidado. Existe un proyecto de variante.	
	CONFLICTOS DETECTADOS		Estado de la señalización mejorable e intersecciones con baja visibilidad y con espacios de acera reducidos.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
	OBSERVACIONES		El volumen de peatones es significativo en algunos puntos, de igual forma que su volumen de tráfico.	
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	3.428	IMD (2030)	3.798
	% PESADOS	7,53 %	% PESADOS (2030)	9,19 %
	VELOCIDAD MEDIA	29,00 km/h	VELOCIDAD MEDIA	29,00 km/h

▪ TRAVESÍA “T019” (LR-115_16)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T019” (LR-115_16)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-115_16	
	TÉRMINO MUNICIPAL		QUEL	
	NÚCLEO URBANO		QUEL	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		1.897	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		1.670 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		7,64 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		SI	
	ANCHURA DE ACERA		2,0-3,0 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Recto / Semicurvo	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
OTRAS OBSERVACIONES		Variante Quel-Autol en estudio, entre otros motivos, el escaso espacio entre fachadas impide ampliar los espacios peatonales y el volumen de tráfico resulta considerable para una travesía de estas características.		
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		El escaso espacio destinado a los peatones disminuye las condiciones de seguridad vial.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
			118,12	116,93
			ALTO	ALTO
OBSERVACIONES		Dispone de algunos elementos reductores de la velocidad como son pasos de peatones elevados.		
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	3.542	IMD (2030)	3.592
	% PESADOS	5,45 %	% PESADOS (2030)	6,25 %
	VELOCIDAD MEDIA	33,11 km/h	VELOCIDAD MEDIA	33,10 km/h

▪ TRAVESÍA “T073” (LR-251_01)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T073” (LR-251_01)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-251_01	
	TÉRMINO MUNICIPAL		FUENMAYOR	
	NÚCLEO URBANO		FUENMAYOR	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		3.134	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		1.230 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		10,68 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		SI	
	ANCHURA DE ACERA		2,5-5,0 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Semicurvo	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
OTRAS OBSERVACIONES		Esta travesía ejerce de vía de acceso a Fuenmayor. Cuenta con bandas peatonales casi en la totalidad de su longitud. Las bandas de acera son escasas en ciertos puntos. Existe un proyecto de variante.		
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		Dispone de aparcamientos a ambos lados, en línea y en batería, en un tramo mayoritario de travesía, reduciendo el nivel de seguridad vial.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
			117,99	113,78
			ALTO	ALTO
OBSERVACIONES		Dispone de algunos pasos de peatones elevados.		
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	3.655	IMD (2030)	2.818
	% PESADOS	12,45 %	% PESADOS (2030)	18,39 %
	VELOCIDAD MEDIA	34,08 km/h	VELOCIDAD MEDIA	34,10 km/h

▪ TRAVESÍA “T091” (LR-282_01)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T091” (LR-282_01)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-282_01		
	TÉRMINO MUNICIPAL	AUTOL		
	NÚCLEO URBANO	AUTOL		
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)	4.512		
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	1.220 metros		
	TIPO DE FIRME	Aglomerado asfáltico		
	ANCHO DE PLATAFORMA	8,14 metros		
	¿EXISTEN ACERAS?	Si		
	ANCHURA DE ACERA	2,0-3,0 metros		
	TIPO DE TRAZADO	Sinuoso		
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Medio		
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	Si		
	OTRAS OBSERVACIONES	Variante Quel - Autol en estudio.		
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	Se observan zonas peatonales con escasa anchura y discontinuidades en aceras, lo que disminuye el nivel de seguridad para estos. Baja visibilidad en algunas intersecciones.		
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	(2019)	(2030)	
		117,57	120,79	
		ALTO	ALTO	
	OBSERVACIONES	Cuenta con algunos cruces peatonales elevados. Afluencia peatonal considerable en algunos puntos de atracción.		
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	2.530	IMD (2030)	2.711
	% PESADOS	7,97 %	% PESADOS (2030)	8,01 %
	VELOCIDAD MEDIA	25,87 km/h	VELOCIDAD MEDIA	25,90 km/h

▪ TRAVESÍA “T089” (LR-280_02)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T089” (LR-280_02)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-280_02			
	TÉRMINO MUNICIPAL	PRADEJON			
	NÚCLEO URBANO	PRADEJON			
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)	4.151			
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	1.690 metros			
	TIPO DE FIRME	Aglomerado asfáltico			
	ANCHO DE PLATAFORMA	9,40 metros			
	¿EXISTEN ACERAS?	Si			
	ANCHURA DE ACERA	1,5-2,5 metros			
	TIPO DE TRAZADO	Recto			
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Medio			
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	Si			
		OTRAS OBSERVACIONES	Cuenta con cruces peatonales semaforizados pero sus bandas peatonales limitan la accesibilidad a usuarios vulnerables en algunos puntos de la travesía. Se ha licitado el proyecto de variante.		
	CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	Espacios peatonales muy reducidos en ciertos puntos. Baja visibilidad en ciertos accesos e intersecciones de la travesía.		
NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)		
		116,98	117,74		
		ALTO	ALTO		
	OBSERVACIONES	Alta afluencia peatonal en algunos puntos de atracción de la travesía o próximos a esta.			
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	1.291	IMD (2030)	1.382	
	% PESADOS	15,00 %	% PESADOS (2030)	16,60 %	
	VELOCIDAD MEDIA	26,80 km/h	VELOCIDAD MEDIA	26,80 km/h	

▪ TRAVESÍA “T076” (LR-254_04)

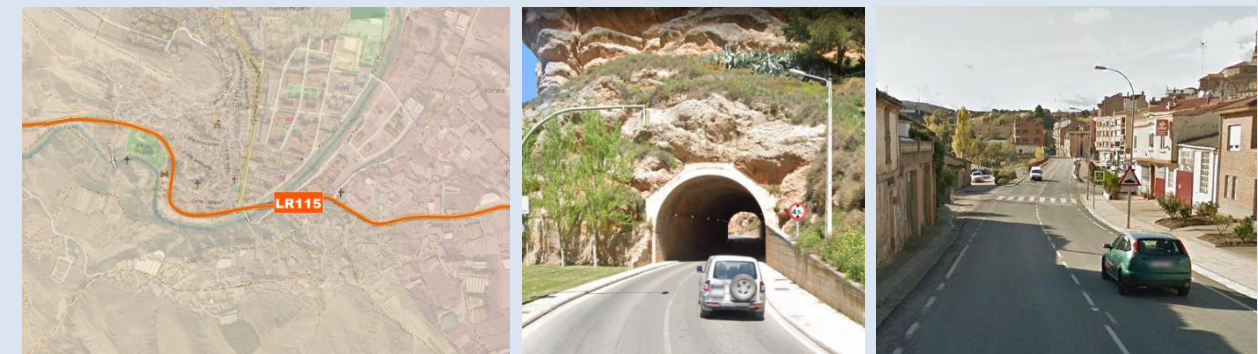
CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T076” (LR-254_04)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-254_04		
	TÉRMINO MUNICIPAL		LARDERO		
	NÚCLEO URBANO		LARDERO		
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		10.500		
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		2.110 metros		
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico		
	ANCHO DE PLATAFORMA		7,21 metros		
	¿EXISTEN ACERAS?		SI		
	ANCHURA DE ACERA		2,0-3,5 metros		
	TIPO DE TRAZADO		Curvo / Semicurvo		
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio		
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si		
OTRAS OBSERVACIONES		En el núcleo urbano consolidado llega a desdibujarse entre las diferentes calles de Lardero.			
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		Las bandas peatonales, aunque están presentes en casi toda su longitud, cuentan con algunas discontinuidades, que aumentan el riesgo para los mismos. Además, el nº de peatones registrado en algunos puntos de la travesía son considerables.		
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)	
			109,61	115,67	
OBSERVACIONES		Dispone de algunos pasos de peatones elevados. Se está redactando un proyecto de variante.			
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		4.820	IMD (2030)	6.299
	% PESADOS		6,34 %	% PESADOS (2030)	6,08 %
	VELOCIDAD MEDIA		29,64 km/h	VELOCIDAD MEDIA	29,60 km/h

▪ TRAVESÍA “T020” (LR-115_18)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T020” (LR-115_18)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-115_18		
	TÉRMINO MUNICIPAL		AUTOL		
	NÚCLEO URBANO		AUTOL		
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		4.512		
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		2.600 metros		
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico		
	ANCHO DE PLATAFORMA		8,53 metros		
	¿EXISTEN ACERAS?		SI		
	ANCHURA DE ACERA		1,5-2,5 metros		
	TIPO DE TRAZADO		Sinuoso		
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio / Bajo		
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si		
OTRAS OBSERVACIONES		Variante Quel-Autol en estudio. Su tipo de trazado disminuye la visibilidad en muchos puntos de la travesía.			
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		Cuenta con puntos con baja visibilidad, lo que reduce considerable la seguridad vial. Las aceras cuentan con una escasa anchura y presentan discontinuidades.		
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)	
			109,39	114,46	
OBSERVACIONES		Dispone de algunos pasos de peatones elevados. Existen bandas de aparcamiento en ciertos puntos de la travesía.			
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		2.823	IMD (2030)	3.009
	% PESADOS		16,46 %	% PESADOS (2030)	17,78 %
	VELOCIDAD MEDIA		39,24 km/h	VELOCIDAD MEDIA	39,20 km/h

▪ **TRAVESÍA “T045” (LR-203_13)**

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T045” (LR-203_13)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-203_13	
	TÉRMINO MUNICIPAL		SANTO DOMINGO DE LA CALZADA	
	NÚCLEO URBANO		SANTO DOMINGO DE LA CALZADA	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		6.238	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		640 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		8,78 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		Si	
	ANCHURA DE ACERA		2,0-3,0 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Recto	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Alto	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
OTRAS OBSERVACIONES		Cuenta con conexión previa con la A-12 y ejerce de vía de acceso hacia Sto. Domingo de la Calzada.		
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		Iluminación deficiente, lo que reduce las condiciones de seguridad vial. Dispone de dos cruces peatonales.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
	101,93	101,69	MEDIO / ALTO	MEDIO / ALTO
OBSERVACIONES		No dispone de reductores de velocidad y los cruces peatonales no se encuentran elevados. Existe un proyecto de variante.		
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	3.784	IMD (2030)	4.093
	% PESADOS	4,43 %	% PESADOS (2030)	4,83 %
	VELOCIDAD MEDIA	41,71 km/h	VELOCIDAD MEDIA	41,70 km/h

▪ **TRAVESÍA “T031” (LR-137_06)**

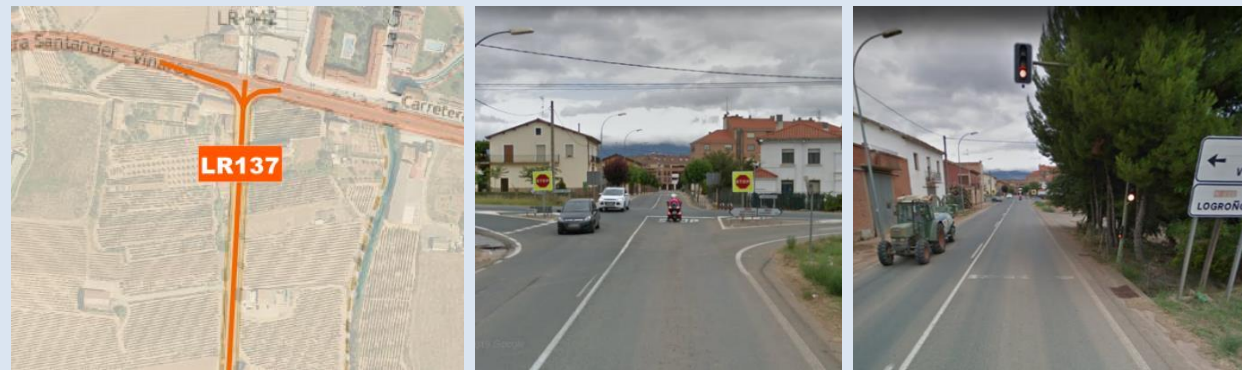
CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T031” (LR-137_06)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-137_06	
	TÉRMINO MUNICIPAL		NAVARRETE	
	NÚCLEO URBANO		NAVARRETE	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		2.941	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		2.620 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		8,22 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		Si (pero no en toda su longitud)	
	ANCHURA DE ACERA		1,5-3,0 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Curvo	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio / Bajo	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
OTRAS OBSERVACIONES		Cuenta con carácter interurbano en gran parte de su longitud, dadas las zonas de cruce con el núcleo urbano consolidado.		
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		Los espacios de acera son muy escasos y un tramo considerable de su longitud no dispone de aceras, disminuyendo su seguridad vial.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
	100,19	102,96	MEDIO / ALTO	MEDIO / ALTO
OBSERVACIONES		Algunos pasos de peatones elevados. Su tipología se ve modificada al llegar al núcleo urbano consolidado pero espacios peatonales reducidos. El PGM prevé una variante.		
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	624	IMD (2030)	848
	% PESADOS	35,47 %	% PESADOS (2030)	32,77 %
	VELOCIDAD MEDIA	40,00 km/h	VELOCIDAD MEDIA	30,70 km/h

▪ TRAVESÍA “T032” (LR-137_10)

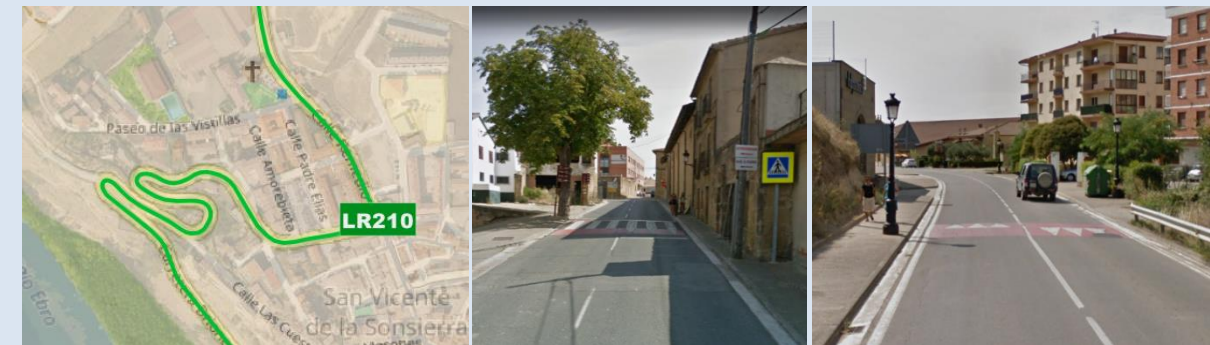
CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T032” (LR-137_10)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-137_10		
	TÉRMINO MUNICIPAL		FUENMAYOR		
	NÚCLEO URBANO		FUENMAYOR		
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		3.134		
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		140 metros		
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico		
	ANCHO DE PLATAFORMA		8,44 metros		
	¿EXISTEN ACERAS?		NO		
	ANCHURA DE ACERA		-		
	TIPO DE TRAZADO		Recto		
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio / Alto		
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si		
OTRAS OBSERVACIONES		Se plantea el acondicionamiento del tramo de travesía y de la conexión con la N-232. Sin aceras salvo área próxima a las viviendas.			
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		Malas condiciones de seguridad vial para los viandantes ya que no dispone de aceras y el espacio peatonal se limita a las entradas a las viviendas. Existe un proyecto de variante.		
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)	
			99,87	128,10	
			MEDIO / ALTO	ALTO	
OBSERVACIONES		Cuenta con un carácter más propio de una vía interurbana.			
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		1.742	IMD (2030)	6.084
	% PESADOS		12,85 %	% PESADOS (2030)	7,36 %
	VELOCIDAD MEDIA		37,78 km/h	VELOCIDAD MEDIA	36,8 km/h

▪ TRAVESÍA “T064” (LR-210_03)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T064” (LR-210_03)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-210_03		
	TÉRMINO MUNICIPAL		SAN VICENTE DE LA SONSIERRA		
	NÚCLEO URBANO		SAN VICENTE DE LA SONSIERRA		
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		990		
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		1.280 metros		
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico		
	ANCHO DE PLATAFORMA		7,44 metros		
	¿EXISTEN ACERAS?		SI		
	ANCHURA DE ACERA		1,0-2,5 metros		
	TIPO DE TRAZADO		Muy sinuoso y/o Curvo		
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Bajo		
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si		
	OTRAS OBSERVACIONES		Cuenta con escasa anchura entre edificios que impide la ampliación del espacio peatonal, en ciertos puntos de la travesía.		
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		Visibilidad limitada en el tramo más sinuoso, incluyendo la intersección entre la Ctra. de Briones y C/ el Remedio, lo que disminuye las condiciones de seguridad vial.		
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)	
			92,46	91,42	
			MEDIO / ALTO	MEDIO / ALTO	
OBSERVACIONES		Cuenta con algunos pasos de peatones elevados y con reductores de velocidad en la travesía. El PGM prevé una variante.			
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		1.651	IMD (2030)	1.549
	% PESADOS		12,49 %	% PESADOS (2030)	14,76 %
	VELOCIDAD MEDIA		27,00 km/h	VELOCIDAD MEDIA	27,00 km/h

▪ **TRAVESÍA “T200” (LR-584_01)**

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T200” (LR-584_01)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-584_01	
	TÉRMINO MUNICIPAL		ARNEDO	
	NÚCLEO URBANO		ARNEDO	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		14.875	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		210 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		8,66 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		SI	
	ANCHURA DE ACERA		2,0-3,0 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Recto / Semicurvo	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio / Alto	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
OTRAS OBSERVACIONES		Dicho tramo de travesía ya cuenta con variante en su margen sur. Su configuración se ve claramente modificada en su lado norte y en el sur.		
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		Volumen de tráfico y número de peatones relevante, lo que aumenta interferencias entre distintos modos de desplazamiento.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	(2019)	(2030)	
		89,37	90,26	MEDIO / ALTO MEDIO / ALTO
	OBSERVACIONES		Los cruces peatonales no se encuentran elevados y su margen norte cuenta con un espacio muy limitado para peatones.	
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	5.078	IMD (2030)	5.653
	% PESADOS	6,19 %	% PESADOS (2030)	6,55 %
	VELOCIDAD MEDIA	21,75 km/h	VELOCIDAD MEDIA	21,00 km/h

▪ **TRAVESÍA “T017” (LR-115_11)**

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T017” (LR-115_11)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-115_11	
	TÉRMINO MUNICIPAL		HERCE	
	NÚCLEO URBANO		HERCE	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		4.381	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		630 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		7,39 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		SI	
	ANCHURA DE ACERA		1,5-2,2 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Recto	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Alto	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
OTRAS OBSERVACIONES		Su tipo de trazado favorece una mayor velocidad por parte de los vehículos.		
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		Velocidad media de los vehículos que transitan la travesía, ya que resulta elevada dada la escasa amplitud de las zonas peatonales.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	(2019)	(2030)	
		89,09	89,14	MEDIO / ALTO MEDIO / ALTO
	OBSERVACIONES		Existen bandas sonoras y resaltos para reducción de velocidad. Cuenta con un paso de peatones elevado.	
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	4.381	IMD (2030)	4.930
	% PESADOS	4,74 %	% PESADOS (2030)	4,75 %
	VELOCIDAD MEDIA	41,11 km/h	VELOCIDAD MEDIA	41,10 km/h

▪ TRAVESÍA “T041” (LR-203_01)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T041” (LR-203_01)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-203_01	
	TÉRMINO MUNICIPAL		HARO	
	NÚCLEO URBANO		HARO	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		11.408	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		900 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		7,89 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		SI	
	ANCHURA DE ACERA		2,5-3,5 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Recto / Semicurvo	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Alto	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
OTRAS OBSERVACIONES		Cuenta con cruces peatonales y aceras, aunque con algunas discontinuidades.		
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		Alta afluencia peatonal, lo que reduce las condiciones de seguridad vial.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
	OBSERVACIONES		Dispone espacios de calzada excesivos en comparación con las anchuras de acera disponibles y de algunas bandas de aparcamiento.	
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	2.036	IMD (2030)	2.199
	% PESADOS	8,69 %	% PESADOS (2030)	8,97 %
	VELOCIDAD MEDIA	29,85 km/h	VELOCIDAD MEDIA	29,80 km/h

▪ TRAVESÍA “T081” (LR-259_01_02)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T081” (LR-259_01_02)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-259_01_02	
	TÉRMINO MUNICIPAL		MURILLO RIO DE LEZA	
	NÚCLEO URBANO		MURILLO RIO DE LEZA	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		1.629	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		1.330 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		6,90 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		SI	
	ANCHURA DE ACERA		1,5-3,0 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Curvo / Semicurvo	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
OTRAS OBSERVACIONES		Proyecto de variante “fase 2” en Murillo De Rio Leza redactado. Contemplado para LR-261 pero también influiría sobre el volumen de tráfico de este tramo de travesía.		
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		Bandas peatonales escasas y tramos de discontinuidad de las aceras en tramos considerables, lo que aumenta el riesgo para la seguridad vial.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
	OBSERVACIONES		Dispone de algunos cruces peatonales elevados. Se está construyendo la variante.	
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	3.288	IMD (2030)	854
	% PESADOS	11,06 %	% PESADOS (2030)	19,99 %
	VELOCIDAD MEDIA	32,42 km/h	VELOCIDAD MEDIA	26,70 km/h

▪ **TRAVESÍA “T021” (LR-115_20)**

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T021” (LR-115_20)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-115_20			
	TÉRMINO MUNICIPAL	ALDEANUEVA DE EBRO			
	NÚCLEO URBANO	ALDEANUEVA DE EBRO			
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)	2.461			
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	1.450 metros			
	TIPO DE FIRME	Aglomerado asfáltico			
	ANCHO DE PLATAFORMA	9,48 metros			
	¿EXISTEN ACERAS?	SI			
	ANCHURA DE ACERA	1,5-3,5 metros			
	TIPO DE TRAZADO	Recto / Semicurvo			
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Medio / Alto			
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	Si			
	OTRAS OBSERVACIONES	Existe una ronda en su margen oeste que actúa como variante. La travesía cuenta con una anchura considerable entre fachadas.			
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	Espacios peatonales muy escasos, con numerosas discontinuidades y tramos completos sin aceras. Todo el espacio se destina al vehículo motorizado, tanto para su tránsito como para su estacionamiento.			
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	(2019)	(2030)		
		83,50	87,23	MEDIO / ALTO	MEDIO / ALTO
	OBSERVACIONES	Dispone de algunos semáforos y cruces peatonales elevados.			
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	3.288	IMD (2030)	3.446	
	% PESADOS	9,57 %	% PESADOS (2030)	10,41 %	
	VELOCIDAD MEDIA	32,42 km/h	VELOCIDAD MEDIA	32,40 km/h	

▪ **TRAVESÍA “T075” (LR-254_01)**

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “-” (LR-254_01)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-254_01			
	TÉRMINO MUNICIPAL	ENTRENA			
	NÚCLEO URBANO	ENTRENA			
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)	1.536			
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	560 metros			
	TIPO DE FIRME	Aglomerado asfáltico			
	ANCHO DE PLATAFORMA	9,11 metros			
	¿EXISTEN ACERAS?	SI			
	ANCHURA DE ACERA	1,5-2,5 metros			
	TIPO DE TRAZADO	Semicurvo			
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Medio			
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	Si			
	OTRAS OBSERVACIONES	Constituye el acceso hasta el núcleo urbano y discurre hasta su intersección con la carretera LR-541.			
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	Su visibilidad es reducida en algunos puntos y las aceras también presentan algunas discontinuidades, disminuyendo el nivel de seguridad vial.			
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	(2019)	(2030)		
		80,88	80,34	MEDIO / ALTO	MEDIO / ALTO
	OBSERVACIONES	Dispone de algunos pasos de peatones elevados y de bandas sonoras			
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	3.558	IMD (2030)	3.853	
	% PESADOS	5,26 %	% PESADOS (2030)	5,47 %	
	VELOCIDAD MEDIA	33,32 km/h	VELOCIDAD MEDIA	33,30 km/h	

TRAVESÍA “T052” (LR-207_02)
CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T052” (LR-207_02)


DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-207_02	
	TÉRMINO MUNICIPAL		OLLAURI	
	NÚCLEO URBANO		OLLAURI	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		250	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		580 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		6,59 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		Si	
	ANCHURA DE ACERA		1,0-2,2 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Sinuoso / Semicurvo	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
OTRAS OBSERVACIONES		Cuenta con un marcado carácter a carretera o vía interurbana, pero existen edificaciones en ambas márgenes de la travesía.		
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		Dispone de bandas peatonales muy escasas, con discontinuidades. Un tramo considerable de la travesía no cuenta con aceras.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	(2019)	(2030)	
		79,85	78,13	MEDIO / ALTO
	OBSERVACIONES		No dispone de cruces peatonales. Existen bandas sonoras ubicadas a la entrada y salida del núcleo urbano.	
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	737	IMD (2030)	704
	% PESADOS	12,89 %	% PESADOS (2030)	11,36 %
	VELOCIDAD MEDIA	37,11 km/h	VELOCIDAD MEDIA	37,10 km/h

TRAVESÍA “T106” (LR-306_01)
CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T106” (LR-306_01)


DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-306_01	
	TÉRMINO MUNICIPAL		HARO	
	NÚCLEO URBANO		HARO	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		11.408	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		420 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		6,15 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		Sí (sólo en el tramo más próximo a la LR-111)	
	ANCHURA DE ACERA		1,0-2,5 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Semicurvo	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio / Alto	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
OTRAS OBSERVACIONES		Actúa como vía de acceso al núcleo urbano de Haro. Existencia de otras vías paralelas con mayor capacidad como la LR-202.		
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		No cuenta con espacio para peatones (hasta alcanzar el núcleo urbano consolidado). Arcenes inexistentes.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	(2019)	(2030)	
		79,68	79,06	MEDIO / ALTO
	OBSERVACIONES		Cuenta con escasa anchura en su tramo inicial (antes del Camping de Haro) y, por lo tanto, no dispone ni de aceras ni de arcenes.	
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	917	IMD (2030)	843
	% PESADOS	10,25 %	% PESADOS (2030)	12,54 %
	VELOCIDAD MEDIA	36,92 km/h	VELOCIDAD MEDIA	36,90 km/h

▪ TRAVESÍA “T090” (LR-281_01)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T090” (LR-281_01)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-281_01		
	TÉRMINO MUNICIPAL	QUEL		
	NÚCLEO URBANO	QUEL		
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)	1.897		
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	230 metros		
	TIPO DE FIRME	Aglomerado asfáltico		
	ANCHO DE PLATAFORMA	7,68 metros		
	¿EXISTEN ACERAS?	SI		
	ANCHURA DE ACERA	1,0-2,2 metros		
	TIPO DE TRAZADO	Semicurvo		
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Medio / Alto		
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	No		
	OTRAS OBSERVACIONES	Ejerce de vía de acceso a la LR-115, a la altura del núcleo urbano de Quel.		
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	Cuenta con escasas bandas de acera y sólo en una de sus márgenes en la mayor parte de su longitud. No dispone de arcenes.		
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	(2019)	(2030)	
		79,12 MEDIO / ALTO	89,27 MEDIO / ALTO	
	OBSERVACIONES	Existen bandas sonoras antes de llegar a la LR-115. Las edificaciones en este tramo son escasas. Variante de Quel y Autol en estudio.		
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	3.803	IMD (2030)	6.002
	% PESADOS	9,75 %	% PESADOS (2030)	7,63 %
	VELOCIDAD MEDIA	27,61 km/h	VELOCIDAD MEDIA	27,60 km/h

▪ TRAVESÍA “T042” (LR-203_04)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T042” (LR-203_04)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-203_04		
	TÉRMINO MUNICIPAL	ZARRATON		
	NÚCLEO URBANO	ZARRATON		
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)	264		
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	1.110 metros		
	TIPO DE FIRME	Aglomerado asfáltico		
	ANCHO DE PLATAFORMA	6,25 metros		
	¿EXISTEN ACERAS?	SI, pero no en ambas márgenes ni en la totalidad de su longitud		
	ANCHURA DE ACERA	1,0-3,0 metros		
	TIPO DE TRAZADO	Curvo / Semirecto		
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Medio		
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	Si		
	OTRAS OBSERVACIONES	Dispone de plataforma única en el tramo del casco histórico de la localidad		
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	Aunque la urbanización se encuentra renovada no dispone de pasos de peatones en toda su longitud, lo que disminuye la seguridad vial de los mismos.		
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	(2019)	(2030)	
		78,13 MEDIO / ALTO	77,92 MEDIO / ALTO	
	OBSERVACIONES	Cuenta con una anchura de calzada excesiva en ciertos puntos y con visibilidad reducida en algunos accesos a la travesía.		
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	1.222	IMD (2030)	1.248
	% PESADOS	10,58 %	% PESADOS (2030)	11,78 %
	VELOCIDAD MEDIA	33,29 km/h	VELOCIDAD MEDIA	33,30 km/h

▪ TRAVESÍA “T013” (LR-113_30)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T013” (LR-113_30)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-113_30	
	TÉRMINO MUNICIPAL		NAJERA	
	NÚCLEO URBANO		NAJERA	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		8.045	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		1.730 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		7,63 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		Si	
	ANCHURA DE ACERA		1,0-4,0 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Semicurvo / Sinuoso	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio / Bajo	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
OTRAS OBSERVACIONES		Cuenta con un claro estrechamiento de plataforma un tramo de la calle San Fernando.		
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		Los espacios de acera son escasos en algunos puntos y, por el contrario, cuenta con una anchura de calzada excesiva en algunos tramos.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019) 77,51 MEDIO / ALTO	(2030) 77,33 MEDIO / ALTO
	OBSERVACIONES		Dispone de cruces peatonales y con algo de semaforización, pero no de elementos reductores de la velocidad,	
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	8.045	IMD (2030)	2.133
	% PESADOS	8,20 %	% PESADOS (2030)	9,28 %
	VELOCIDAD MEDIA	23,11 km/h	VELOCIDAD MEDIA	23,10 km/h

▪ TRAVESÍA “T199” (LR-583_01)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T199” (LR-583_01)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-583_01	
	TÉRMINO MUNICIPAL		TRAVESIA DE ARNEDO	
	NÚCLEO URBANO		TRAVESIA DE ARNEDO	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		14.875	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		1.440 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		8,94 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		Si	
	ANCHURA DE ACERA		1,2-2,5 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Semicurvo / Sinuoso	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
OTRAS OBSERVACIONES		Ya se encuentra prevista variante Arnedo (Fase 2). Iría asociada a la LR-115 pero influiría también a este tramo de travesía.		
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		Anchura escasa de bandas peatonales y un carácter más propio de una vía interurbana en gran parte de su longitud, lo que puede llevar a elevar la velocidad a los vehículos.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019) 76,27 MEDIO / ALTO	(2030) 76,00 MEDIO / ALTO
	OBSERVACIONES		Cuenta con bandas sonoras pero no con cruces peatonales elevados. Aforo vehicular reducido.	
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	181	IMD (2030)	131
	% PESADOS	13,83 %	% PESADOS (2030)	21,33 %
	VELOCIDAD MEDIA	42,76 km/h	VELOCIDAD MEDIA	42,80 km/h

▪ TRAVESÍA “T024” (LR-123_05)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T024” (LR-123_05)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-123_05		
	TÉRMINO MUNICIPAL	CERVERA DEL RIO ALHAMA		
	NÚCLEO URBANO	CERVERA DEL RIO ALHAMA		
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)	2.294		
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	880 metros		
	TIPO DE FIRME	Aglomerado asfáltico		
	ANCHO DE PLATAFORMA	6,13 metros		
	¿EXISTEN ACERAS?	Si		
	ANCHURA DE ACERA	1,5-5,0 metros		
	TIPO DE TRAZADO	Sinuoso		
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Medio / Bajo		
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	Si		
	OTRAS OBSERVACIONES	El tipo de terreno por el que discurre dificulta la creación de variante.		
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	Las bandas peatonales son escasas en ciertos tramos y cuentan con numerosas faltas de accesibilidad universal, así como con discontinuidades en ellas.		
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	(2019)	(2030)	
		75,43	73,73	
		MEDIO / ALTO	MEDIO / ALTO	
	OBSERVACIONES	Dispone de varios cruces peatonales elevados y con reductores de velocidad al inicio de la travesía.		
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	1.151	IMD (2030)	840
	% PESADOS	5,91 %	% PESADOS (2030)	9,55 %
	VELOCIDAD MEDIA	26,94 km/h	VELOCIDAD MEDIA	26,90 km/h

▪ TRAVESÍA “T015” (LR-115_06)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T015” (LR-115_06)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-115_06		
	TÉRMINO MUNICIPAL	ARNEDILLO		
	NÚCLEO URBANO	ARNEDILLO		
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)	419		
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	1.180 metros		
	TIPO DE FIRME	Aglomerado asfáltico		
	ANCHO DE PLATAFORMA	6,54 metros		
	¿EXISTEN ACERAS?	Si		
	ANCHURA DE ACERA	1,0-3,5 metros		
	TIPO DE TRAZADO	Sinuoso / Curvo		
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Medio / Bajo		
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	Si		
	OTRAS OBSERVACIONES	El tipo de terreno es muy accidentado, lo que impide la ejecución de variante. Dispone de una anchura muy escasa entre fachadas.		
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	Su tipo de trazado empeora la visibilidad. Las bandas peatonales son muy escasas y presentan numerosas discontinuidades y tramos que no disponen de aceras.		
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	(2019)	(2030)	
		74,87	74,23	
		MEDIO / ALTO	MEDIO / ALTO	
	OBSERVACIONES	Dispone de algunos cruces peatonales elevados. Está adjudicado el proyecto de acondicionamiento (fase II).		
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	3.614	IMD (2030)	3.917
	% PESADOS	4,53 %	% PESADOS (2030)	4,70 %
	VELOCIDAD MEDIA	27,05 km/h	VELOCIDAD MEDIA	27,10 km/h

▪ TRAVESÍA “T016” (LR-115_09)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T016” (LR-115_09)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-115_09	
	TÉRMINOS MUNICIPALES	ARNEDILLO Y SANTA EULALIA DE BAJERA	
	NÚCLEOS URBANOS	SANTA EULALIA DE SOMERA Y SANTA EULALIA DE BAJERA	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)	166	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	980 metros	
	TIPO DE FIRME	Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA	6,86 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?	SI	
	ANCHURA DE ACERA	1,5-3,0 metros	
	TIPO DE TRAZADO	Recto / Semicurvo	
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Alto	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	Si	
OTRAS OBSERVACIONES	Los núcleos urbanos por los que discurre se encuentran unidos a través de la misma y de otras vías de carácter urbano.		
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	Las aceras cuentan con una escasa anchura y presentan discontinuidades y/o tramos sin la presencia de estas.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	(2019)	(2030)
	OBSERVACIONES	Dispone de cruces elevados, reductores de velocidad y bandas sonoras.	
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	4.062	IMD (2030) 4.490
	% PESADOS	4,53 %	% PESADOS (2030) 4,66 %
	VELOCIDAD MEDIA	38,06 km/h	VELOCIDAD MEDIA 38,10 km/h

▪ TRAVESÍA “T004” (LR-111_08)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T004” (LR-111_08)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-111_08	
	TÉRMINO MUNICIPAL	OJACASTRO	
	NÚCLEO URBANO	OJACASTRO	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)	121	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	1.320 metros	
	TIPO DE FIRME	Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA	7,37 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?	SI	
	ANCHURA DE ACERA	0,5-2,0 metros	
	TIPO DE TRAZADO	Recto	
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Medio / Alto	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	Si	
OTRAS OBSERVACIONES	El núcleo urbano se extiende prioritariamente hacia la margen este de la travesía, disponiendo de un número relativamente bajo de edificaciones en su margen oeste.		
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	Las bandas peatonales cuentan con una anchura muy escasa y con discontinuidades.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	(2019)	(2030)
	OBSERVACIONES	Dispone de algunos cruces peatonales elevados y señalizados lumínicamente, pero algunos han perdido la funcionalidad. También dispone de algunos reductores de velocidad y de un semáforo.	
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	2.984	IMD (2030) 2.804
	% PESADOS	4,09 %	% PESADOS (2030) 4,85 %
	VELOCIDAD MEDIA	39,23 km/h	VELOCIDAD MEDIA 39,20 km/h

TRAVESÍA “T059” (LR-206_04)
CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T059” (LR-206_04)


DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-206_04	
	TÉRMINO MUNICIPAL		ALESANCO	
	NÚCLEO URBANO		ALESANCO	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		505	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		1.110 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		7,20 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		SI	
	ANCHURA DE ACERA		2,0-5,0 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Recto / Semicurvo	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio / Alto	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
OTRAS OBSERVACIONES		La travesía cuenta con una anchura aceptable entre fachadas pero sus espacios peatonales son escasos en ciertos puntos.		
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		Las bandas peatonales presentan discontinuidades en ciertos tramos y en sus cruces longitudinales.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
			71,43	65,31
			MEDIO / ALTO	MEDIO
OBSERVACIONES		Dispone de algunos cruces elevados y de bandas sonoras a la entrada del núcleo urbano. También cuenta con un reductor de velocidad.		
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	1.364	IMD (2030)	1.066
	% PESADOS	2,23 %	% PESADOS (2030)	3,20 %
	VELOCIDAD MEDIA	30,82 km/h	VELOCIDAD MEDIA	30,80 km/h

TRAVESÍA “T134” (LR-340_1_02)
CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T134” (LR-340_1_02)


DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-340_1_02	
	TÉRMINO MUNICIPAL		ALESÓN	
	NÚCLEO URBANO		ALESÓN	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		99	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		310 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		6,05 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		SI	
	ANCHURA DE ACERA		1,0-2,5 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Semirecto	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio / Bajo	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
OTRAS OBSERVACIONES		Cuenta con una parada de autobús en la misma, siendo esta de longitud reducida.		
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		Discontinuidades peatonales longitudinales y aunque dispone de un paso de peatones elevado en su tramo intermedio este es el único existente en la travesía, aumentando las interferencias entre vehículos y peatones.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
			69,30	69,50
			MEDIO	MEDIO
OBSERVACIONES		Cuenta con un paso de peatones elevado y con bandas sonoras a la entrada y salida.		
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	2.815	IMD (2030)	2.804
	% PESADOS	21,03 %	% PESADOS (2030)	23,86 %
	VELOCIDAD MEDIA	30,92 km/h	VELOCIDAD MEDIA	30,90 km/h

▪ TRAVESÍA “T074” (LR-251_03)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T074” (LR-251_03)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-251_03		
	TÉRMINO MUNICIPAL	BARRIO ESTACIÓN (FUENMAYOR)		
	NÚCLEO URBANO	FUENMAYOR		
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)	3.134		
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	360 metros		
	TIPO DE FIRME	Aglomerado asfáltico		
	ANCHO DE PLATAFORMA	7,82 metros		
	¿EXISTEN ACERAS?	No		
	ANCHURA DE ACERA	-		
	TIPO DE TRAZADO	Semicurvo		
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Medio		
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	Si		
OTRAS OBSERVACIONES	Su configuración y su carácter interurbano impiden el cruce de viandantes a través de la travesía.			
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	Cuenta con escasa visibilidad en ciertos puntos por cambios de rasante, estructuras próximas y edificaciones y vegetación colindantes		
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	(2019)	(2030)	
		67,37 MEDIO	64,13 MEDIO	
	OBSERVACIONES	Dispone de bandas sonoras antes de alcanzar la intersección de la Estación y con una nueva rotonda situada a continuación del Camping de Fuenmayor. Existe un proyecto de variante.		
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	2.220	IMD (2030)	1.530
	% PESADOS	11,01 %	% PESADOS (2030)	18,48 %
	VELOCIDAD MEDIA	38,08 km/h	VELOCIDAD MEDIA	38,10 km/h

▪ TRAVESÍA “T012” (LR-113_21)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T012” (LR-113_21)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-113_21		
	TÉRMINO MUNICIPAL	BAÑOS DE RIO TOBIA		
	NÚCLEO URBANO	BAÑOS DE RIO TOBIA		
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)	1.579		
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	1.620 metros		
	TIPO DE FIRME	Aglomerado asfáltico		
	ANCHO DE PLATAFORMA	7,18 metros		
	¿EXISTEN ACERAS?	Si		
	ANCHURA DE ACERA	1,0-3,0 metros		
	TIPO DE TRAZADO	Recto / Semicurvo		
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Medio / Alto		
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	Si		
OTRAS OBSERVACIONES	Su sección y el ancho existente entre fachadas sufre estrechamientos en ciertos puntos de la travesía.			
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	Cuenta con un espacio reducido de acera y con un volumen de tráfico relevante para este tipo de travesía. Las aceras presentan discontinuidades en ambos márgenes.		
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	(2019)	(2030)	
		67,16 MEDIO	64,50 MEDIO	
	OBSERVACIONES	Dispone de algún elemento de reducción de velocidad pero estos resultan algo escasos.		
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	3.027	IMD (2030)	2.756
	% PESADOS	6,13 %	% PESADOS (2030)	7,54 %
	VELOCIDAD MEDIA	33,43 km/h8	VELOCIDAD MEDIA	33,40 km/h

TRAVESÍA “T117” (LR-318_04)
CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T117” (LR-318_04)


DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-318_04			
		TÉRMINO MUNICIPAL		SAN VICENTE DE LA SONSIERRA		
		NÚCLEO URBANO		SAN VICENTE DE LA SONSIERRA		
		Nº DE HABITANTES (INE 2019)		990		
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		410 metros			
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico			
	ANCHO DE PLATAFORMA		5,24 metros			
	¿EXISTEN ACERAS?		No			
	ANCHURA DE ACERA		-			
	TIPO DE TRAZADO		Curvo / Sinuoso			
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio / Bajo			
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si			
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Muy escasa anchura entre fachadas.			
	CONFLICTOS DETECTADOS		En núcleo urbano consolidado cuenta con plataforma única y con zonas delimitadas en esta para los peatones, mediante pintura. Sin embargo, en el resto de su longitud no cuenta con espacios peatonales.			
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)		
			66,79 MEDIO	66,35 MEDIO		
OBSERVACIONES		Su escasa anchura imposibilita la ampliación de servicios, siendo posible sólo la renovación del pavimento. Prevista su cesión tras la construcción de la ronda este.				
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		371	IMD (2030)		309
	% PESADOS		9,60 %	% PESADOS (2030)		12,75 %
	VELOCIDAD MEDIA		15,53 km/h	VELOCIDAD MEDIA		15,50 km/h

TRAVESÍA “T146” (LR-344_02)
CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T146” (LR-344_02)


DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-344_02			
		TÉRMINO MUNICIPAL		ALBERITE		
		NÚCLEO URBANO		ALBERITE		
		Nº DE HABITANTES (INE 2019)		2.422		
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		1.260 metros			
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico			
	ANCHO DE PLATAFORMA		7,60 metros			
	¿EXISTEN ACERAS?		SI			
	ANCHURA DE ACERA		1,0-3,0 metros			
	TIPO DE TRAZADO		Sinuoso			
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio			
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		No			
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Su tramo más próximo a la LR-345 cuenta con un marcado carácter industrial. Tras su intersección con la C/ Moscatel hasta la LR-255 cuenta con configuración de vía urbana.			
	CONFLICTOS DETECTADOS		La anchura en calzada resulta excesiva en ciertos puntos, lo que invita a los conductores a elevar la velocidad y perjudica a los viandantes y a la seguridad vial.			
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)		
			65,51 MEDIO	72,37 MEDIO / ALTO		
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	OBSERVACIONES		Dispone de reductores de velocidad, bandas sonoras y algunos pasos de peatones elevados.			
	IMD (2019)		2.853	IMD (2030)		3.195
	% PESADOS		9,21 %	% PESADOS (2030)		10,75 %
VELOCIDAD MEDIA		27,13 km/h	VELOCIDAD MEDIA		27,10 km/h	

▪ TRAVESÍA “T135” (LR-340_1_04)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T135” (LR-340_1_04)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-340_1_04		
	TÉRMINO MUNICIPAL	MANJARRES		
	NÚCLEO URBANO	MANJARRES		
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)	121		
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	880 metros		
	TIPO DE FIRME	Aglomerado asfáltico		
	ANCHO DE PLATAFORMA	5,09 metros		
	¿EXISTEN ACERAS?	Si		
	ANCHURA DE ACERA	1,0-2,5 metros		
	TIPO DE TRAZADO	Sinuoso		
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Medio / Alto		
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	Si		
	OTRAS OBSERVACIONES	La anchura entre fachadas es realmente limitada, sobre todo en ciertos puntos de la travesía.		
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	Sus bandas peatonales se encuentran a una única cota, diferenciadas de la calzada mediante la obra de drenaje longitudinal, sin embargo estas se pierden o cuentan con una anchura muy escasa en ciertos puntos.		
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	(2019)	(2030)	
		65,02 MEDIO	65,92 MEDIO	
	OBSERVACIONES	Cuenta con reductor de velocidad antes de entrada al núcleo urbano y con un paso de peatones elevado		
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	684	IMD (2030)	720
	% PESADOS	55,19 %	% PESADOS (2030)	58,78 %
	VELOCIDAD MEDIA	26,06 km/h	VELOCIDAD MEDIA	26,00 km/h

▪ TRAVESÍA “T023” (LR-123_03)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T090” (LR-123_03)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-123_03		
	TÉRMINO MUNICIPAL	CABRETON		
	NÚCLEO URBANO	CABRETON		
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)	180		
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	5.450 metros		
	TIPO DE FIRME	Aglomerado asfáltico		
	ANCHO DE PLATAFORMA	7,80 metros		
	¿EXISTEN ACERAS?	No		
	ANCHURA DE ACERA	-		
	TIPO DE TRAZADO	Curvo / Semicurvo		
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Alto		
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	No		
	OTRAS OBSERVACIONES	No cuenta con cruces peatonales ni interfiere en el núcleo urbano, por lo que, actúa a modo de variante.		
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	Dado que no existen cruces con el núcleo urbano y la anchura existente en calzada, los vehículos tienden a aumentar la velocidad en este tramo de travesía.		
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	(2019)	(2030)	
		63,59 MEDIO	62,29 MEDIO	
	OBSERVACIONES	Incluye, en su longitud, varios accesos a naves agrícolas o industriales, así como accesos a caminos colindantes y a Cabretón.		
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	635	IMD (2030)	412
	% PESADOS	4,15 %	% PESADOS (2030)	7,19 %
	VELOCIDAD MEDIA	54,47 km/h	VELOCIDAD MEDIA	54,50 km/h

▪ **TRAVESÍA “T039” (LR-202_01)**

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T039” (LR-202_01)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-202_01		
	TÉRMINO MUNICIPAL	HARO		
	NÚCLEO URBANO	HARO		
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)	11.408		
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	710 metros		
	TIPO DE FIRME	Aglomerado asfáltico		
	ANCHO DE PLATAFORMA	7,10 metros		
	¿EXISTEN ACERAS?	SI		
	ANCHURA DE ACERA	2,0-3,0 metros		
	TIPO DE TRAZADO	Semicurvo		
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Medio / Alto		
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	Si		
	OTRAS OBSERVACIONES	Puede considerarse una de las vías de acceso al núcleo urbano de Haro.		
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	La anchura en calzada puede resultar excesiva en ciertos puntos e invitar a los conductores a la elevar la velocidad. Aceras obstaculizadas por vehículos.		
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	(2019)	(2030)	
		62,65 MEDIO	62,17 MEDIO	
	OBSERVACIONES	Dispone de bandas sonoras, cruces peatonales elevados y de semaforización. Cuenta con bandas peatonales en una o ambas márgenes durante toda su longitud.		
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	1.935	IMD (2030)	2.064
	% PESADOS	5,73 %	% PESADOS (2030)	5,96 %
	VELOCIDAD MEDIA	31,05 km/h	VELOCIDAD MEDIA	31,10 km/h

▪ **TRAVESÍA “T003” (LR-111_06)**

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T003” (LR-111_06)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-111_06		
	TÉRMINO MUNICIPAL	EZCARAY		
	NÚCLEO URBANO	EZCARAY		
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)	2.024		
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	1.750 metros		
	TIPO DE FIRME	Aglomerado asfáltico		
	ANCHO DE PLATAFORMA	7,50 metros		
	¿EXISTEN ACERAS?	SI (pero no en toda su longitud)		
	ANCHURA DE ACERA	1,0-3,5 metros		
	TIPO DE TRAZADO	Recto / Curvo		
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Medio / Alto		
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	Si		
	OTRAS OBSERVACIONES	Su configuración cambia drásticamente tras alcanzar la intersección con las Fábricas, desde donde pasa a contar con un carácter mucho más urbano.		
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	Cuenta con pasos de peatones elevados, pero dispone de poco espacio peatonal y/o inexistente en ciertos tramos y con discontinuidades		
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	(2019)	(2030)	
		61,38 MEDIO	59,64 MEDIO	
	OBSERVACIONES	Las condiciones de visibilidad son más reducidas a la altura de la Parroquia de Santa María la Mayor que en el resto de la travesía.		
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	2.172	IMD (2030)	2.048
	% PESADOS	3,88 %	% PESADOS (2030)	4,63 %
	VELOCIDAD MEDIA	33,00 km/h	VELOCIDAD MEDIA	32,60 km/h

▪ TRAVESÍA “T152” (LR-384_02)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T152” (LR-384_02)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-384_02		
	TÉRMINO MUNICIPAL		ALDEANUEVA DE EBRO		
	NÚCLEO URBANO		ALDEANUEVA DE EBRO		
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		2.461		
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		280 metros		
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico		
	ANCHO DE PLATAFORMA		9,44 metros		
	¿EXISTEN ACERAS?		SI		
	ANCHURA DE ACERA		1,0-2,5 metros		
	TIPO DE TRAZADO		Recto		
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Alto		
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si		
OTRAS OBSERVACIONES		Existe ronda o variante coincidente con la Circunvalación de San Roque. Esta travesía coincide con la Av. de La Rioja de la localidad.			
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		Cuenta con bandas peatonales con escasa anchura, sendas bandas de aparcamiento en línea a ambos lados y con un ancho de calzada aceptable. El tráfico es considerable en hora punta.		
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)	
			56,39 MEDIO	62,38 MEDIO	
OBSERVACIONES		La señalización se encuentra deteriorada o es inexistente en algunos casos.			
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		2.153	IMD (2030)	2.640
	% PESADOS (2019)		14,21 %	% PESADOS (2030)	13,29 %
	VELOCIDAD MEDIA		35,55 km/h	VELOCIDAD MEDIA	35,50 km/h

▪ TRAVESÍA “T079” (LR-255_04)

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T079” (LR-255_04)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-255_04		
	TÉRMINO MUNICIPAL		ALBELDA DE IREGUA		
	NÚCLEO URBANO		ALBELDA DE IREGUA		
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		3.446		
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		1.160 metros		
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico		
	ANCHO DE PLATAFORMA		6,34 metros		
	¿EXISTEN ACERAS?		SI		
	ANCHURA DE ACERA		1,5-2,5 metros		
	TIPO DE TRAZADO		Semicurvo		
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio		
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si		
OTRAS OBSERVACIONES		La LR-255 sirve de conexión entre Nalda, Albelda de Iregua y Alberite y dispone de forma paralela de la carretera N-111, como vía de mayor capacidad.			
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		Los espacios peatonales cuenta con una anchura reducida, mientras que la calzada dispone de anchura excesiva en ciertos puntos, lo que aumenta el nivel de inseguridad.		
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)	
			56,17 MEDIO	55,21 MEDIO	
OBSERVACIONES		Dispone de reductores de velocidad, bandas sonoras y pasos de peatones elevados.			
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		1.714	IMD (2030)	1.700
	% PESADOS		2,85 %	% PESADOS (2030)	3,36 %
	VELOCIDAD MEDIA		26,49 km/h	VELOCIDAD MEDIA	26,50 km/h

TRAVESÍA “T147” (LR-345_02)
CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T147” (LR-345_02)


DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-345_02	
	TÉRMINO MUNICIPAL		ALBERITE	
	NÚCLEO URBANO		ALBERITE	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		2.422	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		640 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		7,89 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		SI	
	ANCHURA DE ACERA		2,0-3,0 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Recto	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Si	
OTRAS OBSERVACIONES		Cuenta con un carácter más propio de una vía de polígono industrial, sobre todo en su margen norte, antes de su intersección con la carretera LR-344.		
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		No resulta un espacio amable ni del todo seguro para los peatones, dado que la mayor parte del espacio se destina a la circulación y estacionamiento de vehículos.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
			55,10	55,65
			MEDIO	MEDIO
OBSERVACIONES		Dispone de un cruce peatonal en su margen norte y de bandas sonoras en la margen sur.		
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	2.579	IMD (2030)	2.564
	% PESADOS	3,06 %	% PESADOS (2030)	2,04 %
	VELOCIDAD MEDIA	23,71 km/h	VELOCIDAD MEDIA	23,70 km/h

TRAVESÍA “T026” (LR-123_23)
CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T026” (LR-123_23)


DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-123_23	
	TÉRMINO MUNICIPAL		EL VILLAR DE ARNEDO	
	NÚCLEO URBANO		EL VILLAR DE ARNEDO	
	Nº DE HABITANTES (INE 2019)		593	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		540 metros	
	TIPO DE FIRME		Aglomerado asfáltico	
	ANCHO DE PLATAFORMA		7,97 metros	
	¿EXISTEN ACERAS?		NO (salvo en un pequeño tramo de su longitud)	
	ANCHURA DE ACERA		0,50-1,5 metros	
	TIPO DE TRAZADO		Sinuoso	
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Medio / Bajo	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		Sí	
	OTRAS OBSERVACIONES		Sólo interfiere con el núcleo urbano en el límite de su margen este	
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		No dispone de aceras continuas ni de pasos de peatones en toda su longitud. Las condiciones de visibilidad e iluminación resultan escasas en ciertas zonas.	
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		(2019)	(2030)
			53,98	54,89
			MEDIO	MEDIO
OBSERVACIONES		No dispone de condiciones adecuadas de accesibilidad para viandantes. El proyecto de la variante está en proceso de adjudicación.		
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	1.232	IMD (2030)	1.404
	% PESADOS (2019)	16,15 %	% PESADOS (2030)	16,42 %
	VELOCIDAD MEDIA	29,12 km/h	VELOCIDAD MEDIA	29,10 km/h

4.4 Necesidades de mejora de travesías

En la siguiente tabla, quedan reflejadas las travesías en las que se considera **necesario realizar algún tipo de mejora** durante el periodo de vigencia del nuevo Plan Regional de carreteras de La Rioja y ordenadas en función de su nivel de conflictividad en materia de seguridad vial.

Se identifican así un total de **19 travesías** en las que se considera **necesaria la mejora de la seguridad vial**, teniendo en cuenta las necesidades del **momento actual** y en base al nivel de conflictividad de las mismas.

Dicha necesidad surge de su alto nivel de puntuación en la clasificación sobre la conflictividad de las travesías de La Rioja y, por lo tanto, de las condiciones de seguridad vial observadas durante el análisis concreto de los tramos de travesía con un mayor nivel de conflictividad.

ID TRAVESÍA	ORDEN	TRAMO (ID)	NÚCLEO URBANO ASOCIADO	NIVEL CONFLICTIVIDAD TRAVESÍAS
T077	0293	LR-254_06	ALBERITE	150,12
T027	0099	LR-124_1_01	LOGROÑO (TR1)	144,77
T076	0291	LR-254_04	LARDERO	109,61
T020	0068	LR-115_18	AUTOL	109,39
T031	0132	LR-137_06	NAVARRETE	100,19
T032	0136	LR-137_10	FUENMAYOR	99,87
T017	0061	LR-115_11	HERCE	89,09
T041	0158	LR-203_01	HARO	88,77
T081	0303	LR-259_1_02	MURILLO RIO DE LEZA	87,22
T021	0070	LR-115_20	ALDEANUEVA DE EBRO	83,50
T075	0288	LR-254_01	ENTRENA	80,88
T057	0204	LR-207_02	OLLAURI	79,85
T106	0398	LR-306_01	HARO	79,68
T199	0748	LR-583_01	TRAVESIA DE ARNEDO	76,27
T024	0078	LR-123_05	CERVERA DEL RIO ALHAMA	75,43
T015	0056	LR-115_06	ARNEDILLO	74,87
T053	0193	LR-206_04	ALESANCO	71,43
T039	0151	LR-202_01	HARO	62,65
T026	0096	LR-123_23	EL VILLAR DE ARNEDO	53,98

Tabla 13. Necesidades de mejora en travesías de La Rioja (2019), por nivel de conflictividad

Fuente: Elaboración Propia

Por otro lado, si tenemos en cuenta las **necesidades de mejora previstas para las travesías** de la “Red Regional de Carreteras de La Rioja” **en el año horizonte (2030)**, a través de la proyección de valores de intensidad y velocidad vehicular y del volumen de población de los núcleos urbanos que atraviesan, se obtiene la necesidad llevar a cabo actuaciones de mejora en el mismo número de travesías, es decir, en un total de **19 travesías**, las cuales se indican junto a sus ordenes de prioridad en la siguiente tabla, las cuales coinciden con las previstas para el momento actual pero ven modificadas sus prioridades de actuación en función de su nivel de conflictividad:

ID TRAVESÍA	ORDEN	TRAMO (ID)	NÚCLEO URBANO ASOCIADO	NIVEL CONFLICTIVIDAD TRAVESÍAS
T027	0099	LR-124_1_01	LOGROÑO (TR1)	148,74
T077	0293	LR-254_06	ALBERITE	142,84
T032	0136	LR-137_10	FUENMAYOR	128,10
T076	0291	LR-254_04	LARDERO	115,67
T020	0068	LR-115_18	AUTOL	114,46
T031	0132	LR-137_06	NAVARRETE	102,96
T017	0061	LR-115_11	HERCE	89,14
T041	0158	LR-203_01	HARO	88,57
T021	0070	LR-115_20	ALDEANUEVA DE EBRO	87,23
T075	0288	LR-254_01	ENTRENA	80,34
T106	0398	LR-306_01	HARO	79,06
T057	0204	LR-207_02	OLLAURI	78,13
T199	0748	LR-583_01	TRAVESIA DE ARNEDO	76,00
T015	0056	LR-115_06	ARNEDILLO	74,23
T024	0078	LR-123_05	CERVERA DEL RIO ALHAMA	73,73
T081	0303	LR-259_1_02	MURILLO RIO DE LEZA	71,16
T053	0193	LR-206_04	ALESANCO	65,31
T039	0151	LR-202_01	HARO	62,17
T026	0096	LR-123_23	EL VILLAR DE ARNEDO	54,89

Tabla 14. Necesidades de mejora en travesías de La Rioja (2030), por nivel de conflictividad

Fuente: Elaboración Propia

Además, se identifican algunas actuaciones de **mejora en travesías que quedaron pendientes de ejecución del plan anterior**, por lo que, se considera necesario tener en cuenta estos tramos urbanos de carreteras de La Rioja para llevar a cabo su mejora durante el periodo de vigencia del nuevo Plan de Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

Estas travesías, cuya **mejora y/o acondicionamiento integral quedaron pendientes de ejecución**, ascienden a un total de **15 tramos urbanos de carretera** coincidentes con los que se muestran en la siguiente tabla. En ella se muestran los niveles de conflictividad que irían asociados a los mismos, con objeto de poder determinar el nivel de prioridad de ejecución que se plantea para su mejora.

ID TRAVESÍA	ORDEN	TRAMO (ID)	NÚCLEO URBANO ASOCIADO	NIVEL CONFLICTIVIDAD TRAVESÍAS
T014	0052	LR-115_02	ENCISO	43,22
T095	0348	LR-284_01	CERVERA DEL RIO ALHAMA	42,79
T086	0317	LR-260_05	ALCANADRE	39,85
T029	0107	LR-124_3_02	BRIÑAS (TR3)	36,86
T195	0729	LR-504_02	CASTAÑARES DE RIOJA	35,81
T040	0153	LR-202_03	ANGUCIANA	35,52
T048	0180	LR-204_09	VILLAR DE TORRE	32,22
T137	0502	LR-340_2_02	TORRECILLA EN CAMEROS	32,12
T056	0200	LR-206_11	BERCEO	32,06
T189	0696	LR-480_01	TUDELILLA	31,92
T198	0740	LR-541_02	ENTRENA	30,48
T044	0167	LR-203_10	BAÑARES	29,89
T104	0394	LR-304_08	FONCEA	26,06
T193	0722	LR-495_02	RINCON DE SOTO	25,79
T035	0141	LR-200_05	TORMANTOS	25,54

Tabla 15. Necesidades de mejora en travesías de La Rioja (Pendientes Plan anterior)

Fuente: Elaboración Propia

Con todo ello, se definen un total de **34 travesías** sobre las que se considera que sería necesaria la realización de una **mejora y/o acondicionamiento integral** de la misma, ya sea en la totalidad del tramo o un parte de su longitud.

Entre las deficiencias más comunes que se detectan en las mismas se destacan la inexistencia de aceras y/o cruces peatonales y defectos de accesibilidad universal en toda su longitud, la falta de elementos reductores de la velocidad, las condiciones de visibilidad en intersecciones son bastante limitadas y las interferencias entre diferentes usuarios y tipos de vehículos son elevadas, a los que se suman en muchas ocasiones vehículos agrícolas, los que cuentan con unas dimensiones y peso muy elevados y con escasa capacidad de reacción.

4.5 Necesidades de ejecución de nueva variante

Se identifican los siguientes tramos de travesía sobre los que se considera necesario tener en cuenta el estudio y ejecución de una nueva variante de la Red Regional de Carreteras de La Rioja.

ID TRAVESÍA	ORDEN	TRAMO (ID)	NÚCLEO URBANO ASOCIADO	NIVEL CONFLICTIVIDAD TRAVESÍAS
T006	0016	LR-111_16	HARO	175,77
T018	0063	LR-115_13	ARNEDO	142,59
-	0120	LR-134_05*	CALAHORRA L.P. NAVARRA	124,79
T005	0012	LR-111_12	SANTO DOMINGO DE LA CALZADA	121,10
T019	0066	LR-115_16	QUEL	118,12
T089	0333	LR-280_02	PRADEJON	116,98
T076	0291	LR-254_04	LARDERO	109,61
T020	0068	LR-115_18	AUTOL	109,39
T031	0132	LR-137_06	NAVARRETE	100,19
T032	0136	LR-137_10	FUENMAYOR	99,87
T064	0234	LR-210_03	SAN VICENTE DE LA SONSIERRA	92,46
T081	0303	LR-259_1_02	MURILLO RIO DE LEZA	87,22
T057	0204	LR-207_02	OLLAURI	79,85
T042	0161	LR-203_04	ZARRATON	78,13
T135	0498	LR-340_1_04	MANJARRES	65,02
T079	0297	LR-255_04	ALBELDA DE IREGUA	56,17
T078	0295	LR-255_02	ALBERITE	45,01

Tabla 16 - Necesidad de ejecución de nuevas variantes en La Rioja

Fuente: Elaboración Propia

Se contabilizan así un total de **17 tramos de travesía** en los que se considera **adecuada la ejecución de una nueva variante**, dadas las condiciones de seguridad vial de la travesía, su nivel de tráfico y afluencia peatonal, visibilidad, etc.

Cabe señalar que entre ellos se encuentra un tramo que corresponde a una **variante** en la actualidad y no a una travesía como tal, concretamente el **LR-134_05**. Sin embargo, dicha variante se encuentra saturada en la actualidad y, por ello, se cree necesario estudiar la posible creación de una variante adicional en Calahorra.

Entre los tramos de travesía propuestos, en la anterior tabla, para la ejecución de una nueva variante de la Red de Carreteras de La Rioja, se encuentran algunos de los ya previstos en el Plan anterior, encontrándose pendientes de ejecución en la actualidad. Sin embargo, algunos de ellos, ya se encuentran en fase de Proyecto o de actuaciones preparatorias.

Estos tramos, ya previstos por el Plan vigente para la ejecución de una nueva variante y cuya ejecución queda pendiente o se encuentra en fase de actuaciones preparatorias, son los siguientes:

ID TRAVESÍA	TRAMO (ID)	CTRAS. ASOCIADAS	TIPO DE CTRA/s	DENOMINACIÓN DE VARIANTE
T006	LR-111_16	LR-111	RED BÁSICA (REGIONAL)	VARIANTE DE HARO
T018	LR-115_13	LR-115	RED BÁSICA (REGIONAL)	VARIANTE OESTE DE ARNEDO
-	LR-134_05	LR-134 (Ant. LR-133)	RED BÁSICA (REGIONAL)	VARIANTE ESTE DE CALAHORRA
T005	LR-111_12	LR-111	RED BÁSICA (REGIONAL)	VARIANTE DE SANTO DOMINGO DE LA CALZADA
T019	LR-115_16	LR-115	RED BÁSICA (REGIONAL)	VARIANTE DE AUTOL Y QUEL
T089	LR-280_02	LR-280	RED COMARCAL	VARIANTE DE PRADEJON
T076	LR-254_04	LR-254	RED COMARCAL	VARIANTE DE LARDERO
T020	LR-115_18	LR-115	RED BÁSICA (REGIONAL)	VARIANTE DE AUTOL Y QUEL
T031	LR-137_06	LR-137	RED BÁSICA (REGIONAL)	VARIANTE DE NAVARRETE
T032	LR-137_10	LR-137 y LR-251	RED BÁSICA (REGIONAL) y COMARCAL	VARIANTE DE FUENMAYOR
T064	LR-210_03	LR-210	RED COMARCAL	VARIANTE DE OESTE DE SAN VICENTE DE LA SONSIERRA
T081	LR-259_1_02	LR-259	RED COMARCAL	VARIANTE DE MURILLO RIO DE LEZA
T042	LR-203_04	LR-203	RED COMARCAL	VARIANTE DE ZARRATÓN
T135	LR-340_1_04	LR-340	RED LOCAL	VARIANTE DE MANJARRES
T077	LR-255_02	LR-255	RED COMARCAL	VARIANTE DE ALBERITE

* Las variantes que cuentan con un asterisco, al finalizar su denominación, corresponden a otra variante prevista en la misma tabla de "Necesidades de variante pendientes de ejecución" respecto al Plan anterior de carreteras.

Tabla 17 – Necesidades de variante pendientes de ejecución (Plan anterior)

Fuente: Elaboración Propia

Por lo tanto, como resultado de la categorización del nivel de conflictividad de las travesías y del posterior análisis realizado respecto a las más conflictivas, se determinan unas **necesidades de ejecución de nuevas variantes similares** a las que quedarían pendientes de ejecución del Plan vigente.

En este sentido, hay que señalar que se detectan **2 nuevas variantes no contempladas por el Plan anterior** y cuyo estudio para la ejecución de una nueva variante se considera necesario en función del nivel de conflictividad obtenido para cada una de ellas y de su posterior análisis, coincidiendo con los siguientes tramos de travesía:

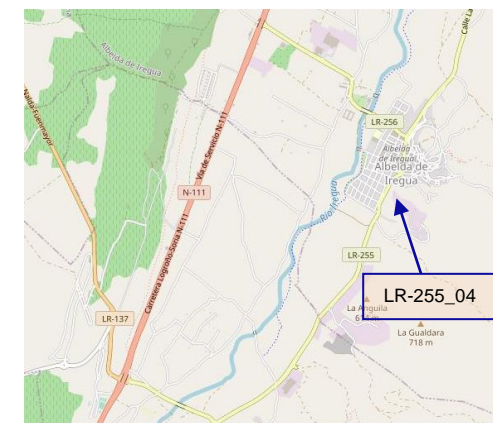
ID TRAVESÍA	TRAMO (ID)	CTRAS. ASOCIADAS	TIPO DE CTRA/s	DENOMINACIÓN DE VARIANTE
T057	LR-207_02	LR-207	RED COMARCAL	VARIANTE DE OLLAURI
T117	LR-318_04	LR-318	RED LOCAL	VARIANTE ESTE DE SAN VICENTE DE LA SONSIERRA

Tabla 18. Necesidades de variante no previstas en el Plan Anterior

Fuente: Elaboración Propia

Y, por el contrario, no se contempla como necesaria la ejecución de una de las variantes que quedarían pendientes de ejecutar respecto a las necesidades definidas por el Plan anterior, correspondiendo esta al siguiente tramo de la carretera LR-255:

- LR-255_04 (Albelda de Iregua)



Se descarta la necesidad de nueva variante en este tramo, entre otros motivos, dado que cuenta con el trazado de la N-111 paralelo a la misma y con acceso directo a esta vía principal a través de la LR-255.

Dicha carretera cuenta con un carácter de calle urbana bastante marcado, dado que su trazado se entrelaza con la malla consolidada y con el casco antiguo. Y, además, sólo conecta los núcleos de Nalda y Alberite con el de Albelda de Iregua.

Por último, debe señalarse que se incluye un tramo de carretera que no corresponde específicamente a una travesía pero cuya necesidad de ejecución de una nueva variante se considera adecuada, dadas las condiciones de colapso que presenta en ciertos momentos la actual variante noroeste de Calahorra. Este tramo de carretera, el cual cuenta con carácter de variante es el siguiente:

- **LR-134_05 (Calahorra)**



El tramo LR-134_05 coincide, según el “Inventario general de carreteras” del presente Plan, con la **variante norte de Calahorra**.

Sin embargo, se detecta que dicha variante asume en la actualidad un volumen de tráfico muy elevado, el cual puede llevar al colapso en horas punta de la actual variante.

Y, en cuanto a las actuaciones previstas **en el año horizonte (2030)**, se prevé de la misma forma la **necesidad de ejecución de 17 nuevas variantes**, pero se ve modificado su orden de prioridad en base al nivel de conflictividad establecido para cada una de las travesías analizadas por ser las más conflictivas.

Si comparamos las necesidades previstas para el año horizonte (2030) con las definidas para el momento actual, tras su reclasificación del nivel de conflictividad y posterior análisis, se prevé **la necesidad de mejora en 34 travesías y la ejecución de 17 nuevas variantes en la Red Regional de Carreteras de La Rioja, atendiendo a las necesidades detectadas hasta 2030.**

En el caso de las variantes, todas ellas coinciden con las previstas como necesarias para el momento actual, ascendiendo a un máximo de 17 nuevas variantes en la Red Regional de carreteras de La Rioja, si bien es cierto que su nivel de ejecución dependerá de los recursos técnicos y económicos de los que se disponga durante el periodo de vigencia del Plan, el cual se plantea desde el año 2022 hasta el 2030.

Lo mismo ocurre en el caso de las mejoras de seguridad vial previstas para las travesías de La Rioja, ya que en ambos periodos de estudio las necesidades resultantes son la mejora de 19 travesías más 15 mejoras que quedaron pendientes del Plan anterior, si bien es cierto que su orden de prioridad se ve ligeramente modificado en la proyección de 2030 por las variaciones previstas en sus condiciones de tráfico, así como de población de los núcleos urbanos por los que discurren, lo que conlleva cierta variación de su nivel de conflictividad. Por lo tanto, en cuanto a previsión para el año horizonte, se contempla un total de 34 posibles mejoras y/o acondicionamientos integrales en las travesías de la Red de carreteras de La Rioja.

Cabe señalar que, dos de las nuevas variantes previstas surgen como necesidad de actuación tras la revisión de las actuaciones pendientes del Plan anterior y no por el nivel de conflictividad que queda asociado a dichos tramos de carretera, coincidiendo con el tramo LR-255_04 y el LR-255_02, asociados a los núcleos urbanos de Albelda de Iregua y Albertite. Sin embargo, si se detectaron otros tramos de carretera en dichos núcleos urbanos con un nivel alto de conflictividad.

Por ello, se considera que la ejecución de variante asociada a estos tramos de carretera resulta beneficiosa para la reducción del nivel de conflictividad en las travesías y viales asociados a dichos núcleos urbanos.

ID TRAVESÍA	ORDEN	TRAMO (ID)	NÚCLEO URBANO ASOCIADO	NIVEL CONFLICTIVIDAD TRAVESÍAS
T006	0016	LR-111_16	HARO	170,98
T018	0063	LR-115_13	ARNEDO	142,12
-	0120	LR-134_05*	CALAHORRA L.P. NAVARRA	136,73
T032	0136	LR-137_10	FUENMAYOR	128,10
T005	0012	LR-111_12	SANTO DOMINGO DE LA CALZADA	122,24
T089	0333	LR-280_02	PRADEJON	117,74
T019	0066	LR-115_16	QUEL	116,93
T076	0291	LR-254_04	LARDERO	115,67
T020	0068	LR-115_18	AUTOL	114,46
T031	0132	LR-137_06	NAVARRETE	102,96
T064	0234	LR-210_03	SAN VICENTE DE LA SONSIERRA	91,42
T057	0204	LR-207_02	OLLAURI	78,13
T042	0161	LR-203_04	ZARRATON	77,92
T081	0303	LR-259_1_02	MURILLO RIO DE LEZA	71,16
T135	0498	LR-340_1_04	MANJARRES	65,92
T079	0297	LR-255_04	ALBELDA DE IREGUA	55,21
T078	0295	LR-255_02	ALBERITE	52,02

Tabla 19. Necesidades de ejecución de variante en la proyección de 2030

Fuente: Elaboración Propia

5 VARIANTES PREVISTAS EN EL PLAN VIGENTE

Por otro lado, según la información disponible en el Plan vigente, se programó la ejecución de más de 54 kilómetros de Variantes, entre los años 2010 y 2022, pero no ha sido posible llevar a cabo la ejecución de todas ellas.

Entre las Variantes previstas por el Plan Regional de Carreteras 2010-2021, se han ejecutado actuaciones, hasta diciembre de 2021, actuaciones relativas a las siguientes Variantes, algunas de ellas ya programadas o ejecutadas con anterioridad al año 2010:

CTRAS. RED BÁSICA	
LR-111	VARIANTE DE CASTAÑARES DE RIOJA
LR-115	VARIANTE ESTE DE ARNEDO
LR-115	VARIANTE DE RINCÓN DE SOTO
LR-137	VARIANTE DE ENTRENA
CTRAS. RED COMARCAL	
LR-250	VARIANTE LA ESTRELLA
LR-259	VARIANTE MURILLO ESTE
LR-289	VARIANTE DE VENTAS DEL BAÑO

Tabla 20 – Variantes ejecutadas. Plan Carreteras La Rioja (2010-2021)

Fuente: Seguimiento de Inversiones del Gob. La Rioja (2019)

Sin embargo, quedarían pendientes de ejecutar las Variantes contempladas por el mismo Plan vigente en los siguientes tramos de carreteras, pertenecientes a carreteras de la Red básica, comarcal y local de La Rioja:

CTRAS. RED BÁSICA	
LR-111	VARIANTE DE SANTO DOMINGO
LR-111	VARIANTE DE HARO
LR-115	VARIANTE OESTE DE ARNEDO
LR-115	VARIANTE QUEL Y AUTOL
LR-133	VARIANTE ESTE DE CALAHORRA
LR-137	VARIANTE DE NAVARRETE

CTRAS. RED COMARCAL	
LR-203	VARIANTE ZARRATÓN
LR-210	VARIANTE DE SAN VICENTE
LR-251	VARIANTE DE FUENMAYOR
LR-254	VARIANTE DE LARDERO
LR-255	VARIANTE DE ALBERITE
LR-255	VARIANTE DE ALBELDA
LR-259	VARIANTE MURILLO OESTE
LR-280	VARIANTE PRADEJÓN
CTRAS. RED LOCAL	
LR-340	VARIANTE DE MANJARRÉS

Tabla 21 – Variantes pendientes. Plan Carreteras La Rioja (2010-2021)

Fuente: Seguimiento de Inversiones del Gob. La Rioja (2019)

El bajo grado de ejecución de las actuaciones previstas en las variantes de la Red de Carreteras de La Rioja se debe fundamentalmente a las limitaciones presupuestarias y la imposibilidad de incremento de inversión anual en este sentido. No obstante, algunas de las actuaciones (Navarrete, Fuenmayor, Pradejón o Calahorra) se encuentran condicionadas por las obras planificadas por otras administraciones y organismos, lo cual ha hecho imposible su ejecución.

Estas variantes pendientes quedan listadas en el apartado de “Necesidades de ejecución de nuevas variantes”, incluyendo entre las mismas 3 nuevas variantes cuyo estudio se considera necesario.

Los tramos de travesía a los que quedarían asociadas las nuevas variantes a ejecutar son los siguientes:

ID TRAVESÍA	TRAMO (ID)	DENOMINACIÓN DE VARIANTE
T018	LR-115_13	VARIANTE OESTE DE ARNEDO
T006	LR-111_16	VARIANTE DE HARO
T077	LR-254_06	VARIANTE DE ALBERITE
-	LR-134_05	VARIANTE ESTE DE CALAHORRA
T019	LR-115_16	VARIANTE DE AUTOL Y QUEL
T005	LR-111_12	VARIANTE DE SANTO DOMINGO DE LA CALZADA
T089	LR-280_02	VARIANTE DE PRADEJON
T076	LR-254_04	VARIANTE DE LARDERO
T031	LR-137_06	VARIANTE DE NAVARRETE
T020	LR-115_18	VARIANTE DE AUTOL Y QUEL
T032	LR-137_10	VARIANTE DE FUENMAYOR
T200	LR-584_01	VARIANTE OESTE DE ARNEDO*
T064	LR-210_03	VARIANTE DE OESTE DE SAN VICENTE DE LA SONSIERRA
T081	LR-259_1_02	VARIANTE DE MURILLO RIO DE LEZA
T042	LR-203_04	VARIANTE DE ZARRATÓN
T135	LR-340_1_04	VARIANTE DE MANJARRES

Tabla 22 – Tramos de travesía con previsión de nueva variante

Fuente: Elaboración Propia

Cabe destacar, a su vez, que, las siguientes variantes se encontraban, al finalizar el año 2021, en fase de Actuaciones Preparatorias (proyectos, estudios previos, etc.).

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

Tabla 23 – Variantes en fase de Actuaciones Preparatorias

Fuente: Seguimiento de Inversiones del Gob. La Rioja (2019)

5.1 ANÁLISIS DE VARIANTES DE LA RIOJA

En el presente apartado, se describen, analizan y caracterizan las nombradas variantes ejecutadas durante el periodo de actuación del Plan Regional de Carreteras en La Rioja (2010-2022), algunas de ellas ejecutadas o previstas ya con anterioridad al mismo.

En esta caracterización de las variantes queda incluido el año desde el cual se encuentra en servicio, la carretera a la que pertenece y el municipio y el núcleo urbano en la que queda enmarcada.

También se incluyen parámetros sobre su transitabilidad, conflictividad y permeabilidad transversal, describiendo entre otras características su longitud y ancho de vía, el tipo de sección y arcén, su disponibilidad o no de vía de servicio adyacente, su nivel de visibilidad y su nivel de conflictividad.

Y, se añade a su vez, a modo de caracterización de la permeabilidad transversal, el valor de IMD registrado por el Gobierno de La Rioja en el año 2019 y el % de pesados.

En las siguientes **fichas**, las cuales caracterizan las diferentes variantes puestas en servicio durante los últimos años, se adjuntan además algunas imágenes y croquis que ayudan a identificar el tramo o variante en cuestión con mayor facilidad.

Por último, se añade cómo variante adicional a analizar y caracterizar la que existe en Calahorra, en relación a la carretera LR-134, ya que se observa un volumen de tráfico muy significativo y ciertos momentos de colapso en hora punta. Este tramo de variante corresponde, concretamente, a la vía incluida en el “Inventario general de Carreteras de La Rioja” e identificada como LR-134_05.

SE DESTACA QUE:

La ejecución de variantes a su paso por núcleos urbanos es muy beneficiosa a la hora de mejorar las condiciones de seguridad vial de las travesías, sobre todo para los usuarios más vulnerables, y, a su vez, mejora la eficiencia de circulación y la comodidad de los conductores.

Sin embargo, suponen una gran inversión económica y técnica, resultando imposible la ejecución de variantes en todos los núcleos urbanos en el periodo de vigencia de un Plan de Carreteras e incluso con la consecución de los mismos.

Por ello, **debe de priorizarse la ejecución de variantes en aquellas travesías que resulten más conflictivas y donde su ejecución resulte viable**, desde el punto de vista técnico, geométrico- morfológico y económico, además de otros condicionantes de índole administrativa, una vez realizados los correspondientes análisis y estudios previos.

▪ **VARIANTE DE CASTAÑARES DE RIOJA (LR-111_14)**

Esta **variante** se sitúa en el municipio de **Castañares de Rioja** y pertenece a la carretera **LR-111**.

Se encuentra en servicio desde el año 2011.

CARACTERIZACIÓN DE LA VARIANTE DE CASTAÑARES DE RIOJA (LR-111_14)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-111
	TÉRMINO MUNICIPAL	CASTAÑARES DE RIOJA
	NÚCLEO URBANO	CASTAÑARES DE RIOJA
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)	404
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	6.500 metros
	ANCHO DE CALZADA	11,00 metros
	TIPO DE SECCIÓN	En terraplén / En corte
	¿DISPONE DE ARCÉN?	SÍ
	ANCHURA DE ARCÉN	1,50 metros
	¿CUENTA CON CAMINO O VÍA DE SERVICIO PARALELA?	SÍ, pero no en la totalidad de su longitud.
	TIPO DE TRAZADO	Curvo
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Medio / Bajo
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	No
OTRAS OBSERVACIONES		Cuenta con un enlace a distinto nivel para su acceso a Castañares de La Rioja.
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	Su nivel de visibilidad no permite el adelantamiento de vehículos.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	MEDIO / BAJO
	OBSERVACIONES	-
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	5.412
	% PESADOS	9,39

▪ **VARIANTE ESTE DE ARNEDO (LR-123_16)**

La **variante de Arnedo** pertenece a las carreteras **LR-115 y LR-123**. Sin embargo, sólo se ha ejecutado por el momento la primera fase prevista para la misma. Se encuentra en servicio desde el año 2007.

CARACTERIZACIÓN DE LA VARIANTE DE ARNEDO (LR-123_16)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-123
	TÉRMINO MUNICIPAL	ARNEDO
	NÚCLEO URBANO	ARNEDO
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)	15.015
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	3.200 metros
	ANCHO DE CALZADA	11,00 metros
	TIPO DE SECCIÓN	En terraplén
	¿DISPONE DE ARCÉN?	SÍ
	ANCHURA DE ARCÉN	1,50 metros
	¿CUENTA CON CAMINO O VÍA DE SERVICIO PARALELA?	SÍ, en casi la totalidad de su longitud.
	TIPO DE TRAZADO	Recto / Curvo
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Medio
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	No
OTRAS OBSERVACIONES		Dispone de reductores de velocidad en las intersecciones con LR-115 y LR-123.
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	Permite el adelantamiento de vehículos en casi la totalidad de su longitud.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	MEDIO
	OBSERVACIONES	-
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	1.034
	% PESADOS	5,30

▪ **VARIANTE DE RINCÓN DE SOTO (LR-115_22)**

Esta **variante** se sitúa en el municipio de **Rincón de Soto** y pertenece a la carretera **LR-115**, quedando localizada entre la LR-285 y el límite de comunidad autónoma con Navarra. En servicio desde el año 2003.

CARACTERIZACIÓN DE LA VARIANTE DE RINCÓN DE SOTO (LR-115_22)

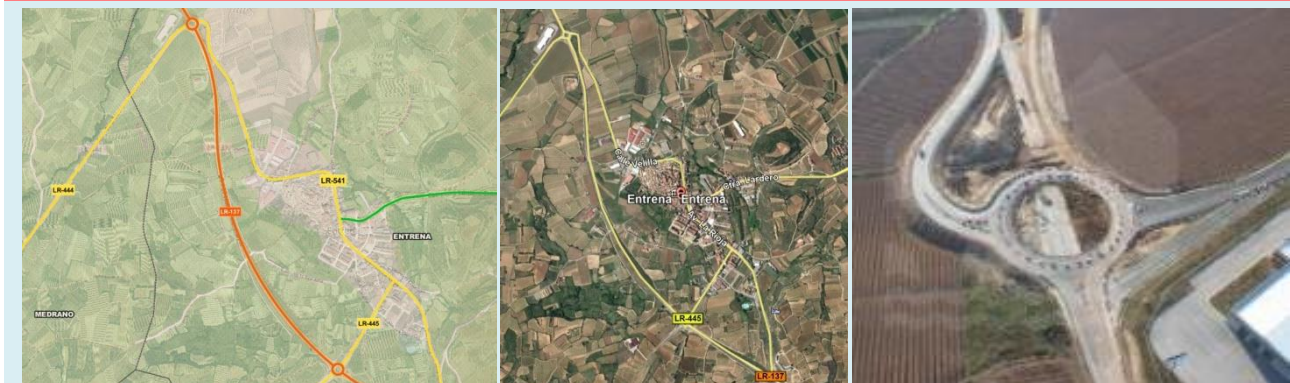


DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-115
	TÉRMINO MUNICIPAL	RINCÓN DE SOTO
	NÚCLEO URBANO	RINCÓN DE SOTO
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)	3.886
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	3.000 metros
	ANCHO DE CALZADA	11,00 metros
	TIPO DE SECCIÓN	En terraplén
	¿DISPONE DE ARCÉN?	SÍ
	ANCHURA DE ARCÉN	1,50 metros
	¿CUENTA CON CAMINO O VÍA DE SERVICIO PARALELA?	SÍ, casi en la totalidad de su longitud.
	TIPO DE TRAZADO	Curvo
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Medio
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	No
	OTRAS OBSERVACIONES	Cuenta con reductores de velocidad en su enlace con la LR-285.
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	Permite el adelantamiento sólo en ciertas zonas de su trazado.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	MEDIO / BAJO
	OBSERVACIONES	-
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	2.032
	% PESADOS	13,20

▪ **VARIANTE DE ENTRENA (LR-137_04)**

La **variante de Entrena** pertenece a la carretera **LR-137** y se sitúa junto al núcleo urbano que le confiere el nombre. Se encuentra en servicio desde el año 2011.

CARACTERIZACIÓN DE LA VARIANTE DE ENTRENA(LR-137_04)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-137
	TÉRMINO MUNICIPAL	ENTRENA
	NÚCLEO URBANO	ENTRENA
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)	1.545
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	3.510 metros
	ANCHO DE CALZADA	11,50 metros
	TIPO DE SECCIÓN	En terraplén / En corte
	¿DISPONE DE ARCÉN?	SÍ
	ANCHURA DE ARCÉN	1,50 metros
	¿CUENTA CON CAMINO O VÍA DE SERVICIO PARALELA?	No en todo el tramo ni de forma continua
	TIPO DE TRAZADO	Curvo
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Medio / Alto
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	No
	OTRAS OBSERVACIONES	Cuenta con reductores de velocidad antes de llegar a las rotondas.
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	Permite el adelantamiento pero no en todo el tramo.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	MEDIO
	OBSERVACIONES	-
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	1.157
	% PESADOS	12,69

▪ **VARIANTE DE LA ESTRELLA EN LOGROÑO (LR-250_01)**

La variante de La Estrella pertenece a la carretera LR-250 y queda localizada Accesos al Hospital San Pedro en Logroño. Se encuentra en servicio desde el año 2008.

CARACTERIZACIÓN DE LA VARIANTE DE LA ESTRELLA EN LOGROÑO (LR-250_01)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-250
	TÉRMINO MUNICIPAL	LOGROÑO
	NÚCLEO URBANO	LOGROÑO
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)	152.485
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	950 metros
	ANCHO DE CALZADA	26,00- 30,00 metros
	TIPO DE SECCIÓN	En terraplén
	¿DISPONE DE ARCÉN?	SÍ
	ANCHURA DE ARCÉN	2,30 - 2,50 metros
	¿CUENTA CON CAMINO O VÍA DE SERVICIO PARALELA?	No
	TIPO DE TRAZADO	Semicurvo
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Medio / Alto
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	SÍ
OTRAS OBSERVACIONES		Cuenta con dos carriles de circulación en cada sentido y con calzadas separadas.
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	El nivel de conflictividad es bajo dado que cuenta con características tipo autovía.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	BAJO
	OBSERVACIONES	-
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	4.302
	% PESADOS	1,77

▪ **VARIANTE MURILLO ESTE (LR-259_1_03)**

La variante de Murillo de Río Leza pertenece a la carretera LR-259. Se encuentra en servicio desde el año 2019.

CARACTERIZACIÓN DE LA VARIANTE DE MURILLO ESTE (LR-259_1_03)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-259
	TÉRMINO MUNICIPAL	MURILLO DE RÍO LEZA
	NÚCLEO URBANO	MURILLO DE RÍO LEZA
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)	1.652
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	1.200 metros
	ANCHO DE CALZADA	11,00 metros
	TIPO DE SECCIÓN	En terraplén / En balcón
	¿DISPONE DE ARCÉN?	SÍ
	ANCHURA DE ARCÉN	1,50 metros
	¿CUENTA CON CAMINO O VÍA DE SERVICIO PARALELA?	-
	TIPO DE TRAZADO	Recto
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Alto
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	No
OTRAS OBSERVACIONES		Su trazado recto favorece una mejor visibilidad
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	Se permite el adelantamiento de vehículos ya que las condiciones son optimas
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	BAJO
	OBSERVACIONES	-
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	898
	% PESADOS	10,87

▪ **VARIANTE DE VENTAS DEL BAÑO (LR-289_01)**

Esta variante se ubica en el municipio de Ventas del Baño y pertenece a la carretera LR-289. Se encuentra en servicio desde el año 2018.

CARACTERIZACIÓN DE LA VARIANTE DE VENTAS DEL BAÑO (LR-289_01)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA	
	TÉRMINO MUNICIPAL	LR-289
	NÚCLEO URBANO	VENTAS DEL BAÑO
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)	42
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	200 metros
	ANCHO DE CALZADA	8,00 metros
	TIPO DE SECCIÓN	En terraplén
	¿DISPONE DE ARCÉN?	SÍ
	ANCHURA DE ARCÉN	1,00 metros
	¿CUENTA CON CAMINO O VÍA DE SERVICIO PARALELA?	-
	TIPO DE TRAZADO	Curvo
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Medio
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	No
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES	-
	CONFLICTOS DETECTADOS	-
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	MEDIO
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	OBSERVACIONES	-
	IMD (2019)	562
% PESADOS	6,42	

▪ **VARIANTE DE CALAHORRA (LR-134_05)**

La variante de Calahorra pertenece a la carretera LR-134 y se encuentra relativamente saturada en horas punta.

CARACTERIZACIÓN DE LA VARIANTE DE VENTAS DEL BAÑO (LR-134_05)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA	
	TÉRMINO MUNICIPAL	LR-134_05
	NÚCLEO URBANO	CALAHORRA L.P. NAVARRA
Nº DE HABITANTES (INE 2020)		24.220
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	5.400 metros
	ANCHO DE CALZADA	7,90 metros
	TIPO DE SECCIÓN	En corte
	¿DISPONE DE ARCÉN?	SÍ
	ANCHURA DE ARCÉN	1,50 metros
	¿CUENTA CON CAMINO O VÍA DE SERVICIO PARALELA?	No
	TIPO DE TRAZADO	Curvo / Semicurvo
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Medio
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	Si
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES	-
	CONFLICTOS DETECTADOS	Saturación de la variante en horas punta, sobre todo en la zona próxima al hospital de Calahorra
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	MEDIO
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	OBSERVACIONES	-
	IMD (2019)	9.492
% PESADOS	13,05	

**APENDICE A. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO EN LOS TÉRMINOS
MUNICIPALES DE LA RIOJA**

En la siguiente tabla queda reflejado el planeamiento urbanístico existente en los 174 términos municipales que componen la comunidad autónoma de La Rioja.

Dicha información se adjunta con objeto de:

- Dar a conocer la situación actual de planeamiento en cada uno de los municipios de La Rioja, creando una imagen ajustada a la realidad del planeamiento urbanístico de la comunidad y de cada uno de sus municipios, a fecha del año 2021.
- Facilitar su identificación por parte de las entidades y administraciones competentes en dicha materia, así como los trámites que pudieran ser necesarios en relación a las vías de comunicación y carreteras de La Rioja.

Por ello, se adjunta dicha tabla teniendo en cuenta que, las actuaciones u obras que pudieran realizarse en las carreteras de la Red Autonómica de La Rioja entre 2022 y 2030, deberán tener en cuenta las especificaciones que pudieran existir en base al planeamiento de cada municipio y al regional.

MUNICIPIO	TIPO DE PLANEAMIENTO
Ábalos	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2005)
Agoncillo	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y modificaciones puntuales posteriores
Aguilar del Río Alhama	P.O.S.U. (Redactado en 2001) y con modificaciones puntuales posteriores
Ajamil de Cameros	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2011) y una modificación puntual posterior
Albelda de Iregua	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 y modificaciones puntuales posteriores
Alberite	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2012) y una modificación puntual
Alcanadre	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y modificaciones puntuales posteriores
Aldeanueva de Ebro	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002), modificaciones puntuales y correcciones de errores.
Alesanco	D.S.U. (Redactado en 1980) con modificaciones posteriores y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019
Alesón	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2008) y modificaciones puntuales posteriores
Alfaro	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006. Modificaciones puntuales posteriores a ese año.
Almarza de Cameros	D.S.U. (Redactado en 1982) y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019
Anguciana	N.N.S.S. (Redactada y aprobada la Revisión de las N.N.S.S. en 1992) y modificaciones puntuales posteriores
Anguiano	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2005) y modificaciones puntuales posteriores
Arenzana de Abajo	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2009) y modificaciones puntuales posteriores
Arenzana de Arriba	N.N.S.S. (Redactadas en 1996)
Arnedillo	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2006) y 2 modificaciones posteriores

MUNICIPIO	TIPO DE PLANEAMIENTO
Arnedo	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 y modificaciones puntuales posteriores. Una de ellas afecta a la LR-584.
Arrúbal	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactada en 2002) y modificaciones puntuales posteriores
Ausejo	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2005) y modificaciones puntuales posteriores
Autol	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 1999) y diversas modificaciones puntuales posteriores
Azofra	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2009) y modificaciones puntuales posteriores
Badarán	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2011)
Bañares	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2006) y modificaciones puntuales posteriores
Baños de Río Tobía	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2006) y modificaciones puntuales posteriores
Baños de Rioja	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2004) y una modificación puntual
Berceo	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2001)
Bobadilla	N.N.S.S. (Redactada y aprobada la Revisión de las N.N.S.S. en 1992) con modificaciones posteriores y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019
Brieva de Cameros	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2012) y una modificación puntual
Briñas	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2012) y una modificación puntual
Briones	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2008) y modificaciones puntuales posteriores
Calahorra	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Aprobado en 2021)
Camprovín	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2008) y modificaciones puntuales posteriores
Canales de la Sierra	N.N.S.S. (Redactadas en 1997) y dos modificaciones puntuales al respecto de las mismas
Canillas de Río Tuerto	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado el año 2004)
Cañas	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2010) y una modificación puntual
Cárdenas	N.N.S.S. (Redactadas en 1997) y modificaciones puntuales posteriores
Casalarreina	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2008) y modificaciones puntuales posteriores
Castañares de Rioja	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2004) y dos modificaciones puntuales
Cenicero	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2003) Con modificaciones puntuales posteriores. Una de ellas afecta a la LR-512.
Cervera del Río Alhama	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y diversas modificaciones puntuales asociadas.
Cihuri	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2001) y modificaciones puntuales posteriores.

MUNICIPIO	TIPO DE PLANEAMIENTO
Cirueña	N.N.S.S. (Aprobadas en 1999), planes parciales, modificaciones puntuales posteriores y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Clavijo	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2010).
Corera	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2011)
Cornago	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2003) y modificaciones puntuales posteriores.
Cuzcurrita de Río Tirón	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2010) y dos modificaciones puntuales.
Daroqa de Rioja	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2009)
El Rasillo de Cameros	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2004)
El Redal	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y dos modificaciones puntuales
El Villar de Arnedo	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2004) y modificaciones puntuales posteriores
Enciso	D.S.U (Elaborado en 1979), plan especial, modificaciones puntuales posteriores y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019
Entrena	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006, datado del año 2015, y 3 modificaciones puntuales posteriores.
Estollo	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2003) y dos modificaciones puntuales posteriores.
Ezcaray	N.N.S.S. (Revisión en 1994), modificaciones puntuales posteriores, planes especiales, estudios de detalle y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Fonzaleche	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2010)
Fuenmayor	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 y numerosas modificaciones puntuales desde el año 2006 hasta el 2020.
Galilea	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2004) y modificaciones puntuales posteriores.
Gallinero de Cameros	P.O.S.U. (Redactado en 2001)
Gimileo	N.N.S.S. (Aprobadas en 1995), modificaciones puntuales posteriores y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Grañón	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006, con modificaciones puntuales en 2005 y 2007.
Grávalos	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002)
Haro	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en el año 2000) y diversas modificaciones puntuales posteriores.
Herce	N.N.S.S. (Aprobada en 1998) y modificaciones puntuales posteriores.
Hervías	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2004) y 3 modificaciones puntuales posteriores
Hormilla	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2001) y diversas modificaciones puntuales posteriores.
Hormilleja	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y 3 modificaciones puntuales posteriores.
Hornillos de Cameros	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en el año 2009)
Hornos de Moncalvillo	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y modificación puntual en 2009 y en 2016.

MUNICIPIO	TIPO DE PLANEAMIENTO
Huércanos	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2008) y modificaciones puntuales posteriores.
Igea	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006. (Redactado en 2004) y modificaciones puntuales posteriores.
Lagunilla del Jubera	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y una modificación puntual
Lardero	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2006) y diversas modificaciones puntuales posteriores.
Leiva	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2003) y dos modificaciones puntuales posteriores.
Leza de Río Leza	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2008) y una modificación puntual.
LOGROÑO	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 1985) y modificaciones puntuales
Lumbreras de Cameros	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2008) y modificaciones puntuales posteriores.
Mansilla de la Sierra	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2009)
Manzanares de Rioja	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2013) y una modificación puntual
Matute	D.S.U. (Elaborada en 1995), una modificación puntual posterior y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Medrano	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2012) y dos modificaciones puntuales.
Munilla	D.S.U (Elaborada en 1984) y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Murillo de Río Leza	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2005) y dos modificaciones puntuales posteriores.
Nájera	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y modificaciones puntuales posteriores.
Nalda	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2009) y tres modificaciones puntuales posteriores.
Navajún	D.S.U. (Elaborada en 1985) y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Navarrete	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2010) y modificaciones puntuales posteriores.
Nestares	P.O.S.U. (Redactado en 1999) y modificaciones puntuales posteriores.
Nieva de Cameros	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2011)
Ochánduri	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y una modificación puntual en 2007.
Ocón	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2012) y dos modificaciones puntuales.
Ojacastro	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2007)
Ollauri	N.N.S.S. (Elaboradas en 1995), modificaciones puntuales posteriores, plan parcial y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Ortigosa de Cameros	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2006) y una modificación puntual del año 2015
Pazuengos	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2003) y una modificación puntual del año 2019.
Pedroso	D.S.U. (Elaborada en 1983), una modificación puntual y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.

MUNICIPIO	TIPO DE PLANEAMIENTO
Pinillos	D.S.U. (Elaborada en 1982) y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Pradejón	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2014) y dos modificaciones puntuales posteriores.
Pradillo	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2003)
Préjano	D.S.U. (Elaborado en 1979), modificaciones puntuales posteriores y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Quel	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y diversas modificaciones puntuales posteriores.
Rabanera	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2009) y una modificación puntual en 2013.
Ribafrecha	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y modificaciones puntuales posteriores.
Rincón de Soto	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2007) y modificaciones puntuales posteriores.
Rodezno	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2005) y modificaciones puntuales posteriores.
Sajazarra	P.O.S.U. (Redactado en 2001) y con modificaciones puntuales posteriores.
San Asensio	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2007) y modificaciones puntuales posteriores.
San Torcuato	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2003) y modificaciones puntuales posteriores.
San Vicente de la Sonsierra	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2006) y modificaciones puntuales posteriores.
Santa Coloma	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2009) y modificaciones puntuales posteriores.
Santa Eulalia de Bajera	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2007) y modificaciones puntuales posteriores.
Santo Domingo de La Calzada	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 1999) y diversas modificaciones puntuales posteriores.
Santurde de Rioja	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y dos modificaciones puntuales posteriores.
Santurdejo	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2006)
Sojuela	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2006) y dos modificaciones puntuales posteriores.
Sotés	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2011) y modificaciones puntuales posteriores.
Soto en Cameros	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2005) y modificaciones puntual posterior
Tirgo	N.N.S.S. (Redactadas en 1997), modificación puntual de 2006, planes parciales y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Tobía	D.S.U. (Elaborada en 1981) y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Tormantos	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2008) y una modificación puntual posterior.
Torrecilla en Cameros	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2003) y con modificaciones puntuales posteriores.
Torrecilla sobre Alesanco	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2009)

MUNICIPIO	TIPO DE PLANEAMIENTO
Treviana	D.S.U. (Elaborada en 1979) y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Tricio	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2003) y tres modificaciones puntuales posteriores.
Tudelilla	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y modificaciones puntuales posteriores,
Uruñuela	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado 2003) y modificaciones puntuales posteriores.
Valdemadera	D.S.U. (Elaborada en 1985) y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Valgañón	N.N.S.S. (Elaboradas en 1998) con modificaciones puntuales. Reciente redacción un P.G.M (Aprobado en diciembre de 2020)
Ventosa	P.O.S.U. (Redactado en 2001) y modificaciones puntuales posteriores.
Viguera	P.O.S.U. (Redactado en 2003) y modificaciones puntuales posteriores.
Villalobar de Rioja	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y modificaciones puntuales posteriores.
Villamediana de Iregua	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2012) y una modificación puntual posterior.
Villanueva de Cameros	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2003) y una modificación puntual del año 2014.
Villaoslada de Cameros	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2010)
Villar de Torre	P.O.S.U. (Redactado en 2002) y dos modificaciones puntuales posteriores.
Villarejo	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2011) y una modificación puntual posterior.
Villarroya	P.O.S.U. (Redactado en el año 2000) y una modificación puntual posterior.
Villartarta-Quintana	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002)
Villaverde de Rioja	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2010) y modificaciones puntuales posteriores.
Viniegra de Abajo	D.S.U. (Elaborada en 1995) y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Viniegra de Arriba	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006 (Redactado en 2009) y una modificación puntual en 2019)
Zarratón	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006 (Redactado en 2002) y modificaciones puntuales posteriores.
Zarzosa	D.S.U. (Elaborada en 1984) y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.
Zorraquín	P.G.O.U. (Elaborado en 1976), modificaciones puntuales posteriores, plan parcial y plan especial, estudios de detalle y directriz de protección del suelo no urbanizable de La Rioja en 2019.

**APENDICE B. INVENTARIO DE LOS TRAMOS URBANOS DE LA RED LOCAL
REGIONAL DE LA RIOJA DESTINADOS A SER CEDIDOS A LOS MUNICIPIOS
(LR-5XX)**

Dentro de los tramos urbanos de la Red de titularidad Autonómica, existen una serie de carreteras de carácter exclusivamente urbano y que ya no cumplen la funcionalidad de travesía, pero que todavía se encuentran actualmente integradas en la Red Local autonómica y categorizadas como tramos urbanos de carretera. Estas alcanzan una longitud de **28,06 km** y están destinadas de acuerdo a su funcionalidad a ser entregadas a las administraciones locales.

Corresponden a los siguientes **23 tramos** y se ubican en los términos municipales indicados en la tabla adjunta.

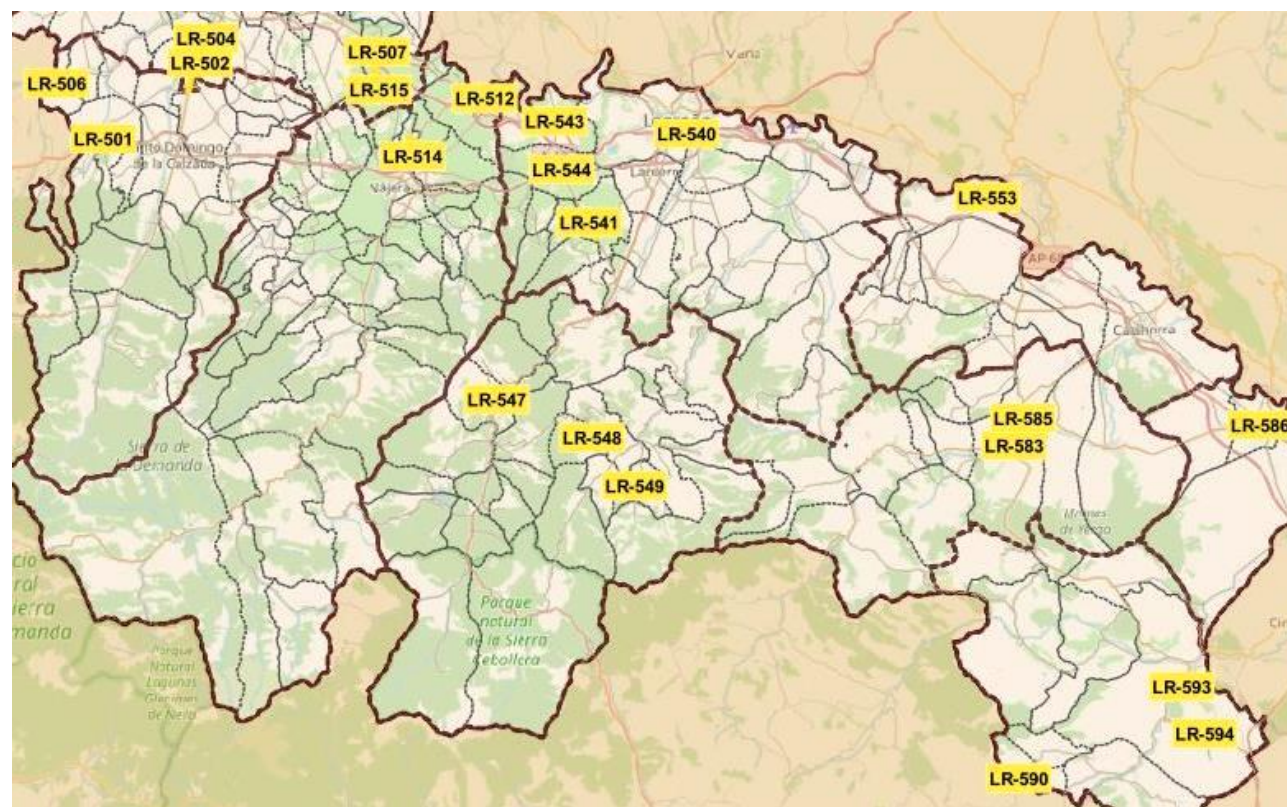


Ilustración 13 - Travesías de la Red de carreteras de La Rioja

Fuente: Elaboración propia

Estos tramos urbanos todavía pertenecientes a la Red autonómica de Carreteras de La Rioja quedan identificados a continuación, desde la T01 hasta la T23.

ID TRAVESÍA	ID TRAMO URBANO	CTRA.	DENOMINACIÓN	LONGITUD (km)	MUNICIPIO
-	TU01	LR-501	De la LR-308 a Grañón.	0,2	Grañón
-	TU02	LR-502	De la LR-111 a Estación Castañares de Rioja.	0,7	Castañares de Rioja
T195	TU03	LR-504	De la LR-111 a la LR-111 (Travesía de Castañares de Rioja)	5,58	Castañares de Rioja
-	TU04	LR-506	De la LR-200 en Tormantos a puente sobre Río Tirón.	0,44	Tormantos
-	TU05	LR-507	De la N-232 a la Estación de San Asensio.	0,49	San Asensio

ID TRAVESÍA	ID TRAMO URBANO	CTRA.	DENOMINACIÓN	LONGITUD (km)	MUNICIPIO
T196	TU06	LR-509	De la LR-514 en Uruñuela a Somalo.	1,55	Uruñuela
-	TU07	LR-514	De la LR-113 a la LR-113 (Travesía de Uruñuela).	1,89	Uruñuela
T197	TU08	LR-515	De la LR-208 a la LR-208 (Travesía San Asensio).	2,53	San Asensio
T198	TU09	LR-541	De la LR-137 a la LR-137 (Travesía de Entrena)	3,04	Entrena
-	TU10	LR-542	De N-232 frente a la LR-137 y a la LR-543 (Travesía de Fuenmayor).	0,25	Fuenmayor
-	TU11	LR-543	De la N-232 a la LR-251 (Travesía de Fuenmayor).	0,6	Fuenmayor
-	TU12	LR-547	De la N-111 a Torrecilla en Cameros (barrio de Barruelo).	0,38	Torrecilla en Cameros
-	TU13	LR-548	De la LR-245 a Muro de Cameros.	0,3	Muro en Cameros
-	TU14	LR-549	De la LR-466 a Rabanera.	0,56	Rabanera
-	TU15	LR-553	De la LR-260 a Estación FF.CC. Alcanadre.	0,62	Alcanadre
T199	TU16	LR-583	Travesía de Arnedo (antigua LR-123) entre la LR-115 y la LR-123 (glorieta variante).	1,75	Arnedo
T200	TU17	LR-584	Travesía de Arnedo (Antigua LR-115 desde LR-585 a LR-115).	0,21	Arnedo
-	TU18	LR-585	De la LR-123 a la LR-584 (Travesía de Arnedo).	2,14	Arnedo
-	TU19	LR-586	De la N-232 a la LR-495 por Travesía Rincón de Soto.	0,34	Rincón de Soto
-	TU20	LR-590	De la LR-390 a Navajún.	0,18	Navajún
-	TU21	LR-591	De la LR-285 en Ventas del Baño a LR-289.	0,44	Cervera del Río Alhama
-	TU22	LR-593	De la LR-123 a Baños de la Albotea.	0,33	Cervera del Río Alhama
-	TU23	LR-594	De la LR-123 a Cabretón.	0,16	Cervera del Río Alhama
TOTAL (TRAVESÍAS) (DIC. 2020)				28,06	-

Tabla 24 – Catalogo de travesías de la Red de Carreteras de La Rioja y Término Municipal

Fuente: Catálogo de Carreteras de La Rioja (Dic. 2020) y elaboración propia

Sin embargo, de estos 23 tramos cabe destacar el correspondiente a la LR-504 a la altura de Castañares de Rioja ya que aún sigue siendo una vía de acceso al municipio y se considera travesía del núcleo urbano nombrado. Y lo mismo ocurre con el resto de tramos que cuentan con ID Travesía, disponiendo aún de dicha categoría de travesía hasta el momento en el que pasen a considerarse viales exclusivamente urbanos, los cuales corresponden a las carreteras: LR-509, LR-515, LR-541, LR-583 y LR-584

Por otro lado, entre los años 2010 y 2019, se han ejecutado actuaciones acondicionamiento y mejora de la seguridad vial en numerosas travesías y tramos urbanos pertenecientes a la Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja, tal y como se indicó en apartados anteriores.

Si tenemos en cuenta el seguimiento económico realizado por el Gob. de La Rioja en cuanto a las inversiones reales en estos tramos urbanos, a fecha de diciembre 2020, podemos concluir que se han realizado actuaciones en estos tramos inventariados durante los años de vigencia del Plan y la inversión fue superior a la prevista, excepto en las anualidades 2012, 2016 y 2019.

En la siguiente tabla, quedan reflejados nuevamente los tramos urbanos de carreteras existentes en la Red Local de la Red Regional de Carreteras de La Rioja, iniciados en 5 como código identificativo (Por ejemplo: LR-501), indicando para cada uno de los tramos el término municipal en el que se sitúa cada tramo y el planeamiento urbanístico vigente.

ID TRAVESÍA	ID TRAMO URBANO	CTRA.	MUNICIPIO	PLANEAMIENTO URBANÍSTICO EXISTENTE
-	TU01	LR-501	Grañón	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006
-	TU02	LR-502	Castañares de Rioja	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006
T195	TU03	LR-504	Castañares de Rioja	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006
-	TU04	LR-506	Tormantos	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006
-	TU05	LR-507	San Asensio	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006
T196	TU06	LR-509	Uruñuela	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006
-	TU07	LR-514	Uruñuela	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006
T197	TU08	LR-515	San Asensio	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006
T198	TU09	LR-541	Entrena	P.G.M. adaptado a LOTUR 2006
-	TU10	LR-542	Fuenmayor	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006
-	TU11	LR-543	Fuenmayor	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006
-	TU12	LR-547	Torrecilla en Cameros	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006
-	TU13	LR-548	Muro en Cameros	Sin planeamiento
-	TU14	LR-549	Rabanera	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006
-	TU15	LR-553	Alcanadre	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006
T199	TU16	LR-583	Arnedo	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006.
T200	TU17	LR-584	Arnedo	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006.
-	TU18	LR-585	Arnedo	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006.
-	TU19	LR-586	Rincón de Soto	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006
-	TU20	LR-590	Navajún	D.S.U.
-	TU21	LR-591	Cervera del Río Alhama	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006
-	TU22	LR-593	Cervera del Río Alhama	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006
-	TU23	LR-594	Cervera del Río Alhama	P.G.M. sin adaptar a LOTUR 2006

Tabla 25 – Planeamiento urbanístico en tramos urbanos de carreteras de Red Local

Fuente: Comisión de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja y elaboración propia

Se muestran, en el presente Apéndice, las fichas que representan el análisis detallado de estos **tramos urbanos de carretera**, en referencia a las carreteras autonómicas de La Rioja con código identificativo iniciado en 5 (Red Local).

A su vez, debemos tener en cuenta, dentro de esta clasificación de travesías, aquellos tramos de carretera que se han convertido en viales internos de los municipios, perdiendo así su funcionalidad como vía de comunicación y transporte de la Red Regional de Carreteras de La Rioja, los cuales se muestran en la siguiente tabla:

ID TRAVESÍA	TRAMO TRAVESÍA	CTRA.	DENOMINACIÓN	LONGITUD (km)	NÚCLEO URBANO
T030	LR-131_1_01	LR-131	Del Puente de Piedra (al norte de Logroño) L.P. de Navarra (NA-134)	0,65	Logroño
T175	LR-441_02	LR-441	De Logroño a El Cortijo.	0,43	El Cortijo
-	LR-443_01	LR-443	De la LR-250 a Logroño (Actual LR-250).	1,36	Logroño
-	LR-482_01	LR-482	De la LR-134 en Calahorra a Murillo de Calahorra.	3,06	Calahorra

Tabla 26 – Tramos urbanos de carretera con funcionalidad exclusiva de vial interno

Fuente: Elaboración propia

Por último, hay que tener en cuenta que los tramos urbanos que sean resultantes de la construcción de las futuras variantes de la Red Regional de Carreteras de La Rioja, deberán quedar incluidos en esta clasificación de vías exclusivamente urbanas, pudiendo destacar las que siguen a continuación dado que se encuentran previstas a corto o medio plazo ya sea porque se encuentran en construcción en la actualidad o por encontrarse el proyecto constructivo redactado o en redacción.

ID TRAVESÍA	TRAMO TRAVESÍA	CTRA.	LONGITUD (km)	NÚCLEO URBANO	VARIANTE PREVISTA	ESTADO
T087	LR-261_02	LR-261	1,27	Murillo de Río Leza	Variante de Murillo del Río Leza (2ª Fase) (LR-261)	EN CONSTRUCCIÓN
T005	LR-111_12	LR-111	3,02	Santo Domingo de La Calzada	Variante de Sto. Domingo de La Calzada (LR-111)	PROYECTO REDACTADO
T073	LR-251_01	LR-251	1,23	Fuenmayor	Variante de Fuenmayor (LR-251)	PROYECTO REDACTADO
T018	LR-115_13	LR-115	3,50	Arnedo	Variante de Arnedo (2ª Fase) (LR-115)	PROYECTO EN REDACCIÓN
T089	LR-280_02	LR-280	1,69	Pradejón	Variante de Pradejón (LR-280)	PROYECTO EN REDACCIÓN

Tabla 27 – Futuros tramos exclusivamente urbanos tras la ejecución de nuevas variantes

Fuente: Elaboración propia

▪ **LR-501 (TU01)**

La travesía coincidente con la carretera **LR-501**, cuya denominación corresponde al tramo “**De la LR-308 a Grañón**”, con una longitud de **200 metros**, se sitúa en el municipio de Grañón.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “TU01” (LR-501)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-501
	TÉRMINO MUNICIPAL	GRAÑÓN
	NÚCLEO URBANO	GRAÑÓN
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)	247
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	200 metros
	TIPO DE SECCIÓN	En terraplén
	¿EXISTEN ACERAS?	NO
	ANCHURA DE ACERA	-
	TIPO DE TRAZADO	Curvo
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Bajo
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	No
OTRAS OBSERVACIONES	Su anchura es muy limitada. Cuenta con BTAs al aproximarse al núcleo urbano.	
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	No cuenta con arcenes ni espacio para peatones. No cuenta con iluminación.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	ALTO
	OBSERVACIONES	Al contar con una anchura tan limitada no dispone de ningún servicio.
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	275
	% PESADOS	45,76

▪ **LR-502 (TU02)**

La travesía coincidente con la carretera **LR-502**, el cual corresponde al tramo “**De la LR-111 a Estación Castañares de Rioja**”, con una longitud de **700 metros**, se sitúa en Castañares de Rioja.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “TU02” (LR-502)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-502
	TÉRMINO MUNICIPAL	CASTAÑARES DE RIOJA
	NÚCLEO URBANO	CASTAÑARES DE RIOJA (C/ La Estación)
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)	404
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	700 metros
	TIPO DE SECCIÓN	En corte/ Calle
	¿EXISTEN ACERAS?	SI, PERO NO EN TODO EL TRAMO (desde C/ La Estación)
	ANCHURA DE ACERA	1,50-2,00 metros
	TIPO DE TRAZADO	Semirecto
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Bueno
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	Sí, pero no en todo el tramo.
OTRAS OBSERVACIONES	Cuenta con un paso peatonal elevado a la entrada del núcleo urbano.	
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	No cuenta con continuidad peatonal a la altura del parque infantil.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	MEDIO
	OBSERVACIONES	Debería contemplarse la mejorara de la movilidad peatonal en el núcleo urbano.
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	171
	% PESADOS	14,05

LR-504 (TU03)

La travesía coincidente con la carretera **LR-504**, cuya denominación corresponde al tramo “**De la LR-111 a la LR-111 (Travesía de Castañares de Rioja)**”, con una longitud de **5,58 kilómetros**, se sitúa en Castañares de Rioja.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “TU03” (LR-504)


DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-504
	TÉRMINO MUNICIPAL	CASTAÑARES DE RIOJA
	NÚCLEO URBANO	CASTAÑARES DE RIOJA (C/ Mayor)
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)	404
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	5.580 metros
	TIPO DE SECCIÓN	En corte / Calle
	¿EXISTEN ACERAS?	SI, PERO NO EN TODO EL TRAMO (sólo núcleo urbano consolidado)
	ANCHURA DE ACERA	1,80-2,20 metros
	TIPO DE TRAZADO	Recto / Sinuoso en núcleo urbano consolidado
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Bueno
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	Sí, pero no en todo el tramo.
	OTRAS OBSERVACIONES	Cuenta con reductores de velocidad a la entrada del núcleo urbano.
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	Dispone de estacionamientos en línea en casi toda la longitud de acera.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	MEDIO/BAJO
	OBSERVACIONES	Pueden generarse ciertos conflictos en calzada y acera por los estacionamientos.
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	354
	% PESADOS	10,64

LR-506 (TU04)

La travesía coincidente con la carretera **LR-506**, cuya denominación corresponde al tramo “**De la LR-200 en Tormantos a puente sobre Río Tirón.**”, con una longitud de **440 metros**, se sitúa en el municipio de Tormantos, en La Rioja.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “TU04” (LR-506)


DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-506
	TÉRMINO MUNICIPAL	TORMANTOS
	NÚCLEO URBANO	TORMANTOS (C/ San Esteban)
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)	117
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	440 metros
	TIPO DE SECCIÓN	En corte /En terraplén / Calle
	¿EXISTEN ACERAS?	NO
	ANCHURA DE ACERA	-
	TIPO DE TRAZADO	Curvo
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Medio
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	Si
	OTRAS OBSERVACIONES	Su anchura es muy limitada.
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	No cuenta con espacio para peatones.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	MEDIO
	OBSERVACIONES	Al contar con una anchura tan limitada dispone de pocos servicios.
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	131
	% PESADOS	6,06

▪ **LR-507 (TU05)**

La travesía coincidente con la carretera **LR-507**, cuya denominación corresponde al tramo “**De la N-232 a la Estación de San Asensio**”, con una longitud de **490 metros**, se sitúa en el municipio de San Asensio, en La Rioja.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “TU05” (LR-507)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-507
		TÉRMINO MUNICIPAL	SAN ASENSIO
		NÚCLEO URBANO	SAN ASENSIO
		Nº DE HABITANTES (INE 2020)	1.108
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		490 metros
	TIPO DE SECCIÓN		En terraplén
	¿EXISTEN ACERAS?		NO
	ANCHURA DE ACERA		-
	TIPO DE TRAZADO		Curvo y Sinuoso
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Bajo
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		No
CONFLICTIVIDAD	OTRAS OBSERVACIONES		Bastante deteriorado y con acceso desde la N-232 con bajo nivel de seguridad.
	CONFLICTOS DETECTADOS		No cuenta con arcenes ni espacio para peatones. No cuenta con iluminación. Baja visibilidad y carácter sinuoso.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		ALTO
	OBSERVACIONES		No dispone de servicios más allá de doble dirección en calzada. Acceso a la Estación de FFCC de San Asensio.
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		-
	% PESADOS		-

▪ **LR-509 (TU06)**

La travesía coincidente con la carretera **LR-509**, cuya denominación corresponde al tramo “**De la LR-514 en Uruñuela a Somalo**”, con una longitud de **1.550 metros**, se sitúa en el municipio de Uruñuela.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “TU06” (LR-509)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA		LR-509
		TÉRMINO MUNICIPAL	URUÑUELA
		NÚCLEO URBANO	URUÑUELA
		Nº DE HABITANTES (INE 2020)	967
TRANSITABILIDAD	LONGITUD		1.550 metros
	TIPO DE SECCIÓN		En terraplén
	¿EXISTEN ACERAS?		NO
	ANCHURA DE ACERA		-
	TIPO DE TRAZADO		Sinuoso / Curvo
	NIVEL DE VISIBILIDAD		Bajo
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?		No
	OTRAS OBSERVACIONES		Su anchura es muy limitada. Ancho sólo para un sentido de circulación.
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		No cuenta con arcenes ni espacio para peatones. No cuenta con iluminación.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		ALTO
	OBSERVACIONES		Al contar con una anchura tan limitada no dispone de ningún servicio.
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)		99
	% PESADOS		9,21

▪ LR-514 (TU07)

La travesía coincidente con la carretera **LR-514**, cuya denominación corresponde al tramo “**De la LR-113 a la LR-113 (Travesía de Uruñuela)**”, con una longitud de **1,89 kilómetros**, se sitúa en el municipio de Uruñuela.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “TU07” (LR-514)


DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-514
	TÉRMINO MUNICIPAL	URUÑUELA
	NÚCLEO URBANO	URUÑUELA
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)	967
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	1.890 metros
	TIPO DE SECCIÓN	En Corte / Calle
	¿EXISTEN ACERAS?	SÍ, PERO NO EN TODA SU LONGITUD (Tiene acera hasta la C/ Sur)
	ANCHURA DE ACERA	1,00-2,50
	TIPO DE TRAZADO	Curvo / Sinuoso
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Medio / Bajo
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	Si
OTRAS OBSERVACIONES		Su anchura se estrecha desde la C/ Sur hasta la C/ Las Bodegas. Cuenta con BTAs a la entrada del núcleo urbano y con varios pasos de peatones elevados.
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	No cuenta con acera en toda su longitud.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	MEDIO
	OBSERVACIONES	Los viandantes tienen que compartir espacio con los vehículos en un tramo.
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	947
	% PESADOS	4,06

▪ LR-515 (TU08)

La travesía coincidente con la carretera **LR-515**, cuya denominación corresponde al tramo “**De la LR-208 a la LR-208 (Travesía San Asensio)**”, con una longitud de **2,53 km**, se sitúa en el municipio de San Asensio, en La Rioja.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “TU08” (LR-515)


DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-515	
	TÉRMINO MUNICIPAL	SAN ASENSIO	
	NÚCLEO URBANO	SAN ASENSIO	
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)	1.108	
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	2.530 metros	
	TIPO DE SECCIÓN	En Cajón / Calle	
	¿EXISTEN ACERAS?	SÍ, PERO NO EN TODA SU LONGITUD (Sólo algún tramo del núcleo consolidado)	
	ANCHURA DE ACERA	0,50-1,50 metros	
	TIPO DE TRAZADO	Curvo / Sinuoso	
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Medio / Bajo	
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	Sí, pero no en todo el tramo	
OTRAS OBSERVACIONES		Su anchura es limitada en algunos puntos. Algún reductor de velocidad.	
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS		No cuenta con iluminación en toda la longitud ni tampoco de aceras en su totalidad. Deficiencias accesibilidad peatonal.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD		MEDIO
	OBSERVACIONES		Observar conflictos entre peatón y coche.
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	860	
	% PESADOS	11,40	

▪ **LR-541 (TU09)**

La travesía coincidente con la carretera **LR-541**, cuya denominación corresponde al tramo “**De la LR-137 a la LR-137 (Travesía de Entrena)**”, con una longitud de **3,04 kilómetros**, se sitúa en el municipio de Entrena.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “TU09” (LR-541)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-541
	TÉRMINO MUNICIPAL	ENTRENA
	NÚCLEO URBANO	ENTRENA
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)	1.545
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	3.040 metros
	TIPO DE SECCIÓN	En Balcón / En Corte / Calle
	¿EXISTEN ACERAS?	SÍ, PERO SÓLO EN TRAMO URBANO
	ANCHURA DE ACERA	1,50-3,00 metros
	TIPO DE TRAZADO	Sinuoso
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Medio / Bajo
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	Sí, en tramo urbano.
	OTRAS OBSERVACIONES	Su carácter sinuoso le resta visibilidad. Cuenta con algunos BTAs pero se encuentran deteriorados.
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	Falta de iluminación en tramos no urbanos. Urbanización peatonal con discontinuidades y deficiencias.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	MEDIO
	OBSERVACIONES	Posible aumento de accidentalidad en tramos no iluminados o con aceras escasas o discontinuas.
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	209
	% PESADOS	3,89

▪ **LR-542 (TU10)**

La travesía coincidente con la carretera **LR-542**, cuya denominación corresponde al tramo “**De De N-232 frente a la LR-137 y a la LR-543 (Travesía de Fuenmayor)**”, con una longitud de **250 metros**, se sitúa en el municipio de Fuenmayor.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “TU10” (LR-542)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-542
	TÉRMINO MUNICIPAL	FUENMAYOR
	NÚCLEO URBANO	FUENMAYOR
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)	3.143
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	250 metros
	TIPO DE SECCIÓN	En Corte / Calle
	¿EXISTEN ACERAS?	SI
	ANCHURA DE ACERA	1,80 – 3,00 metros
	TIPO DE TRAZADO	Recto
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Bueno
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	SI
	OTRAS OBSERVACIONES	Cuenta con paso peatonal elevado. La anchura del estacionamiento en batería es excesiva, en detrimento de la acera.
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	Invasión de acera por parte de vehículos estacionados en batería, pese al excesivo espacio destinado a ese fin.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	BAJO
	OBSERVACIONES	Sin conflictos destacables, ya que cuenta con señalización suficiente, pasos peatonales elevados y BTA.
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	3.339
	% PESADOS	15,33

▪ **LR-543 (TU11)**

La travesía coincidente con la carretera **LR-543**, cuya denominación corresponde al tramo “**De la N-232 a la LR-251 (Travesía de Fuenmayor)**”, con una longitud de **600 metros**, se sitúa en el municipio de Fuenmayor.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “TU11” (LR-543)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-543
	TÉRMINO MUNICIPAL	FUENMAYOR
	NÚCLEO URBANO	FUENMAYOR
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)	3.143
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	600 metros
	TIPO DE SECCIÓN	En Corte / Calle
	¿EXISTEN ACERAS?	SI
	ANCHURA DE ACERA	1,50 – 1,80 metros
	TIPO DE TRAZADO	Recto
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Bueno
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	SI
	OTRAS OBSERVACIONES	Ancho de calzada excesivo en comparación con el espacio de acera.
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	Espacio peatonal limitado y vial con pendiente negativa que puede invitar a los vehículos a elevar la velocidad.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	MEDIO / BAJO
	OBSERVACIONES	Sin BTAs ni cruces peatonales elevados
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	823
	% PESADOS	14,291

▪ **LR-547 (TU12)**

La travesía coincidente con la carretera **LR-547**, cuya denominación corresponde al tramo “**De la N-111 a Torrecilla en Cameros (barrio de Barruelo).**”, con una longitud de **380 metros**, se sitúa en el municipio de Torrecilla en Cameros, en La Rioja.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “TU12” (LR-547)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-547
	TÉRMINO MUNICIPAL	TORRECILLA EN CAMEROS
	NÚCLEO URBANO	TORRECILLA EN CAMEROS
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)	453
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	380 metros
	TIPO DE SECCIÓN	En Balcón
	¿EXISTEN ACERAS?	NO
	ANCHURA DE ACERA	-
	TIPO DE TRAZADO	Sinuoso
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Bajo
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	No
	OTRAS OBSERVACIONES	Su anchura es muy limitada.
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	No cuenta con arcenes ni espacio para peatones. No cuenta con iluminación.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	ALTO
	OBSERVACIONES	Se pueden generar conflictos en su salida a la carretera N-111, dada su rasante y condiciones de acceso.
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	176
	% PESADOS	2,16

▪ **LR-548 (TU13)**

La travesía coincidente con la carretera **LR-548**, cuya denominación corresponde al tramo “**De la LR-245 a Muro de Cameros**”, con una longitud de **300 metros**, se sitúa en el municipio de Muro en Cameros, en La Rioja.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “TU13” (LR-548)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-548
	TÉRMINO MUNICIPAL	MURO EN CAMEROS
	NÚCLEO URBANO	MURO EN CAMEROS
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)	35
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	300 metros
	TIPO DE SECCIÓN	En Corte
	¿EXISTEN ACERAS?	NO
	ANCHURA DE ACERA	-
	TIPO DE TRAZADO	Curvo
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Medio
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	No
	OTRAS OBSERVACIONES	Su anchura es muy limitada y no cuenta con espacio segregado para viandantes.
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	No cuenta con arcenes ni espacio para peatones. No cuenta con iluminación.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	MEDIO / ALTO
	OBSERVACIONES	Al contar con una anchura tan limitada no dispone de ningún servicio. Además, lel acceso desde la LR-245
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	28
	% PESADOS	6,40

▪ **LR-549 (TU14)**

La travesía coincidente con la carretera **LR-549**, cuya denominación corresponde al tramo “**De la LR-466 a Rabanera**”, con una longitud de **560 metros**, se sitúa en el municipio de Rabanera.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “TU14” (LR-549)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-549
	TÉRMINO MUNICIPAL	RABANERA
	NÚCLEO URBANO	RABANERA
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)	32
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	560 metros
	TIPO DE SECCIÓN	En Balcón
	¿EXISTEN ACERAS?	NO
	ANCHURA DE ACERA	-
	TIPO DE TRAZADO	Sinuoso
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Medio / Bajo
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	No
	OTRAS OBSERVACIONES	Su anchura es muy limitada y no cuenta con señalización, ni de tipo horizontal ni vertical.
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	No cuenta con arcenes ni espacio para peatones. No cuenta con iluminación.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	ALTO
	OBSERVACIONES	Al contar con una anchura tan limitada no dispone de ningún servicio.
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	32
	% PESADOS	10,37

▪ LR-553 (TU15)

La travesía coincidente con la carretera **LR-553**, cuya denominación corresponde al tramo “**De la LR-260 a Estación FF.CC. Alcanadre**”, con una longitud de **620 metros**, se sitúa en el municipio de Alcanadre, en La Rioja.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “TU15” (LR-553)


DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-553
	TÉRMINO MUNICIPAL	ALCANADRE
	NÚCLEO URBANO	ALCANADRE (C/ Ctra. Estación)
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)	638
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	620 metros
	TIPO DE SECCIÓN	En Corte / Calle
	¿EXISTEN ACERAS?	SÍ, PERO NO EN TODO EL TRAMO
	ANCHURA DE ACERA	1,00-1,50
	TIPO DE TRAZADO	Recto / Semicurvo
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Bueno
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	Sí
	OTRAS OBSERVACIONES	Las aceras no son continuas ni existen en las dos márgenes.
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	Deficiencias de accesibilidad para viandantes. Interferencias coche-peatón al no poder emplear el espacio de acera.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	MEDIO / BAJO
	OBSERVACIONES	No cuenta con un volumen de tráfico sustancial.
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	283
	% PESADOS	5,59

▪ LR-583 (TU16)

La travesía coincidente con la carretera **LR-583**, cuya denominación corresponde al tramo “**Travesía de Arnedo (antigua LR-123) entre la LR-115 y la LR-123 (glorieta variante)**.”, con una longitud de **1,75 km**, se sitúa en el municipio de Arnedo, en La Rioja.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “TU16” (LR-583)


DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-583
	TÉRMINO MUNICIPAL	ARNEDO
	NÚCLEO URBANO	ARNEDO
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)	15.015
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	1.750 metros
	TIPO DE SECCIÓN	En Corte / Calle
	¿EXISTEN ACERAS?	SÍ, DESDE CRUCE CON LR-382.
	ANCHURA DE ACERA	1,00-1,80
	TIPO DE TRAZADO	Sinuoso
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Medio / Bajo
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	Sí, pero no en todo el tramo.
	OTRAS OBSERVACIONES	Cuenta con algunas BTAs (reductores velocidad). No existe banda peatonal en ambas márgenes ni en todo el tramo.
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	La anchura de acera es escasa y puede generar conflictos con los vehículos.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	MEDIO
	OBSERVACIONES	Ciertas deficiencias en accesibilidad peatonal. Algunos puntos con mala visibilidad.
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	181
	% PESADOS	13,83

▪ **LR-584 (TU17)**

La travesía coincidente con la carretera **LR-584**, cuya denominación corresponde al tramo “**Travesía de Arnedo (Antigua LR-115 desde LR-585 a LR-115).**”, con una longitud de **210 metros**, se sitúa en el municipio de Arnedo, en La Rioja.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “TU17” (LR-584)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-584
	TÉRMINO MUNICIPAL	ARNEDO
	NÚCLEO URBANO	ARNEDO (Av. Quel)
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)	15.015
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	210 metros
	TIPO DE SECCIÓN	En Corte / Calle
	¿EXISTEN ACERAS?	SÍ
	ANCHURA DE ACERA	2,20-2,30 metros
	TIPO DE TRAZADO	Recto
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Alto
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	SÍ
	OTRAS OBSERVACIONES	La anchura de los carriles en calzada es excesiva. Las aceras son algo reducidas teniendo en cuenta el arbolado en línea.
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	Ancho de calzada y de acera desproporcionados, en detrimento del espacio peatonal.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	MEDIO / BAJO
	OBSERVACIONES	El resto de la LR-584 está cedida al Ayuntamiento (Pº Constitución)
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	5.077
	% PESADOS	6,19

▪ **LR-585 (TU18)**

La travesía coincidente con la carretera **LR-585**, cuya denominación corresponde al tramo “**De la LR-123 a la LR-584 (Travesía de Arnedo)**”, con una longitud de **2,14 kilómetros**, se sitúa en el municipio de Arnedo.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “TU18” (LR-585)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-585
	TÉRMINO MUNICIPAL	ARNEDO
	NÚCLEO URBANO	ARNEDO
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)	15.015
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	2.400 metros
	TIPO DE SECCIÓN	En Corte / En Cajón / En Balcón
	¿EXISTEN ACERAS?	SÍ, PERO NO EN TODO EL TRAMO
	ANCHURA DE ACERA	0,50-1,50 metros
	TIPO DE TRAZADO	Muy sinuoso
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Medio / Bajo
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	Sí, pero no en todo el tramo.
	OTRAS OBSERVACIONES	Urbanización deficiente junto al polígono industrial El Raposal.
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	No cuenta con continuidad peatonal en todo el tramo. Algunas zonas con urbanización e iluminación deficientes. Curvas muy cerradas.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	MEDIO / ALTO
	OBSERVACIONES	Faltan servicios. Tramo final conflictivo por trazado y desnivel respecto a LR-123.
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	2.523
	% PESADOS	12,04

▪ **LR-586 (TU19)**

La travesía coincidente con la carretera **LR-586**, cuya denominación corresponde al tramo “**De la N-232 a la LR-495 por Travesía Rincón de Soto**”, con una longitud de **340 metros**, se sitúa en el municipio de Rincón de Soto, en La Rioja.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “TU19” (LR-586)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-586
	TÉRMINO MUNICIPAL	RINCÓN DE SOTO
	NÚCLEO URBANO	RINCÓN DE SOTO
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)	3.886
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	340 metros
	TIPO DE SECCIÓN	En Corte / Calle
	¿EXISTEN ACERAS?	NO
	ANCHURA DE ACERA	-
	TIPO DE TRAZADO	Semicurvo
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Alto
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	Sí
	OTRAS OBSERVACIONES	Cuenta con BTAs en el acceso a la LR-586 desde la rotonda. Dispone de señalización de paso de peatones en su punto final (junto a núcleo urbano).
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	No cuenta con bandas peatonales en todo el tramo.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	MEDIO
	OBSERVACIONES	Deficiencias en la urbanización de su tramo inicial. Sin espacio para viandantes.
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	888
	% PESADOS	6,99

▪ **LR-590 (TU20)**

La travesía coincidente con la carretera **LR-590**, cuya denominación corresponde al tramo “**De la LR-390 a Navajún**”, con una longitud de **180 metros**, se sitúa en el municipio de Navajún.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “TU20” (LR-590)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-590
	TÉRMINO MUNICIPAL	NAVAJÚN
	NÚCLEO URBANO	NAVAJÚN
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)	10
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	180 metros
	TIPO DE SECCIÓN	En Balcón
	¿EXISTEN ACERAS?	NO
	ANCHURA DE ACERA	-
	TIPO DE TRAZADO	Recto
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Alto
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	No
	OTRAS OBSERVACIONES	Su anchura es muy limitada. No cuenta con señalización ni con diferenciación de carriles por sentido de circulación.
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	No cuenta con arcenes ni espacio para peatones. No cuenta con iluminación.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	ALTO
	OBSERVACIONES	Al contar con una anchura tan limitada no dispone de ningún servicio.
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	32
	% PESADOS	4,92

▪ **LR-591 (TU21)**

La travesía coincidente con la carretera **LR-591**, cuya denominación corresponde al tramo “**De la LR-285 en Ventas del Baño a LR-289**”, cuenta con una longitud de **440 metros** y se sitúa en el municipio de Ventas del Baño, en La Rioja.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “TU21” (LR-591)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-591
	TÉRMINO MUNICIPAL	VENTAS DEL BAÑO
	NÚCLEO URBANO	VENTAS DEL BAÑO
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)	42
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	440 metros
	TIPO DE SECCIÓN	En Corte / En Balcón
	¿EXISTEN ACERAS?	Sí, pero no en toda su longitud
	ANCHURA DE ACERA	-
	TIPO DE TRAZADO	Sinuoso
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Medio
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	Sí, pero no en toda su longitud
	OTRAS OBSERVACIONES	-
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	No dispone de acera ni de iluminación en toda su longitud.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	MEDIO
	OBSERVACIONES	Cuenta con un cruce peatonal elevado y con reductores de velocidad
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	334
	%PESADOS	5,42

▪ **LR-593 (TU22)**

La travesía coincidente con la carretera **LR-593**, cuya denominación corresponde al tramo “**De la LR-123 a Baños de la Albotea**”, con una longitud de **330 metros**, se sitúa en el municipio de Cervera del Río Alhama, en La Rioja.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T26” (LR-593)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-593
	TÉRMINO MUNICIPAL	CERVERA DEL RÍO ALHAMA
	NÚCLEO URBANO	CERVERA DEL RÍO ALHAMA (Baños de Albotea)
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)	2.308
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	330 metros
	TIPO DE SECCIÓN	En Corte / En Balcón
	¿EXISTEN ACERAS?	NO
	ANCHURA DE ACERA	-
	TIPO DE TRAZADO	Curvo
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Medio / Bajo
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	No
	OTRAS OBSERVACIONES	Da acceso al Balneario de Albotea.
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	No cuenta con arcenes ni espacio para peatones. No cuenta con iluminación.
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	MEDIO
	OBSERVACIONES	Su tráfico se considera bastante residual, por lo que, a pesar de su nivel de visibilidad y servicios se considera conflictividad media.
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	109
	% PESADOS	5,79

▪ **LR-594 (TU23)**

La travesía coincidente con la carretera **LR-594**, cuya denominación corresponde al tramo “**De la LR-123 a Cabretón**”, con una longitud de **160 metros**, se sitúa en el municipio de Cervera del Río Alhama, en La Rioja.

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA “T27” (LR-594)



DATOS BÁSICOS	CARRETERA	LR-594
	TÉRMINO MUNICIPAL	CERVERA DEL RÍO ALHAMA
	NÚCLEO URBANO	CABRETÓN
	Nº DE HABITANTES (INE 2020)	2.308
TRANSITABILIDAD	LONGITUD	160 metros
	TIPO DE SECCIÓN	En Corte / Calle
	¿EXISTEN ACERAS?	SÍ, PERO SÓLO EN UN MARGEN
	ANCHURA DE ACERA	1,50 – 1,80 metros
	TIPO DE TRAZADO	Semicurvo
	NIVEL DE VISIBILIDAD	Alto
	¿DISPONE DE ILUMINACIÓN?	Sí
OTRAS OBSERVACIONES	Una de sus márgenes no está urbanizada y no dispone de acera.	
CONFLICTIVIDAD	CONFLICTOS DETECTADOS	No existen cruces peatonales ni urbanización para estos en una de las márgenes del vial
	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	MEDIO / BAJO
	OBSERVACIONES	Tampoco dispone de elementos reductores de velocidad en su conexión con la LR-123.
PERMEABILIDAD TRANSVERSAL	IMD (2019)	432
	% PESADOS	4,23

**APENDICE C. INVENTARIO DE ACCESOS DE LA RED LOCAL AUTONÓMICA
(LR-4XX)**

Se identifican un total de **88 carreteras** de la Red autonómica de La Rioja como “**Accesos de la Red Local**” (LR-4XX), las cuales quedan reflejadas en la imagen adjunta.

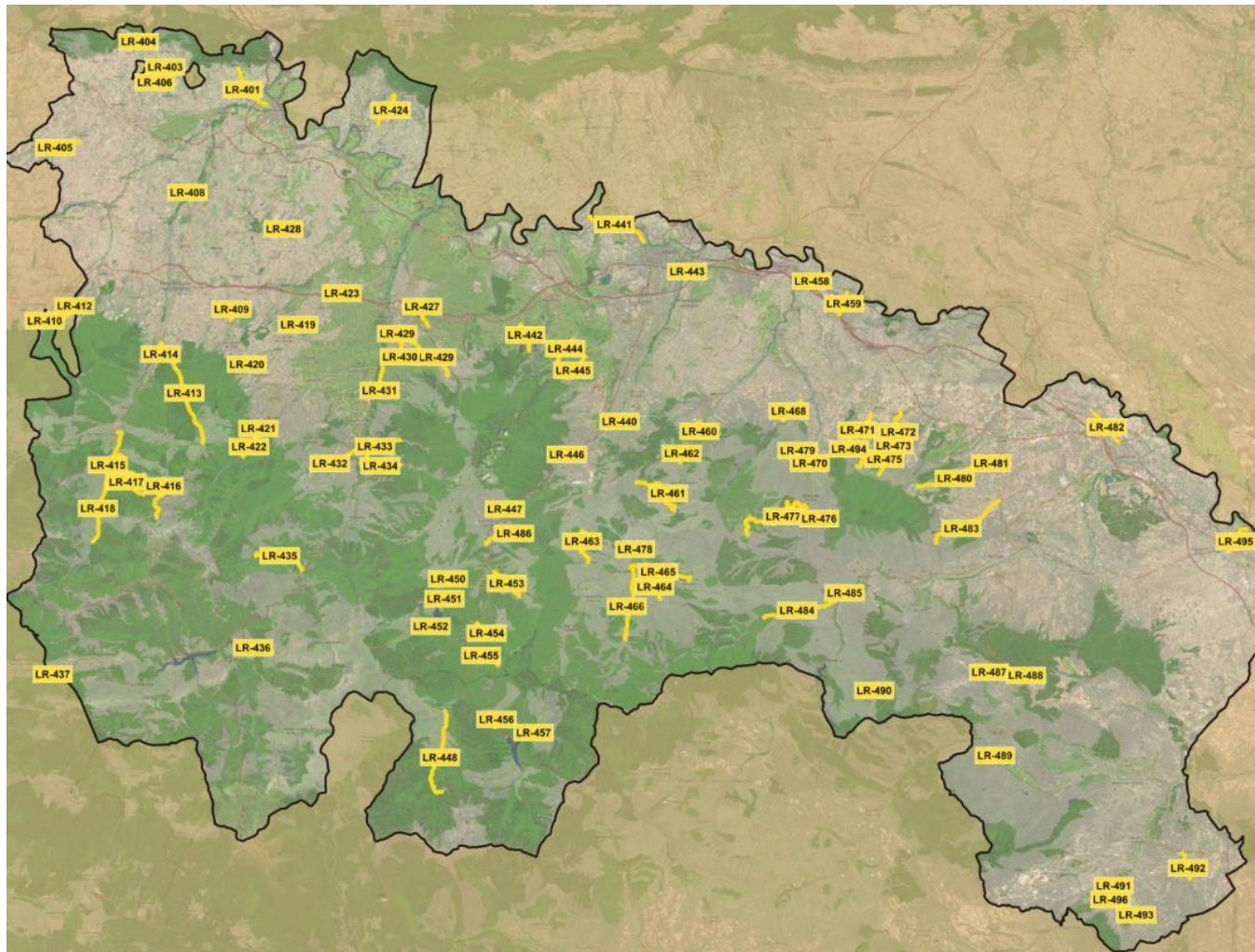


Ilustración 14 - Accesos a la Red Local de Carreteras de La Rioja

Fuente: Elaboración propia

Se analizan, en el presente Apéndice, las Vías de Acceso de la Red Local de La Rioja, denominadas con código identificativo iniciado en 4 (por ejemplo: LR-401).

La Red Local de carreteras de La Rioja cuenta con Accesos que facilitan la conexión a los diferentes núcleos urbanos existentes en la Comunidad Autónoma de La Rioja con otras carreteras autonómicas y estatales y, en definitiva, con otras vías de comunicación.

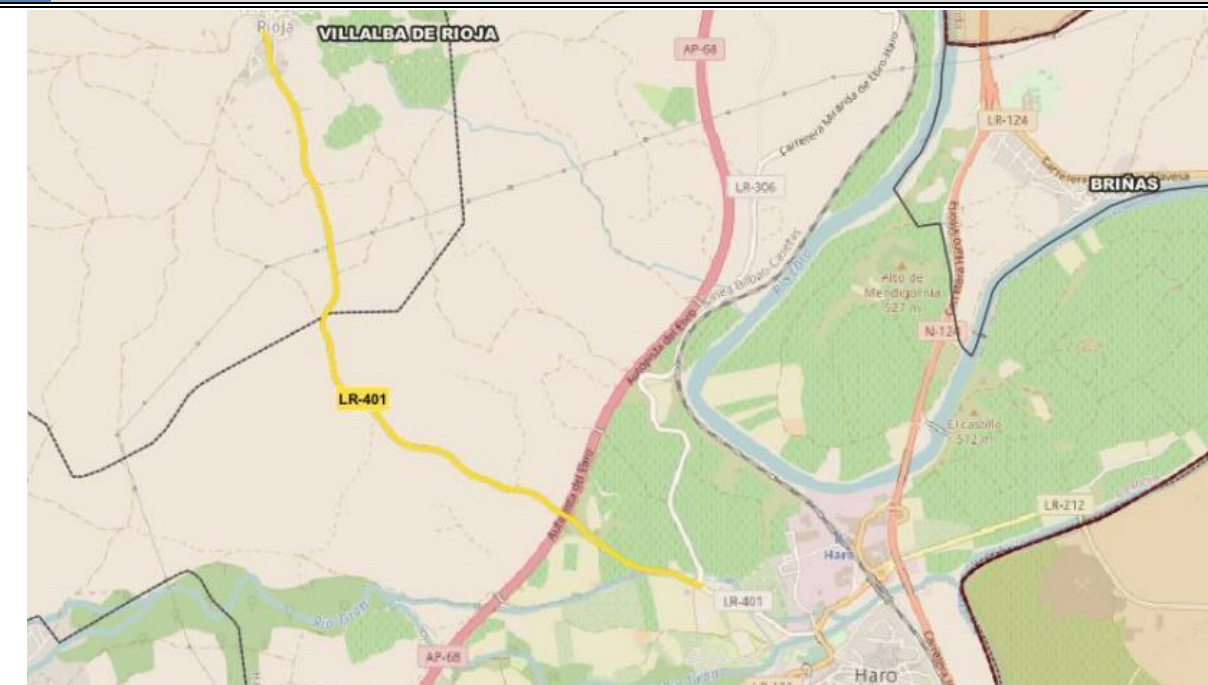
Estas vías de “Acceso de la Red Local” cuentan con diferentes características en función de su ubicación y de las vías o núcleos de actividad que conectan o comunican, por lo que, a continuación, se lleva a cabo su caracterización y análisis general.

Se incluyen, en el presente Apéndice, las fichas de análisis en las que se indica la denominación del tramo que compone la carretera “Acceso de la Red Local”, su longitud y un ID propio para este tipo de carreteras que ayudará a identificar las mismas.

También reflejan, las siguientes fichas, el municipio en el que se sitúa la mayor parte de su trazado y su IMD, este último según los aforos realizados por el Gob. de La Rioja en el año 2018. Además, para cada vía de Acceso o tramo de carretera se incluye un croquis que nos ayuda a identificar la vía correctamente de forma espacial.

- FICHAS DE ANÁLISIS DE ACCESOS DE LA RED LOCAL

ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A01	LR-401	De la LR-306 en Haro a Villalba de Rioja.	4,42	HARO	476



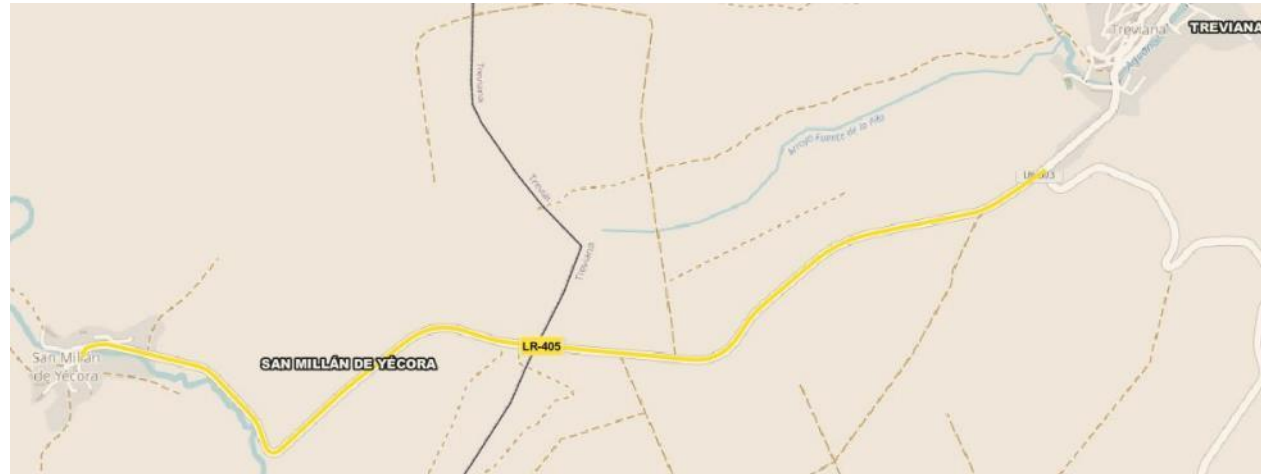
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A02	LR-403	De la LR-209 a Castilseco.	1,22	GALBÁRRULI	17



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A03	LR-404	De la LR-209 a Cellorigo.	3,02	CELLORIGO	16



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A04	LR-405	De la LR-304 a San Millán de Yécora.	3,9	TREVIANA	31



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A05	LR-406	De la LR-209 a Villaseca en la LR-302.	0,94	FONZALECHE	42



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A06	LR-408	De la LR-504 a Baños de Rioja.	1,23	BAÑOS DE RIOJA	841



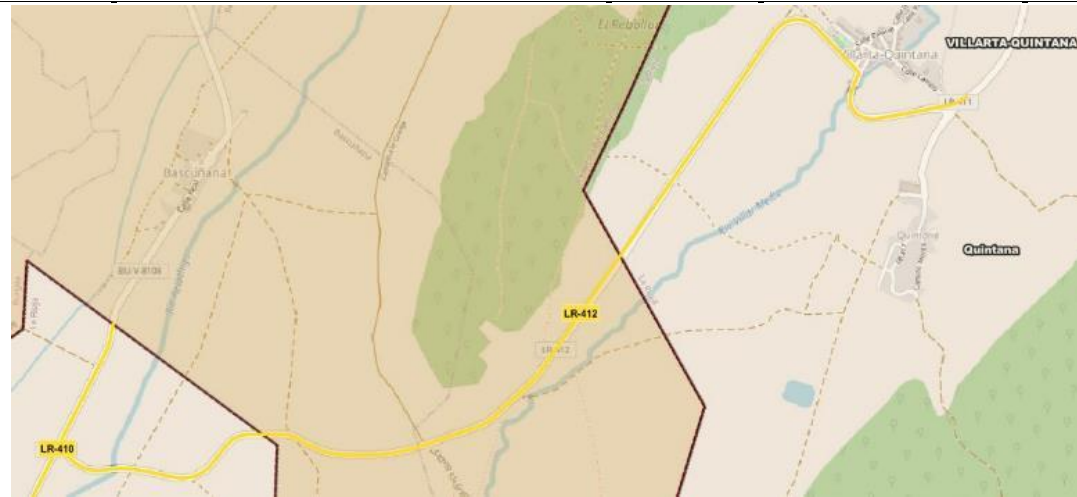
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A07	LR-409	De la LR-204 a la LR-204 por Ciriñuela.	1,59	CIRUEÑA	107



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A08	LR-410	De L.P. Burgos (Bascañana) a Quintanar de Rioja.	1,14	VILLARTA-QUINTANA	24



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A09	LR-412	De la LR-308 a LR-410 (Quintanar de Rioja) por Villarta.	4,74	VILLARTA-QUINTANA	51



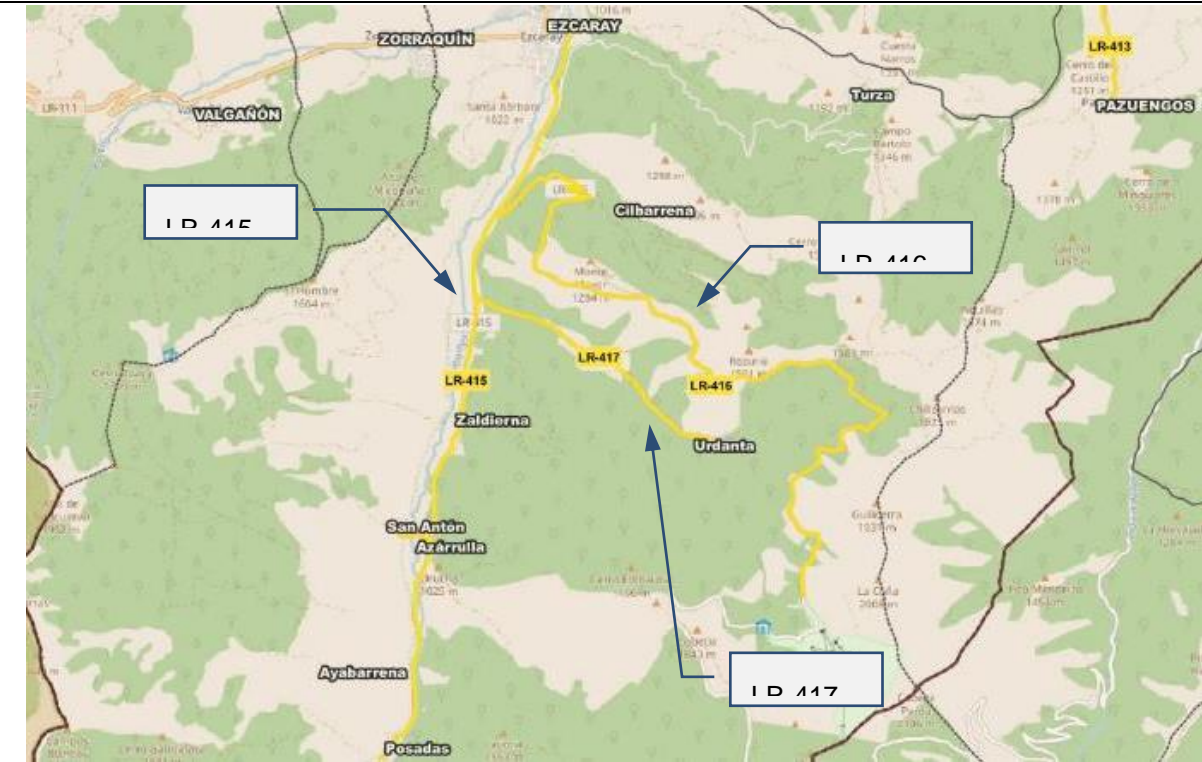
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A10	LR-413	De la LR-111 a Pazuengos por Santurdejo.	9,81	SANTURDEJO	238



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A11	LR-414	De la LR-413 a Santurde de Rioja.	1,74	SANTURDEJO	720



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A12	LR-415	De la LR-111 en Ezcaray a Posadas por Zaldiena y Azarrulla.	10,37	EZCARAY	972
A13	LR-416	De la LR-415 a Valdezcaray.	13,03	EZCARAY	352
A14	LR-417	De la LR-415 a Urdanta.	3,71	EZCARAY	10



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A15	LR-418	De la LR-415 a San Antón.	0,4	EZCARAY	12



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A16	LR-419	De la LR-206 en Alesanco a LR-206 por Torrecilla sobre Alesanco.	1,54	TORRECILLA SOBRE ALESANCO	165



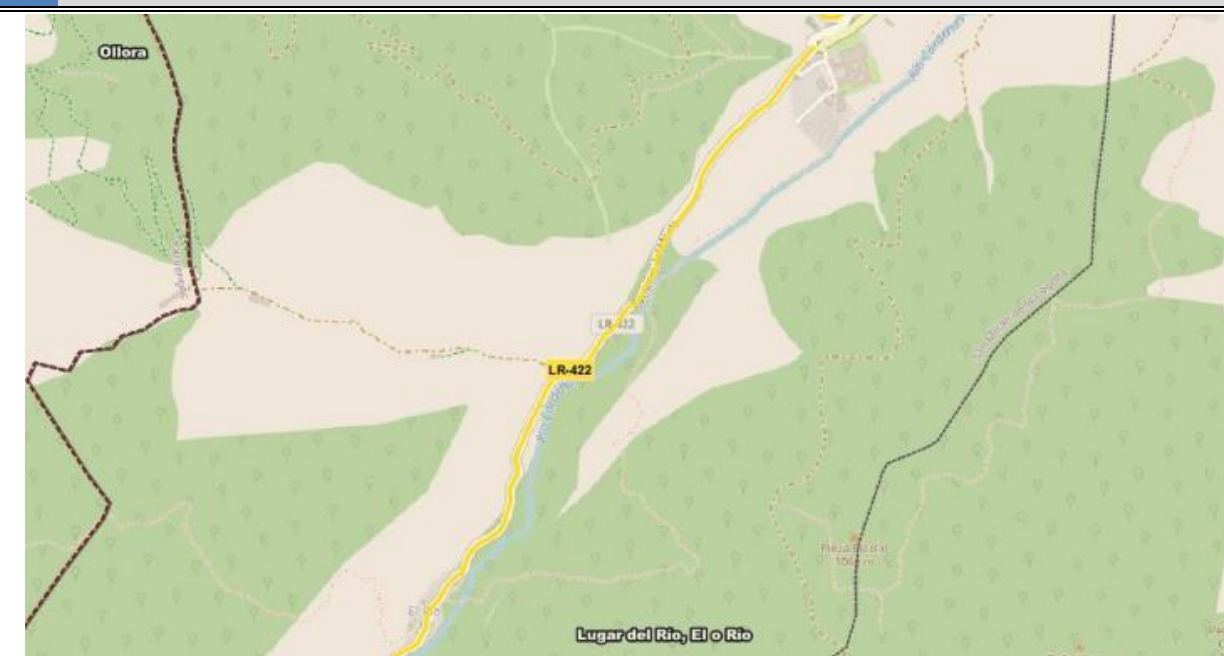
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A17	LR-420	De la LR-204 a Villarejo.	1,54	VILLAREJO	10



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A18	LR-421	De la LR-206 a Suso.	1,39	SAN MILLÁN DE LA COGOLLA	82



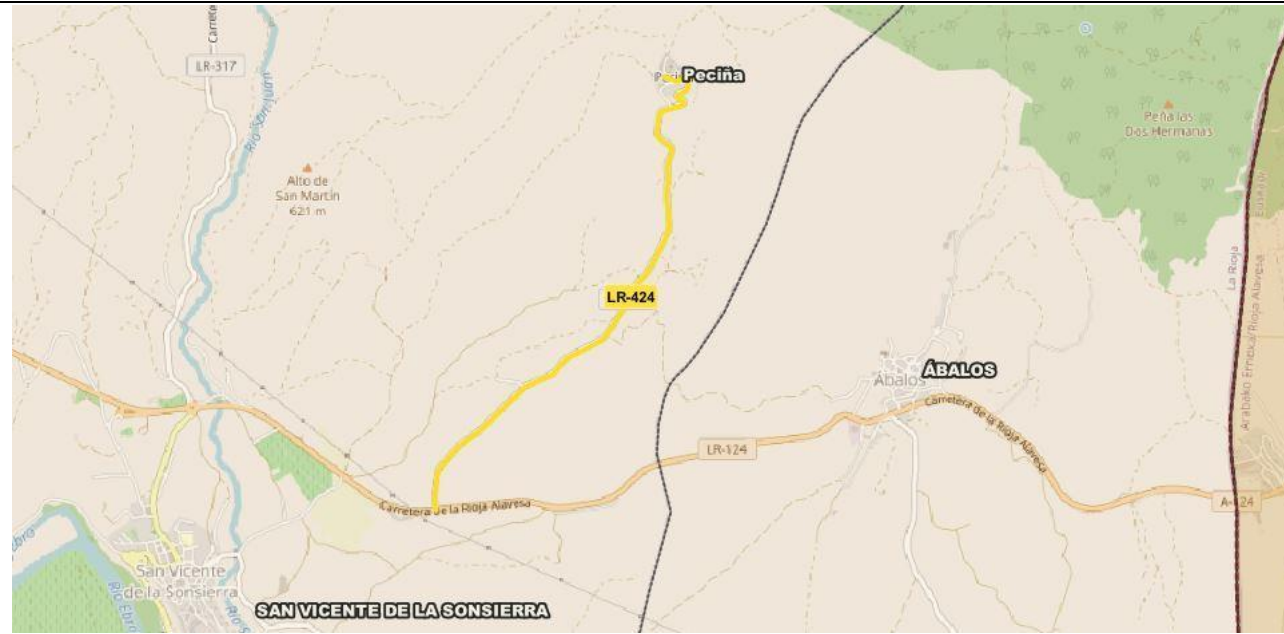
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A19	LR-422	De la LR-206 a Lugar del Río.	2,54	SAN MILLÁN DE LA COGOLLA	10



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A20	LR-423	De N-120A a Hormilla en la LR-313.	1,06	HORMILLA	128



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A21	LR-424	De la LR-124 a Peciña.	3,3	SAN VICENTE DE LA SONSIERRA	28



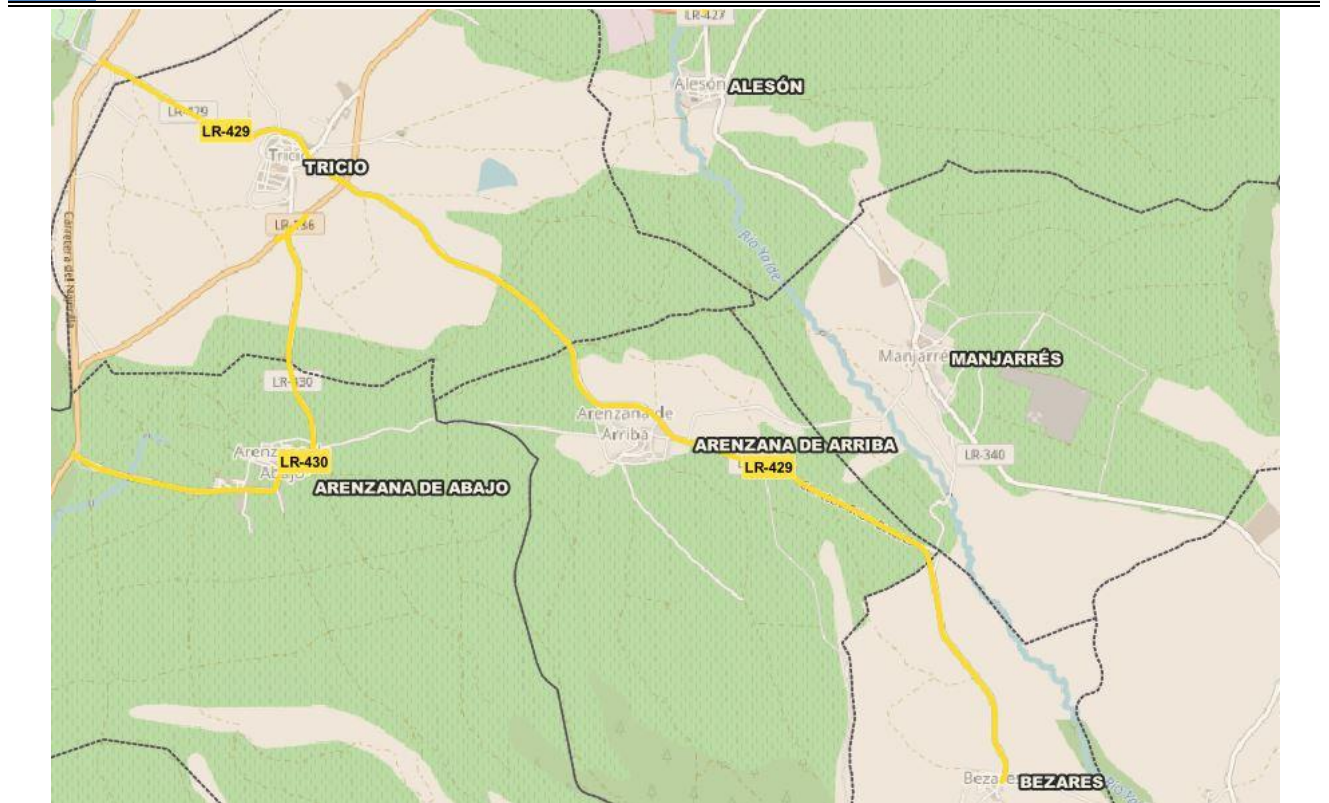
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A22	LR-427	De la N-120A (Alesón) a la LR-321 en Huércanos.	2,38	HUÉRCANOS	2.431



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



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A24	LR-429	De la LR-113 a Bezares (en el futuro a Santa Coloma) por Tricio y la variante de Arenzana de Arriba.	6,95	TRICIO / ARENZANA DE ARRIBA	202



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A25	LR-430	De la LR-113 a la LR-136 por Arenzana de Abajo.	2,77	ARENZANA DE ABAJO	422



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A27	LR-432	De la LR-331 a Tobía por Matute.	4,23	MATUTE	246



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A28	LR-433	De la LR-113 a Ledesma de la Cogolla.	4,27	LEDESMA DE LA COGOLLA	8



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A26	LR-431	De la LR-113 a Camprovín.	4,76	CAMPROVÍN	391



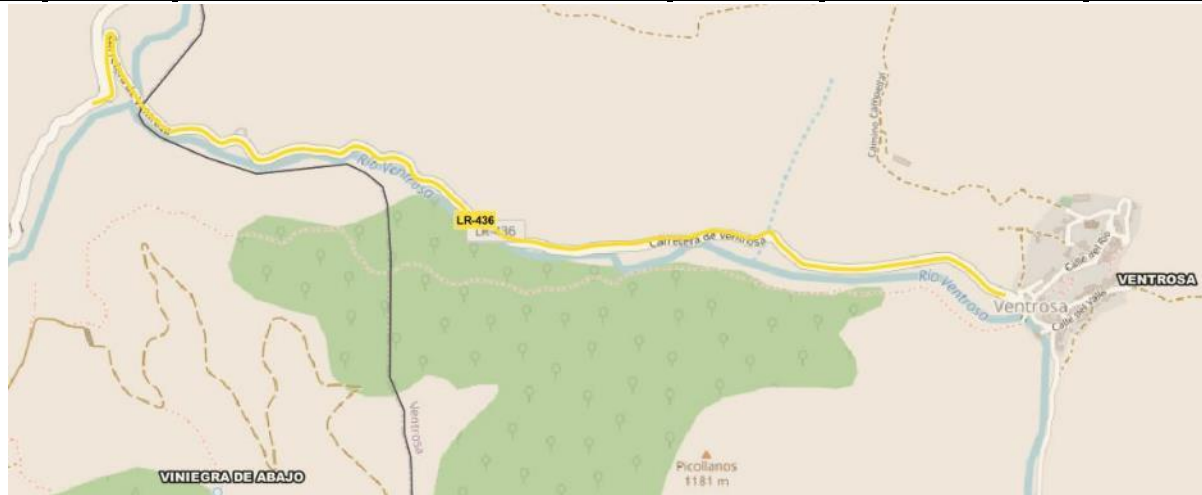
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A29	LR-434	De la LR-113 a Pedroso.	3,84	PEDROSO	44



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A30	LR-435	De la LR-113 a Valvanera.	4,88	ANGUIANO	142



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A31	LR-436	De la LR-333 a Ventrosa.	3,04	VENTROSA	40



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A32	LR-437	De la LR-113 a L.P. de Burgos (Huerta de Arriba).	1,49	MANCOM. CANALES DE LA SIERRA, MANSILLA DE LA S. Y VILLAVELAYO	12



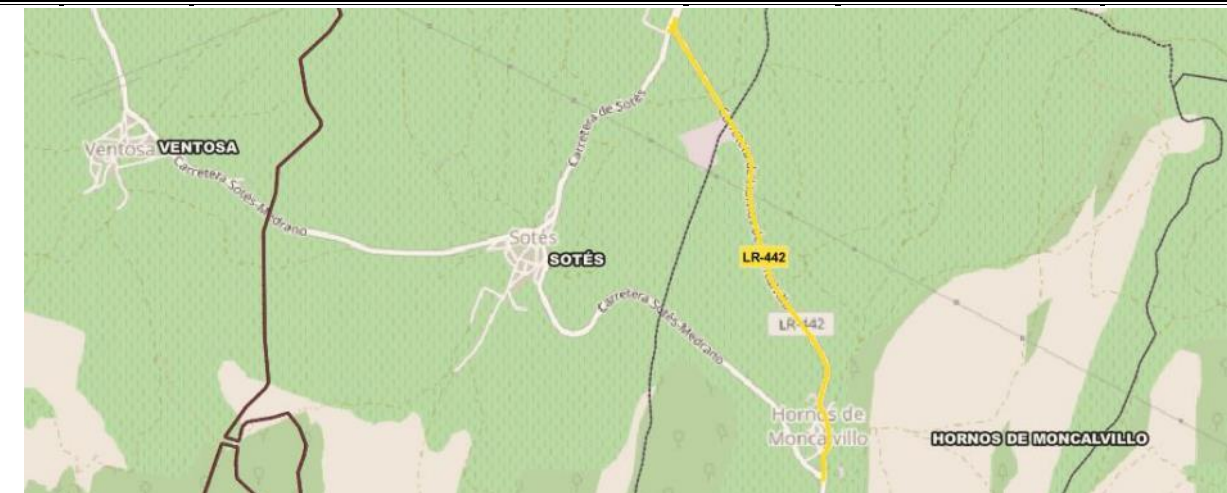
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A33	LR-440	De la LR-255 a Nalda.	1,02	NALDA	1.076



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A34	LR-441	De Logroño a El Cortijo.	5,52	LOGROÑO	1.946



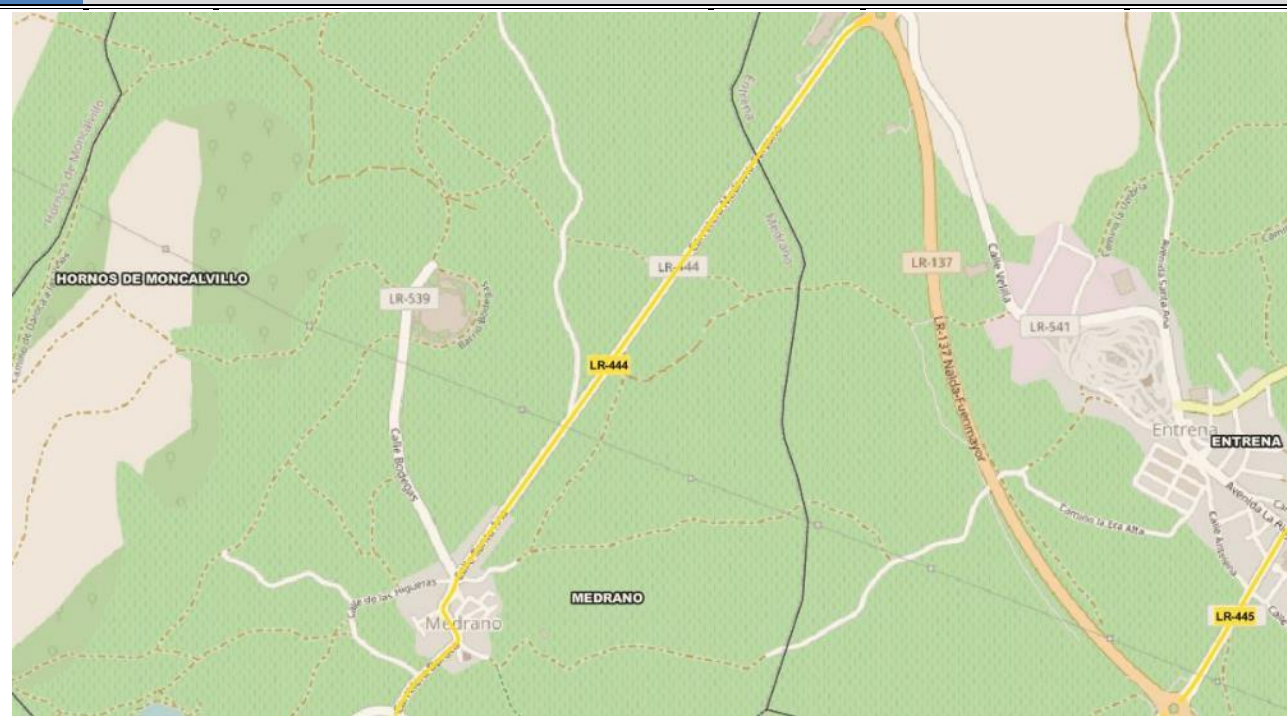
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A35	LR-442	De la LR-342 a LR-341 en Hornos de Moncalvillo.	2,43	HORNOS DE MONCALVILLO	101



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A36	LR-443	De la LR-250 a Logroño (Actual LR-250).	1,24	LOGROÑO	14.889



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A37	LR-444	De la LR-341 a la LR-137 por Medrano.	2,39	MEDRANO	746



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
----	-------	--------------	------------	-----------	------------

A38	LR-445	De la LR-341 en Sojuela a LR-541 en Entrena.	2,64	SOJUELA	207
-----	--------	--	------	---------	-----



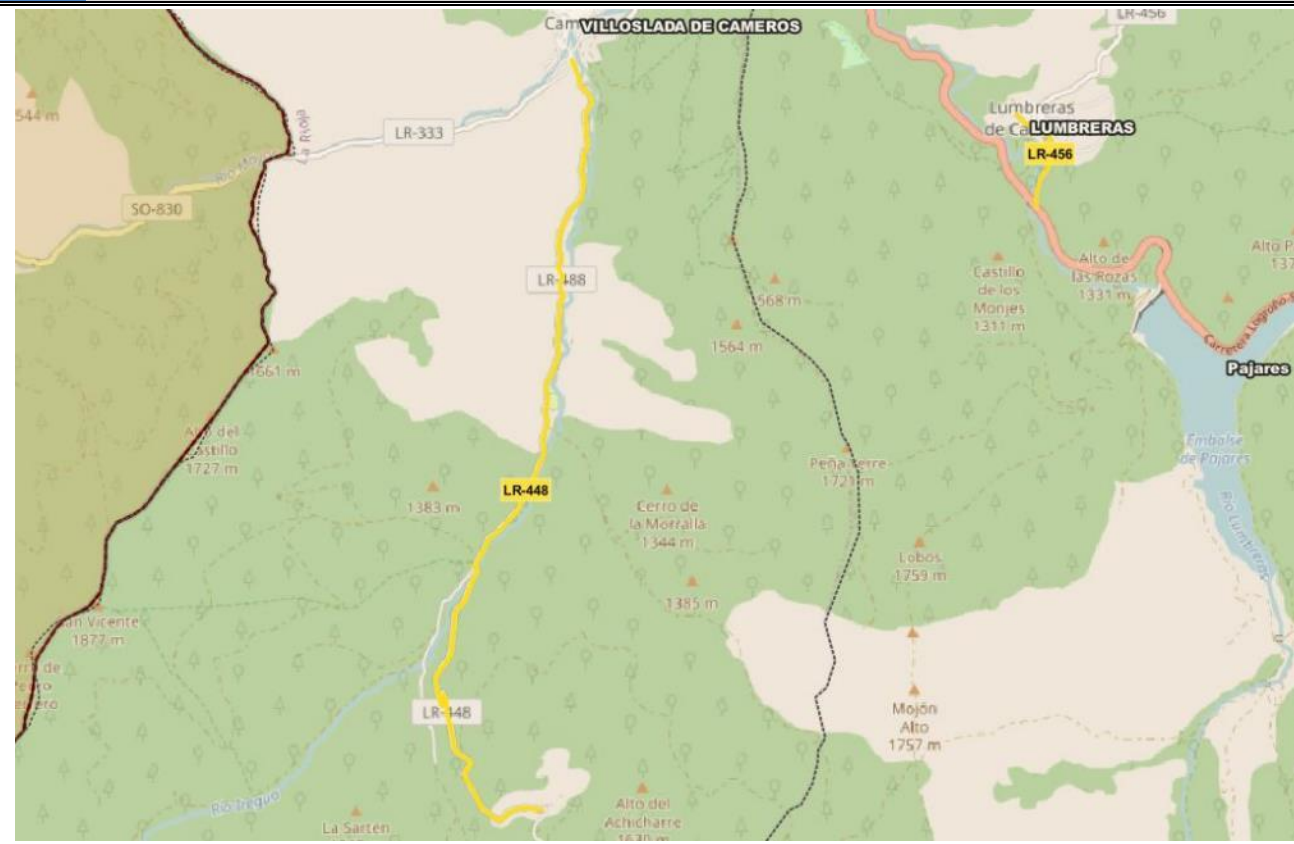
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A39	LR-446	De la N-111 a Viguera.	1,23	VIGUERA	96



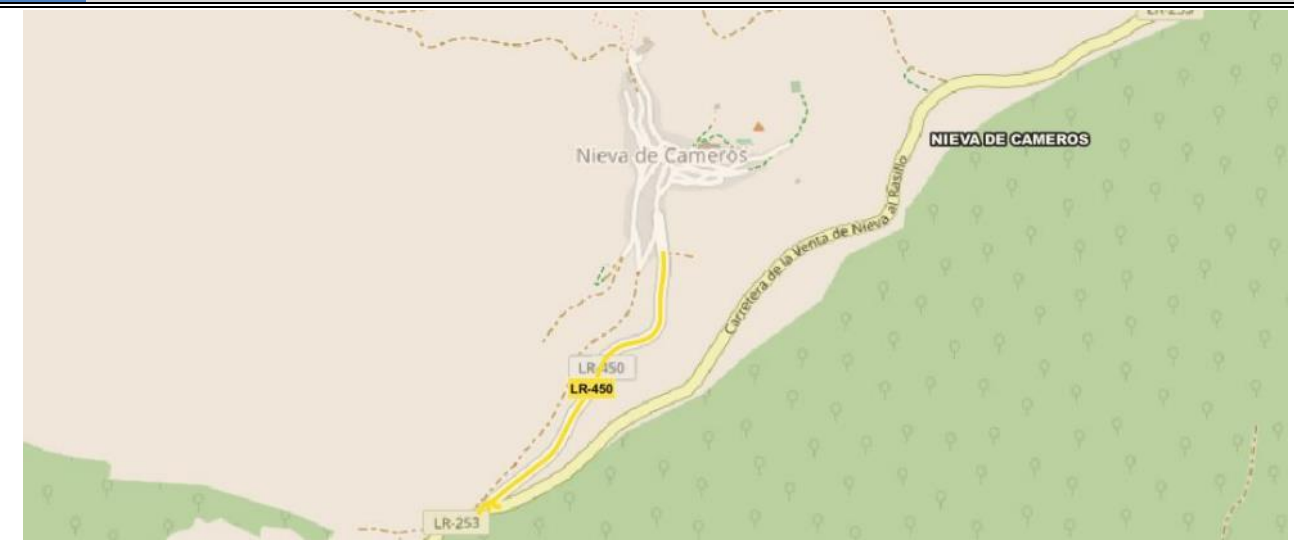
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A40	LR-447	De la N-111 a Nestares.	2,13	NESTARES	26



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A41	LR-448	De la LR-333 a Lomos de Orio.	8,51	VILLOSLADA DE CAMEROS	23



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A42	LR-450	De la LR-253 a Nieva de Cameros.	0,94	NIEVA DE CAMEROS	40



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
----	-------	--------------	------------	-----------	------------

ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A43	LR-451	De la LR-253 a Montemediano.	1,17	NIEVA DE CAMEROS	10



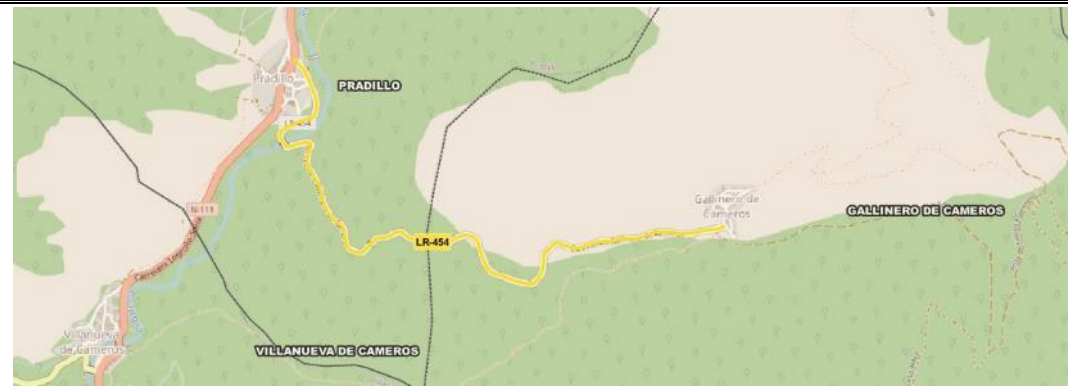
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A44	LR-452	De la LR-232 a Peñaloscintos.	1,6	ORTIGOSA DE CAMEROS	10



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A45	LR-453	De la LR-245 a Pinillos.	3,6	ALMARZA DE CAMEROS	12



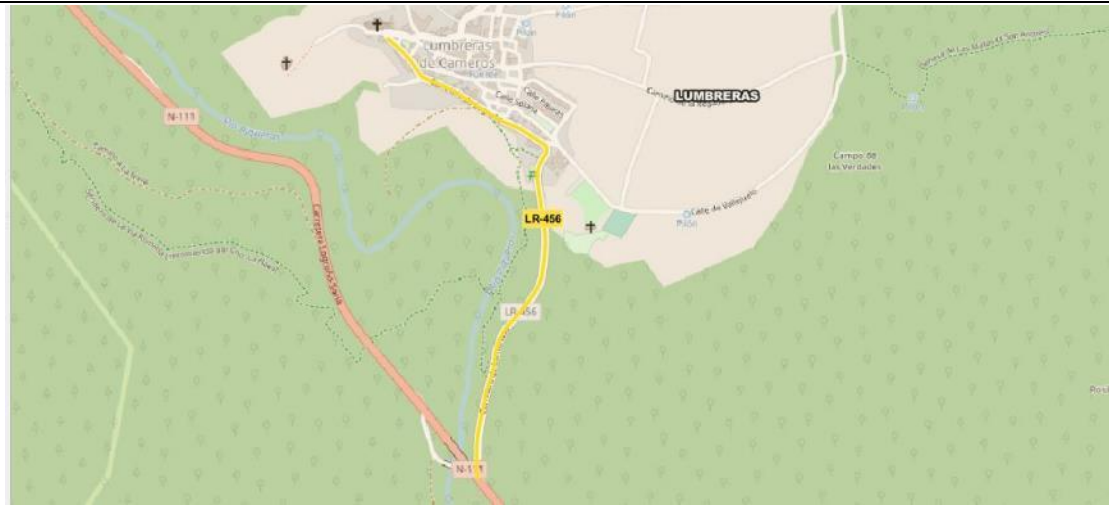
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A46	LR-454	De la N-111 a Gallinero de Cameros.	3,02	GALLINERO DE CAMEROS	10



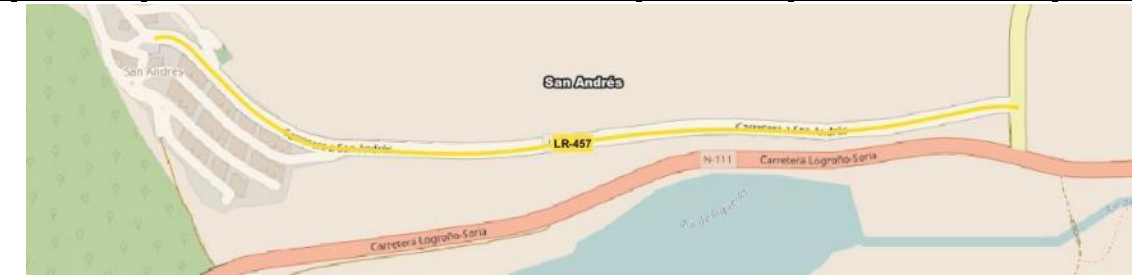
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A47	LR-455	De la N-111 a Aldeanueva de Cameros.	3,66	VILLANUEVA DE CAMEROS	12



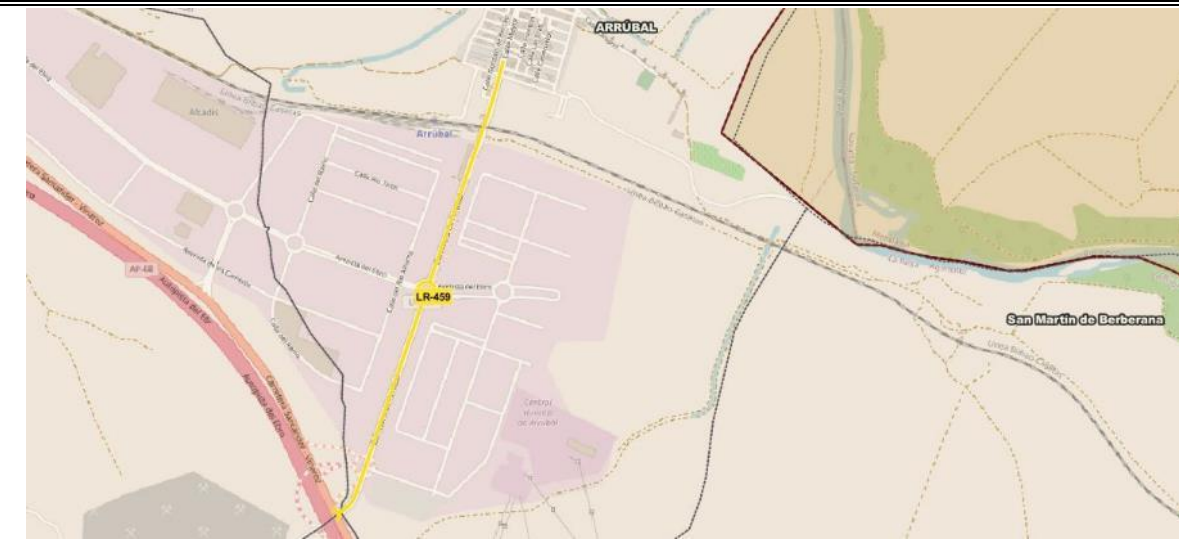
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A48	LR-456	De la N-111 a Lumbresas (En el futuro a El Horcajo por Lumbresas).	1,06	LUMBRERAS	158



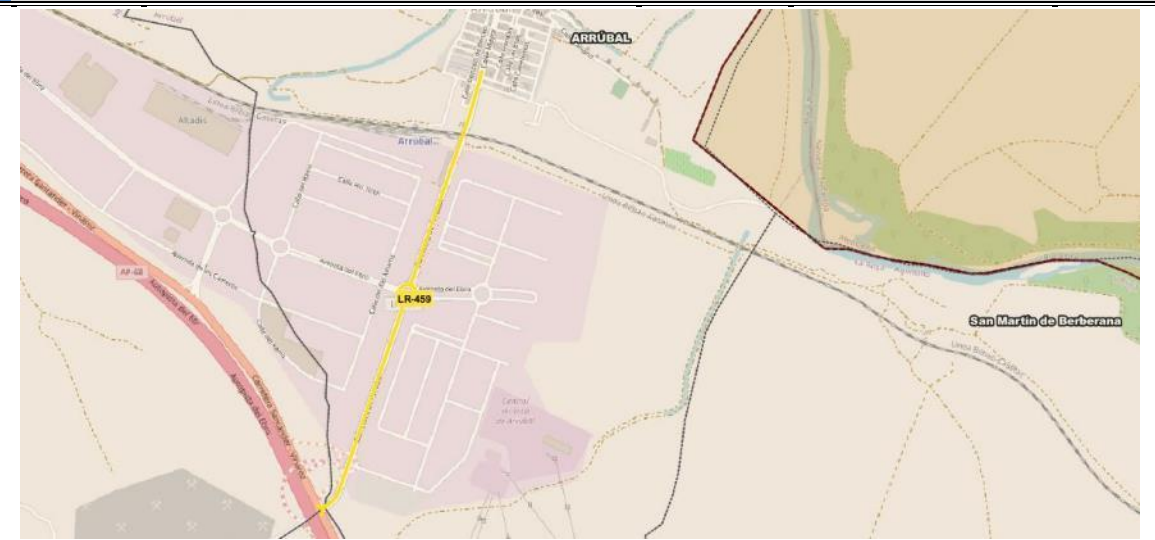
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A49	LR-457	De la LR-250 a San Andrés.	0,85	LUMBRERAS	34



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A50	LR-458	De la N-232 a Agoncillo.	1,32	AGONCILLO	1.258



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A51	LR-459	De la N-232 a Arrúbal.	1,96	ARRÚBAL	513



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A52	LR-460	De la LR-250 a Leza de Río Leza.	1,55	LEZA DE RÍO LEZA	190



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A53	LR-461	De la LR-250 a Luezas.	7,23	SOTO EN CAMEROS	11



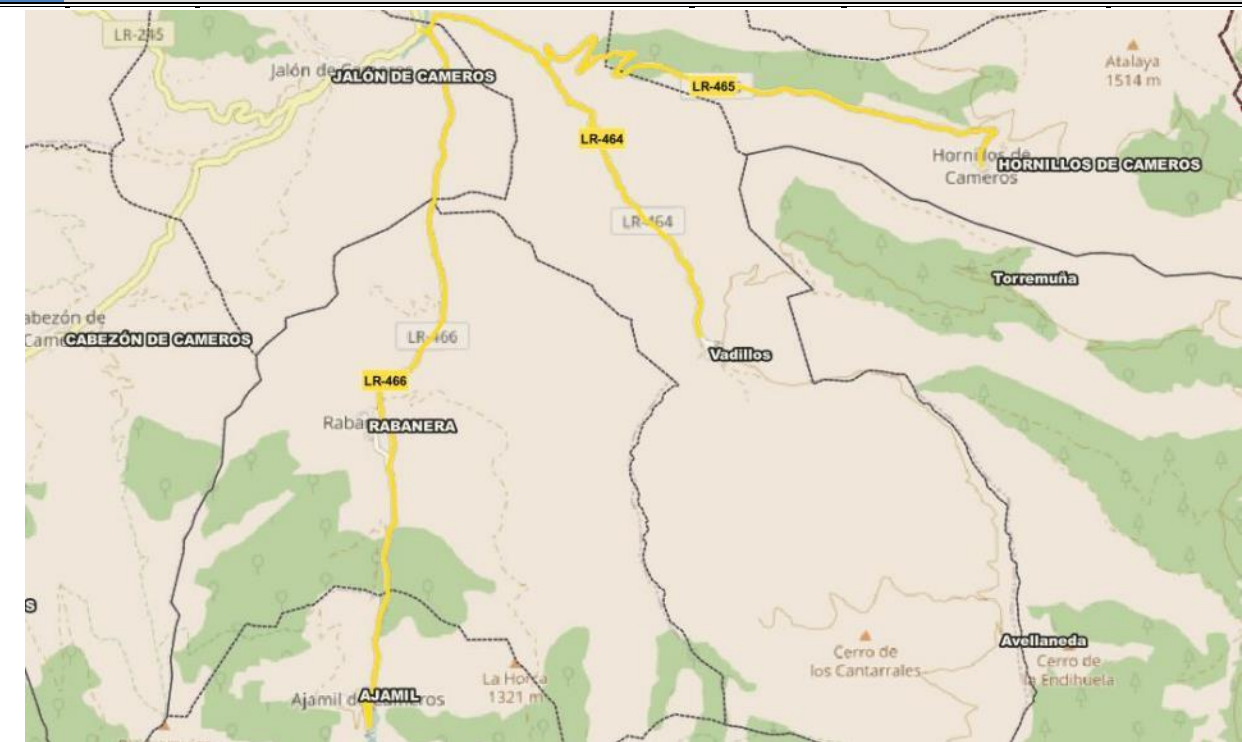
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A54	LR-462	De la LR-250 a Trevijano.	3,01	SOTO EN CAMEROS	12



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A55	LR-463	De la LR-245 a Torre en Cameros.	6,49	TORRE EN CAMEROS	18



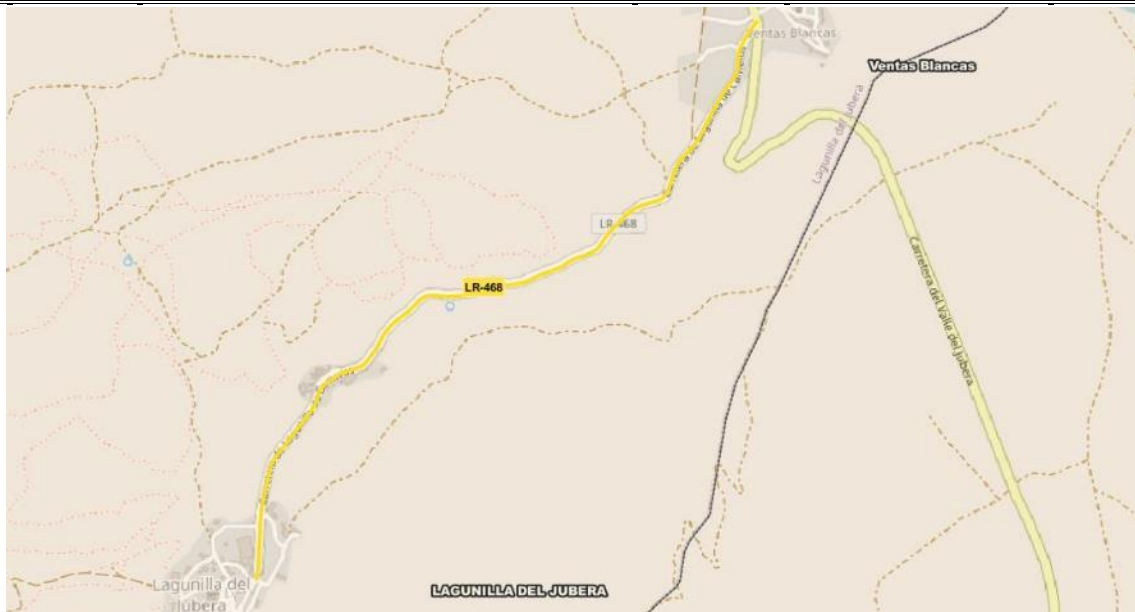
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A56	LR-464	De la LR-466 a Vadillos.	4,4	SAN ROMÁN DE CAMEROS	76
A57	LR-465	De la LR-464 a Hornillos de Cameros (En el futuro a LR-261).	5,87	HORNILLOS DE CAMEROS	12
A58	LR-466	De la LR-250 a Ajamil.	6,99	RABANERA	49



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A59	LR-467	De la LR-261 a San Bartolomé de Jubera.	1,08	SANTA ENGRACIA DEL JUBERA	10



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A60	LR-468	De la LR-261 en Ventas Blancas a Lagunilla de Jubera.	2,47	LAGUNILLA DEL JUBERA	142



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A61	LR-469	De la LR-261 a Santa Engracia de Jubera.	0,92	SANTA ENGRACIA DEL JUBERA	223

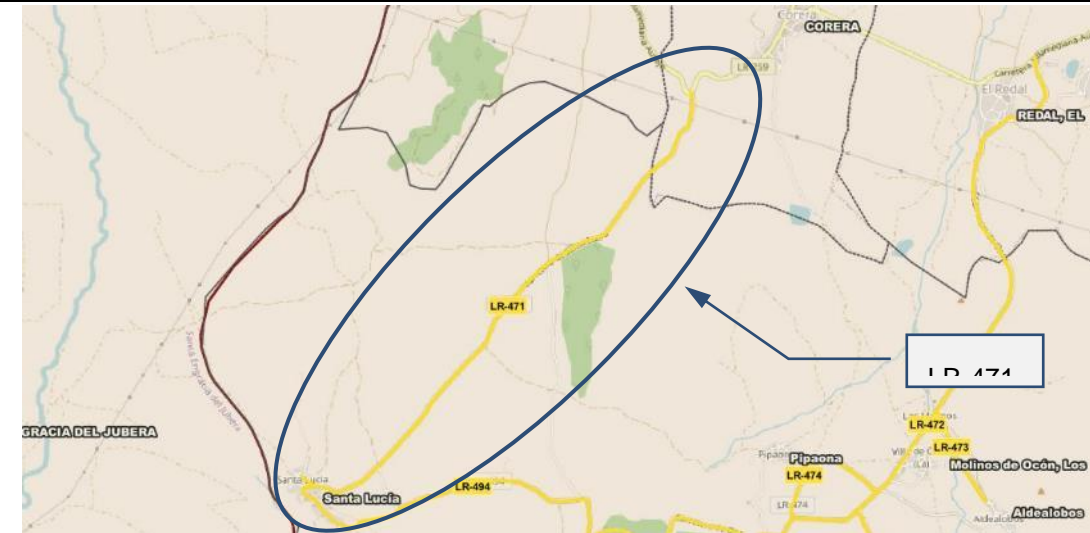


ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
----	-------	--------------	------------	-----------	------------

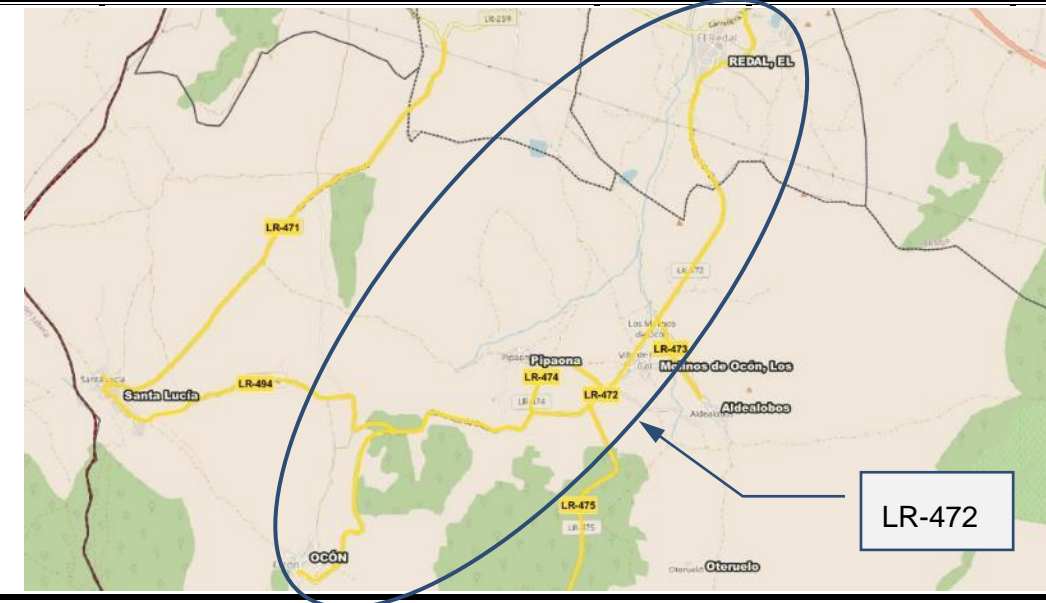
A62	LR-470	De la LR-261 a Jubera.	0,34	SANTA ENGRACIA DEL JUBERA	42
-----	--------	------------------------	------	---------------------------	----



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A63	LR-471	De la LR-259 a Santa Lucía.	4,34	OCÓN	55



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A64	LR-472	De la LR-259 en El Redal a Villa de Ocón por los Molinos de Ocón.	7,8	OCÓN	434



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A65	LR-473	De la LR-472 a Aldealobos.	0,82	OCÓN	24



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A66	LR-474	De la LR-472 a la LR-472 por Pipaona.	1,02	OCÓN	151



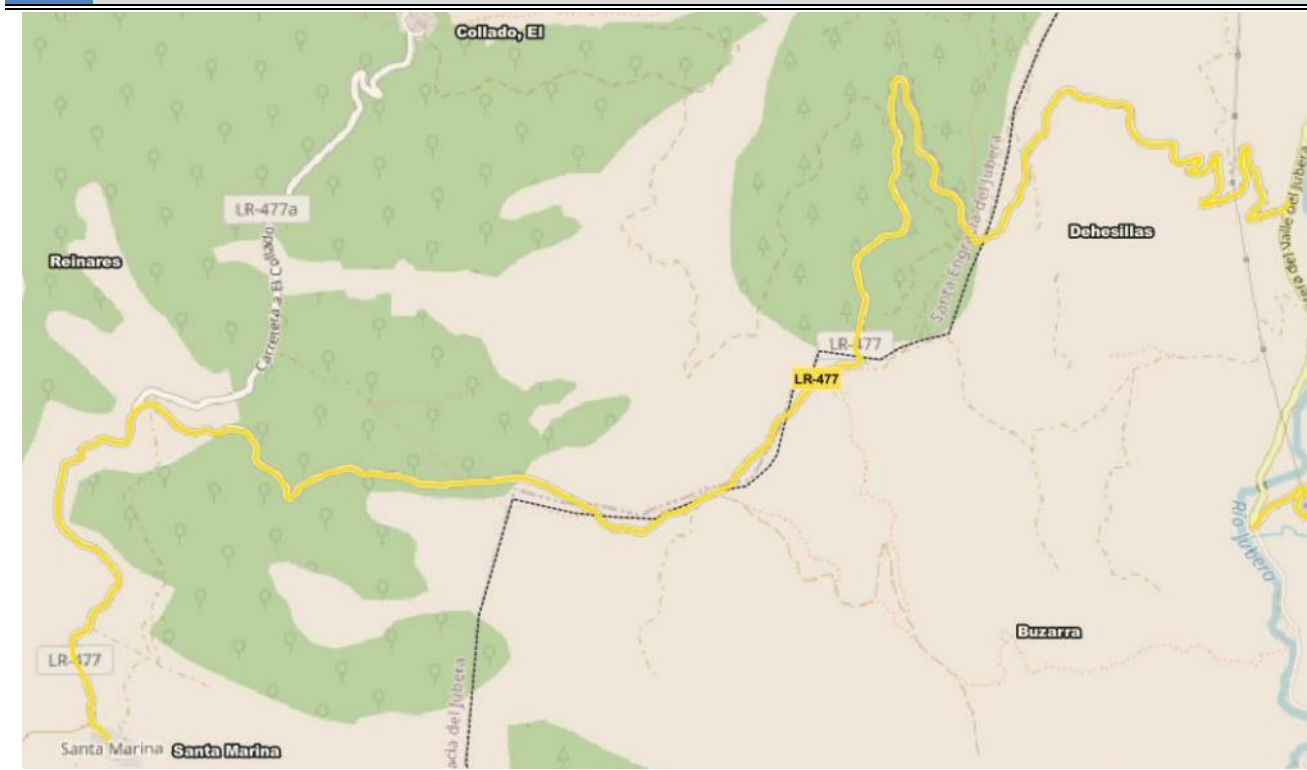
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A67	LR-475	De la LR-472 a Las Ruedas de Ocón.	2,45	OCÓN	25



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A68	LR-476	De la LR-261 a San Vicente de Robres.	4,65	ROBRES DEL CASTILLO	10



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



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



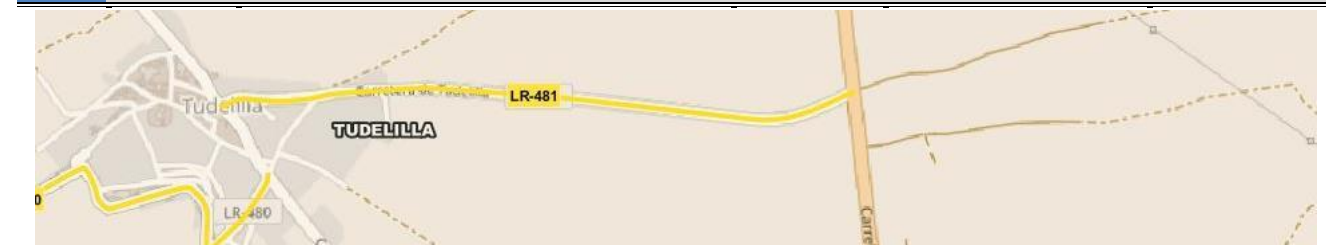
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A71	LR-479	De la LR-467 a San Martín de Jubera.	5,5	SANTA ENGRACIA DEL JUBERA	10



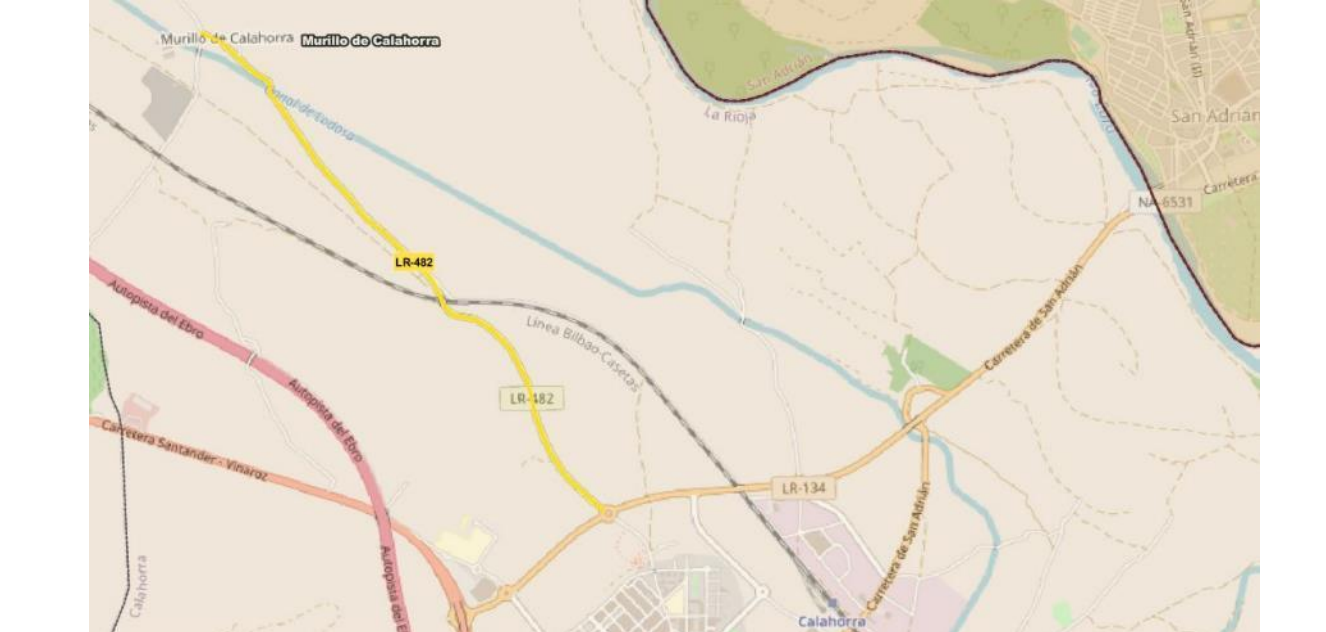
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A72	LR-480	De la LR-381 en Tudelilla a Carbonera.	6,23	TUDELILLA	15



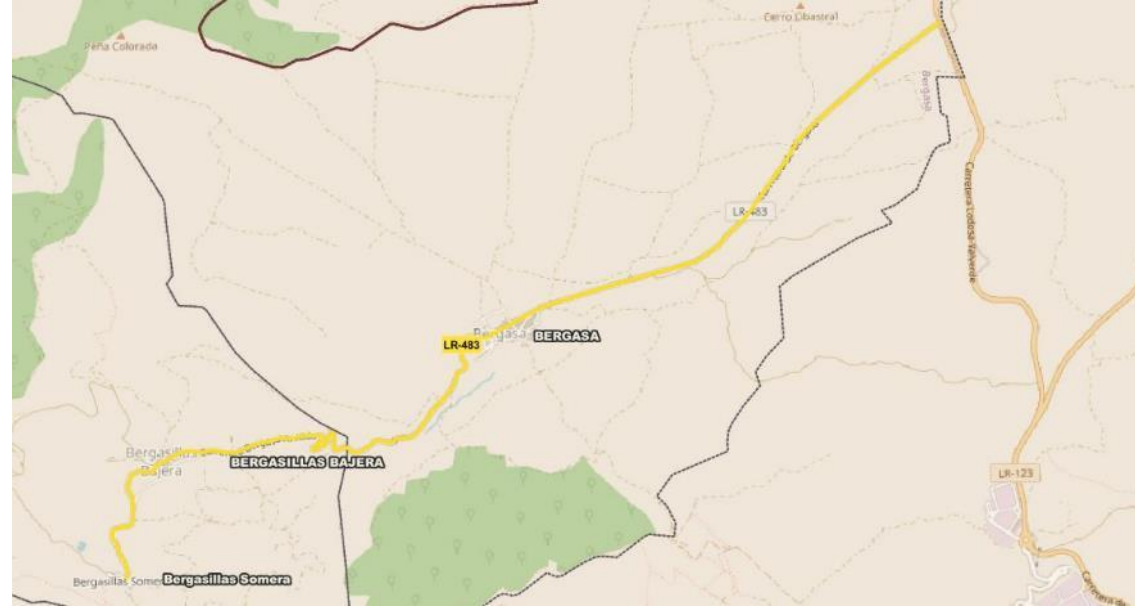
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A73	LR-481	De la LR-123 a la LR-381 en Tudelilla.	1,54	TUDELILLA	131



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A74	LR-482	De la LR-134 en Calahorra a Murillo de Calahorra.	3,06	CALAHORRA	1.423



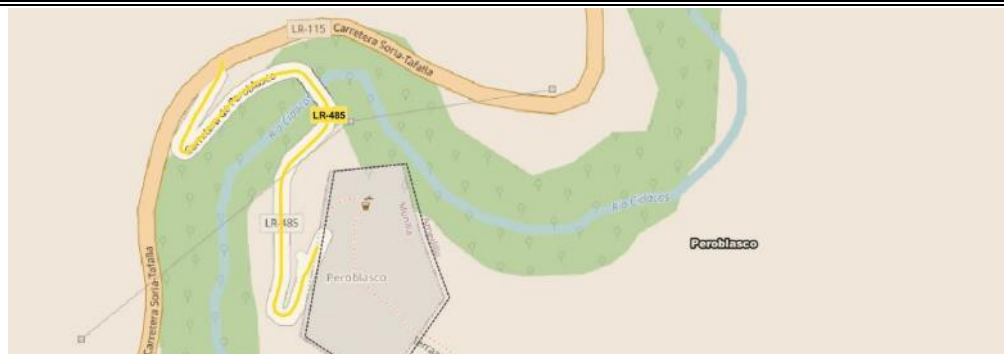
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A75	LR-483	De la LR-123 a Bergasillas Somera por Bergasa y Bergasillas Bajaera.	7,76	BERGASA	252



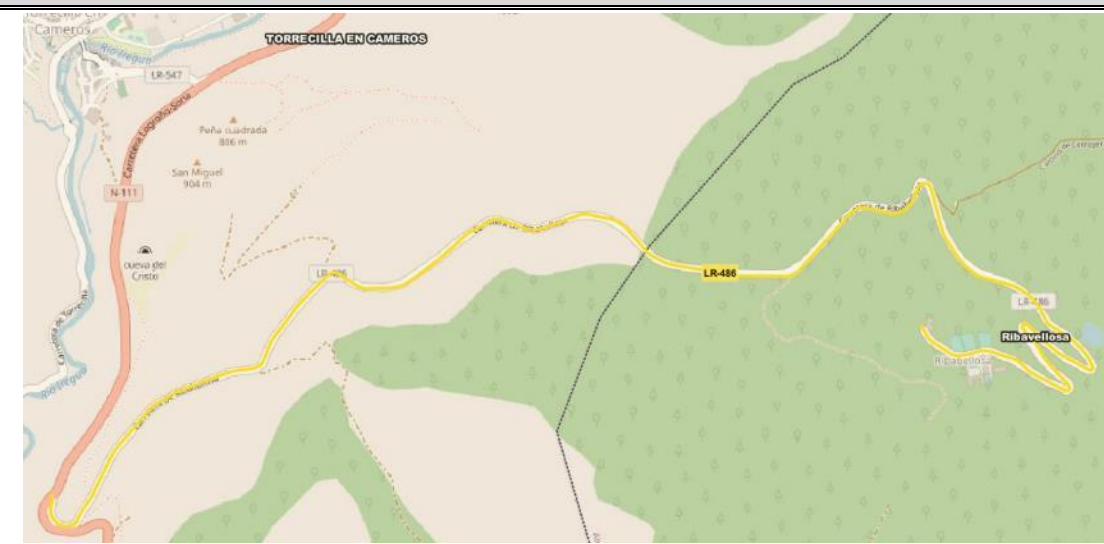
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A76	LR-484	De la LR-115 a Zarzosa por Munilla.	7,2	MUNILLA	214



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A77	LR-485	De la LR-115 a Peroblasco.	0,52	ARNEDILLO	12



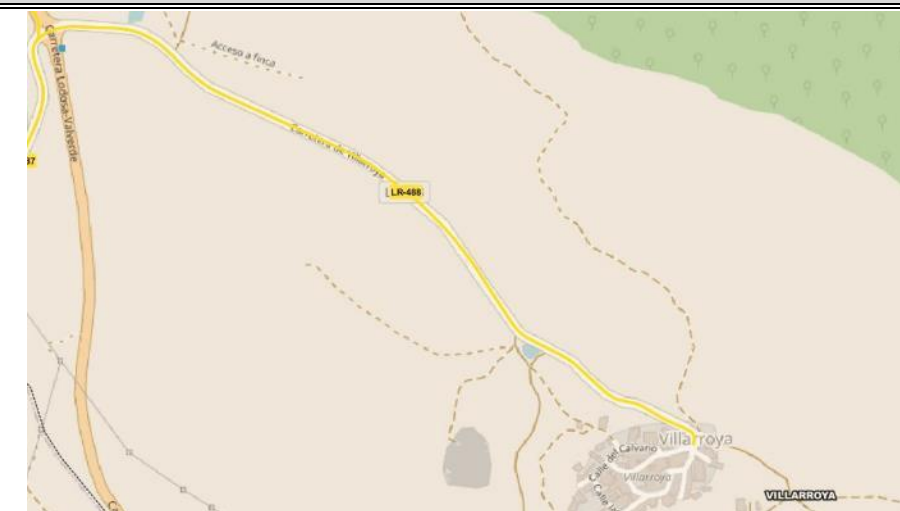
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A78	LR-486	De la N-111 a Ribabellosa.	6,08	ALMARZA DE CAMEROS	13



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A79	LR-487	De la LR-123 a Muro de Aguas	4,12	MURO DE AGUAS	256



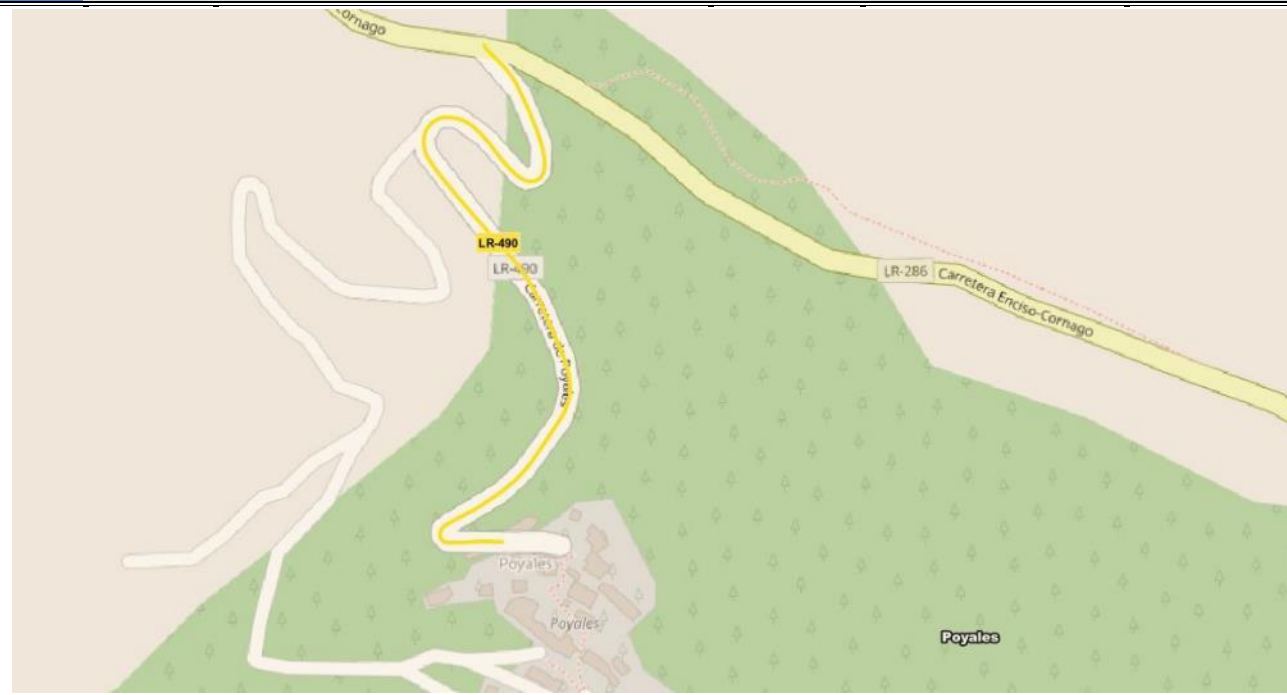
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A80	LR-488	De la LR-123 a Villarroya.	1,25	VILLARROYA	57



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A81	LR-489	De la LR-283 a Valdeperillo.	1,66	CORNAGO	15



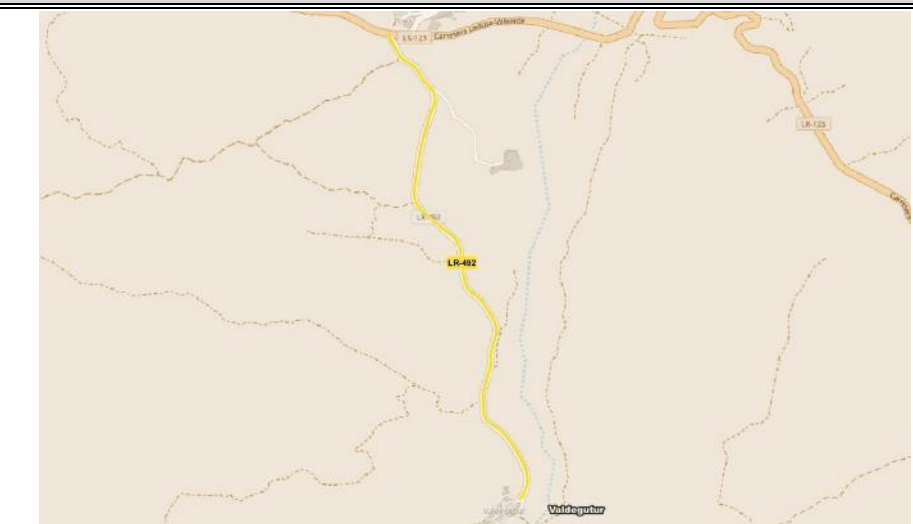
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A82	LR-490	De la LR-286 a Poyales.	0,56	ENCISO	18



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A83	LR-491	De la LR-284 a Inestrillas.	0,36	AGUILAR DEL RÍO ALHAMA	76



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A84	LR-492	De la LR-123 a Valdegutur.	2,53	CERVERA DEL RÍO ALHAMA	16



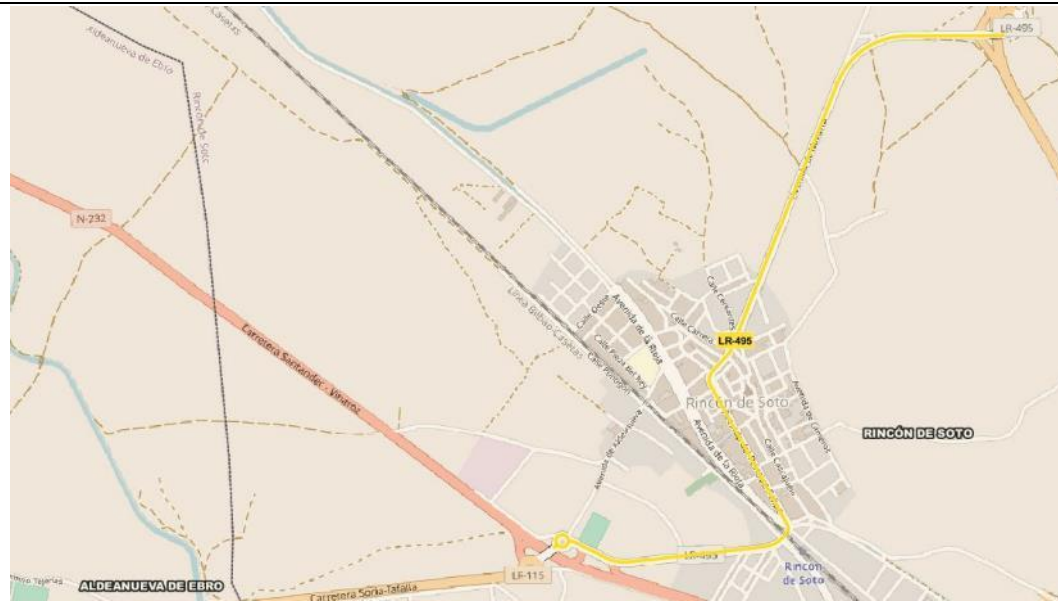
ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A85	LR-493	De la LR-284 a Gutur (En el futuro a L.P. de Soria en Débanos por Gutur).	7,7	AGUILAR DEL RÍO ALHAMA	376



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A86	LR-494	De la LR-471 a LR-472 - Santa Lucía - La Villa de Ocón.	2,52	OCÓN	46



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A87	LR-495	De la N-232 a LR-115 por Rincón de Soto.	3,14	RINCÓN DE SOTO	1.054



ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	Long. (km)	MUNICIPIO	IMD (2018)
A88	LR-496	De la LR-284 (en Aguilar del Río Alhama) a la LR-493.	1,3	AGUILAR DEL RÍO ALHAMA	46



**APÉNDICE D. INVENTARIO DE LOS TRAMOS PRINCIPALES DE LA RED
LOCAL DE LA RIOJA (LR-3XX)**

Además de los tramos urbanos menores LR-5XX y los accesos LR-4XX de la Red Local autonómica de carreteras riojana está compuesta por los tramos principales de dicha red, los LR-3XX, los cuales actúan, en la mayoría de los casos, como vías de proximidad entre los distintos núcleos urbanos de La Rioja.

ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	LONG (km)	MUNICIPIO
L01	LR-301	De la LR-209 a LR-403 por Galbárruli.	2,86	GALBÁRRULI
L02	LR-302	De la N-232 a LR-209 por Fonzaleche y Villaseca.	5,72	FONZALECHE
L03	LR-303	De la LR-202 a LR-304 en Treviana.	5,84	TREVIANA
L04	LR-304	De la LR-201 en Herramélluri a L.P. de Burgos por Treviana y Foncea.	19,56	TREVIANA
L05	LR-305	De la LR-200 en Leiva a LR-304.	5,54	LEIVA
L06	LR-306	De la LR-111 en Haro a L.P. de Burgos por San Felices.	8,7	HARO
L07	LR-307	De la N-232 a la LR-201 por Cuzcurruta del Río Tirón.	2	CUZCURRUTA DE RÍO TIRÓN
L08	LR-308	De Quintana a la LR-111 por Grañón y Villalobar de Rioja.	13,01	VILLARTA-QUINTANA / VILLALOBAR DE RIOJA
L09	LR-309	De la N-120A a la LR-111 por Hervías y Bañares.	8,03	BAÑARES
L10	LR-310	De la N-232A en Casalarreina a LR-202 por Cihuri.	3,16	CIHURI
L11	LR-311	De la LR-111 en Casalarreina a la LR-207 por Zarratón.	6,99	ZARRATÓN
L12	LR-312	De la LR-304 a la LR-209.	4,74	CELLORIGO
L13	LR-313	De la A-12 a la LR-207 en Ollauri por Hormilla y Altos de Valpierre.	16,09	HORMILLA
L14	LR-314	De la N-232 en Briones a la LR-313.	5,06	BRIONES
L15	LR-315	De la A-12 a la LR-313.	4,65	AZOFRA
L16	LR-316	De la LR-317 en Rivas de Tereso a L.P. de Álava (Labastida).	2,13	SAN VICENTE DE LA SONSIERRA
L17	LR-317	De la N-232A (futura LR-124) en San Vicente de la Sonsierra a L.P. de Álava (Peñacerrada) por Rivas de Tereso.	9,84	SAN VICENTE DE LA SONSIERRA
L18	LR-318	De la N-232 a San Vicente de la Sonsierra (en el futuro a N-232A o LR-124) por Baños de Ebro.	9,86	SAN VICENTE DE LA SONSIERRA
L19	LR-319	De la N-232A (futura LR-124) en Ábalos a la LR-318.	5,05	ÁBALOS
L20	LR-320	De la LR-203 en Cidamón a la LR-311.	2,15	CIDAMÓN
L21	LR-321	De la N-120A (Variante de Nájera) a la N-232 (Variante Cenicero) por Huércanos.	9,76	HUÉRCANOS
L22	LR-322	De la N-120A (Alto de San Antón) a LR-514 en Uruñuela por Huércanos.	7	HUÉRCANOS
L23	LR-323	De la LR-308 en Grañón a la N-120A por Morales y Corporales.	8,12	CORPORALES
L24	LR-325	De la LR-111 en Santo Domingo de la Calzada a LR-204 por Gallinero de Rioja y Manzanares de Rioja.	8,44	MANZANARES DE RIOJA
L25	LR-326	De la LR-204 a la LR-309 en Hervías.	2,96	HERVÍAS
L26	LR-327	De la LR-204 a la LR-206 en Cañas.	3,07	CAÑAS
L27	LR-328	De la N-232 a LR-208 (Antiguo trazado de la LR-208).	0,57	SAN ASENSIO
L28	LR-330	De la N-111 a la N-111 por Torrecilla en Cameros.	4,45	TORRECILLA EN CAMEROS

ID	CTRA.	DENOMINACIÓN	LONG (km)	MUNICIPIO
I29	LR-331	De la LR-113 a la LR-206 en San Millán de la Cogolla por Villaverde de Rioja y San Andrés.	11,79	SAN MILLÁN DE LA COGOLLA / ESTOLLO
I30	LR-333	De la N-111 a la LR-113 por Villoslada de Cameros y las Viniegras.	24,93	VINIEGRA DE ABAJO / VILLOSLADA DE CAMEROS / VINIEGRA DE ARRIBA
I31	LR-334	De la LR-113 en Villavelayo a L.P. Burgos (Neila).	7,77	MANCOMUNIDAD DE CANALES DE LA SIERRA, MANSILLA DE LA S. Y VILLAVELAYO
I32	LR-340	De la N-120A a LR-330 en Torrecilla en Cameros por Alesón, Manjares, Santa Coloma y Castroviejo. (Pendiente de construcción tramo Castroviejo a Torrecilla).	22,07	TORRECILLA EN CAMEROS / SANTA COLOMA
I33	LR-341	De la A-12 a la LR-137 por Ventosa, Sotés, Hornos de Moncalvillo, Daroca, Sojuela y Sorzano.	17,62	SOJUELA
I34	LR-342	De la A-12 a la LR-341 en Sotés.	2,73	SOTÉS
I35	LR-344	De la LR-250 a la LR-255 en Alberite por el Barrio de las Bodegas.	3,01	ALBERITE
I36	LR-345	De la LR-250 a Clavijo por Alberite y La Unión.	9,86	CLAVIJO
I37	LR-346	De la LR-250 en Ribafrecha a la LR-261 (Ventas Blancas).	8,54	RIBAFRECHA
I38	LR-380	De la LR-115 en Santa Eulalia Bajera a la LR-382 en Préjano.	2,35	SANTA EULALIA BAJERA
I39	LR-381	De N-232A a la LR-123 por Tudelilla.	7,4	TUDELILLA
I40	LR-382	De la LR-115 a LR-583 en Arnedo por Préjano.	14,18	PRÉJANO
I41	LR-384	De la N-232 a Aldeanueva de Ebro.	2,69	ALDEANUEVA DE EBRO
I42	LR-385	De la LR-123 en Grávalos a la LR-289.	8,58	GRÁVALOS
I43	LR-387	De la LR-123 a la LR-283 en Igea.	4,83	IGEA
I44	LR-390	De la LR-284 en Aguilar del Río Alhama a L.P. de Soria (Valdeprado) por Valdemadera y Navajún.	12,9	AGUILAR DEL RÍO ALHAMA
I45	LR-391	De la LR-390 a L.P. de Soria (Cigudosa).	5	AGUILAR DEL RÍO ALHAMA
-	TOTAL		351,60	-

Tabla 28 – Itinerarios de la Red Local de La Rioja.

Fuente: Catálogo de Carreteras de La Rioja (Dic. 2020) y elaboración propia

El análisis de la Red Local de carreteras, gestionadas por el Gobierno de La Rioja, queda integrado en el inventario y definición del nuevo Plan Regional de Carreteras.